

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

ДЗЮБАНОВСЬКИЙ ЮРІЙ ІГОРОВИЧ



УДК 342.9:342.565.4:351.811.12

**АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
СУДОВОГО РОЗГЛЯДУ СПРАВ
У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Спеціальність 12.00.07 — адміністративне право і процес;
фінансове право; інформаційне право

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата юридичних наук

Тернопіль – 2023

Дисертацією є рукопис.

Роботу виконано у Відкритому міжнародному університеті розвитку людини «Україна».

Науковий керівник: доктор юридичних наук, доцент
Чудик Наталія Олегівна,
Західноукраїнський національний університет,
професор кафедри теорії права та
конституціоналізму

Офіційні опоненти: доктор юридичних наук, професор
Рябченко Олена Петрівна,
Державний податковий університет,
завідувач кафедри адміністративного права,
процесу та митної безпеки

доктор юридичних наук, доцент
Дулба Євгенія Володимирівна,
Національний університет водного господарства
та природокористування, Навчально-науковий
інститут права,
професор кафедри конституційного права та
галузевих дисциплін

Захист відбудеться 03 листопада 2023 року о 10 годині 00 хвилин на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 58.082.04 у Західноукраїнському національному університеті за адресою: 46009, м. Тернопіль, вул. Львівська, 11а, зал засідань.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Західноукраїнського національного університету за адресою: 46009, м. Тернопіль, вул. Бережанська, 4.

Автореферат розісланий 03 жовтня 2023 року.

**Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради**



В. М. Слома

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Одним із головних завдань сучасної демократичної, правової держави є забезпечення прав та свобод осіб, які проживають на її території та створення передумов для належної реалізації ними своїх обов'язків. Саме тому сфера безпеки дорожнього руху є тим напрямком діяльності держави, яка вимагає максимальних взаємозусиль зі сторони правових інституцій для її забезпечення, та учасників дорожнього руху для безпечної реалізації їх прав та законних інтересів. У процесі діяльності зі сторони спеціально уповноважених державних органів важливу роль відіграють судові органи, які здійснюють контроль за законністю дій (бездіяльності) та рішень органів і підрозділів національної поліції у забезпеченні загальної безпеки дорожнього руху, з іншої сторони – до вирішення справ про адміністративні правопорушення, що входять до їх компетенції згідно Кодексу України про адміністративні правопорушення. Така діяльність суду спрямована як на попередження порушень правил дорожнього руху, так і на притягнення порушників до відповідальності. На ефективність функціонування суду у цій сфері впливає багато чинників, зокрема, таких, як: стан законодавства, якість самої судової системи, а також гласність судового процесу та врахування громадської думки щодо безпеки дорожнього руху.

Діяльність суду у сфері розгляду справ щодо безпеки дорожнього руху регулюється значною кількістю нормативно-правових актів, починаючи від Основного закону нашої держави, закінчуючи підзаконними правовими актами. В той же час, основним законодавчим актом, який визначає адміністративну відповідальність фізичних осіб за адміністративні проступки, а також процедуру притягнення до такого виду відповідальності є Кодекс України про адміністративні правопорушення.

В пункті 24-му Постанови №14 від 23.12.2005 року «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» Пленум Верховного Суду України звернув увагу суддів на неприпустимість спрощеного підходу до судового розгляду справ про адміністративне правопорушення на транспорті та ігнорування прав осіб, яких притягують до відповідальності, потерпілих, їх законних представників і захисників.

Відповідно до статті 213-ї КУпАП розгляд справ про адміністративні правопорушення відноситься до компетенції районних, районних у містах, міських чи міськрайонних судів, а у виключних випадках передбачених КУпАП, до місцевих адміністративних та господарських судів, апеляційних судів, вищих спеціалізованих судів, Верховного Суду. Статті 221 та 221-1 КУпАП наводить перелік адміністративних проступків, які підвідомчі саме судам, серед яких є і окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Органи Національної поліції наділені повноваженнями розглядати окремі правопорушення у цій сфері, але їх рішення можуть бути оскаржені в судовому порядку. Незважаючи на те, що досить чітко КУпАП передбачає компетенцію

суду щодо справ у сфері безпеки дорожнього руху, все ж таке законодавство потребує змін та вдосконалення, адже недосконалість самого КУпАП та його окремих норм, зокрема тих, що пов'язані зі строками розгляду справ (випадки затягування строків правопорушниками для уникнення відповідальності), про що вказує практика судів, негативно впливає на стан забезпечення безпеки дорожнього руху.

Отже, ефективність діяльності судових органів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні є актуальним питанням, яке вимагає уваги та наукового дослідження. Наслідки порушень правил дорожнього руху можуть бути надзвичайно серйозними, тому необхідно підвищувати компетенцію суду та вдосконалювати законодавство у цій сфері. На цьому шляху можуть бути запропоновані різні проекти, які включають у себе не тільки підвищення якості роботи правоохоронних органів та судової системи, але й освітню роботу з суспільством та залучення громадських організацій до діяльності з забезпечення безпеки дорожнього руху. У зв'язку з цим актуальним та необхідним видається питання дослідження на науковому рівні адміністративно-правового забезпечення судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху.

Науково-теоретичну основу роботи становлять праці як вітчизняних, так і закордонних вчених – представників правової науки, зокрема, таких, як В.Ф. Анісімов, В.Б. Авер'янов, О.П. Рябченко, Є.В. Дуліба, Н.О. Чудик, Ю.В. Марченко, О.Ю. Салманова, С.В. Ківалов, В.Ф. Опришко, О.М. Бандурка, О.К. Безсмертний, А.С. Васильєв, Т.О. Гуржій, Є.В. Скрипа, О.Б. Чорномаз, А.А. Кашканов, Е.Ф. Демський, В.Й. Развадовський, Ю.П. Битяк, А.О. Селіванов та інші. Утім, у переважній більшості опублікованих досліджень розглядалися лише окремі аспекти зазначеної проблематики (забезпечення безпеки дорожнього руху адміністративно-правовими засобами). Тому потребують додаткової уваги й осмислення, як уже порушені згаданими вище й іншими вченими проблеми, так і деякі інші, пов'язані з адміністративно-правовим забезпеченням судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху.

Зазначені вище обставини визначили актуальність теми дисертації, її потенційну теоретичну і практичну значущість.

Зв'язок дисертаційного дослідження з науковими планами, програмами, темами та грантами. Дисертація виконана відповідно до Резолюції Генеральної Асамблеї ООН A/RES/74/299 «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі», відповідно до якої 2021-2030 роки проголошуються 2 Десятиліттям дій із забезпечення безпеки дорожнього руху, Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року (розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р), Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року (постанова Кабінету Міністрів України від 21.12.2020 № 1287), Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року (розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 № 1360-р).

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційного дослідження є розробка теоретичних положень та концептуальних уявлень про особливості

адміністративно-правового забезпечення судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху, а також формулювання рекомендацій щодо вдосконалення адміністративного законодавства і практики його застосування на підставі позитивного національного та закордонного досвіду.

Для досягнення зазначеної мети необхідно вирішити наступні завдання:

- дослідити генезис поняття безпеки дорожнього руху;
- з урахуванням сучасного стану розробки проблематики дослідити стан безпеки дорожнього руху;
- охарактеризувати особливості нормативно-правового регулювання безпеки дорожнього руху;
- окреслити коло осіб, які належать до учасників дорожнього руху та охарактеризувати їх адміністративно-правовий статус;
- з'ясувати систему суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху;
- проаналізувати роль та місце судових органів у механізмі забезпечення безпеки дорожнього руху;
- окреслити участь суду у забезпеченні притягнення до адміністративно-правової відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху;
- розглянути участь суду у забезпеченні цивільно-правової відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху;
- розкрити механізм адміністративно-правового забезпечення судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху;
- окреслити правовий статус судових органів та їх роль в убезпеченні дорожнього руху;
- сформулювати та запропонувати науково обґрунтовані рекомендації щодо удосконалення адміністративного законодавства у сфері забезпечення судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини у сфері адміністративно-правового забезпечення судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху.

Предметом дослідження є адміністративно-правове забезпечення судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху.

Методи дослідження. За основу при проведенні наукового дослідження було взято систему загальних та спеціальних методів пізнання. *Історико-правовий метод* було застосовано в роботі при аналізі правових актів, що у минулому тим чи іншим чином регулювали відносини у сфері адміністративно-правового забезпечення судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху (підрозділи 1.2, 1.3). *Діалектичний метод* використовувався для визначення досліджуваних понять та категорій (таких як: дорожній рух, безпека дорожнього руху, адміністративно-правове забезпечення, учасники дорожнього руху, суб'єкти притягнення до відповідальності за порушення правил дорожнього руху тощо) у всіх розділах дисертації. *Логіко-догматичний метод* застосовувався у всіх розділах дисертації для аналізу і тлумачення певних юридичних понять і термінів, а також при формулюванні авторських визначень юридичних понять. *Порівняльно-правовий метод* був застосований при з'ясуванні співвідношення понять «безпека дорожнього руху» та «убезпечення

дорожнього руху», поняття «суб'єкти притягнення до відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» та «суб'єкти відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху» (підрозділи 1.1, 1.2, 1.3). *Загальнологічні методи* (аналіз, синтез, індукція, дедукція, абстрагування, узагальнення) застосовувалися у всіх розділах дисертації під час здійснення аналізу нормативно-правових актів, наукових джерел, формулювання проміжних і кінцевих висновків. *Статистичні методи* (групування, класифікація, табличний метод тощо) були використані під час обробки та оцінки правозастосовної практики судів щодо механізму забезпечення безпеки дорожнього руху, а також під час аналізу статистичної інформації (підрозділи 2.1, 2.2, 3.1, 3.2).

Нормативною базою дослідження є Конституція України, Кодекс України про адміністративні правопорушення, Кодекс адміністративного судочинства законодавство, яке регламентує адміністративно-правове забезпечення судового розгляду справ про адміністративні правопорушення, міжнародно-правові акти, що стали частиною національного законодавства України, Рішення Верховного Суду та інші нормативно-правові акти.

Емпіричну базу дослідження формують судові рішення, що розміщені у Єдиному державному реєстрі судових рішень (ухвал та вироків), постановлених протягом 2018–2023 рр. щодо судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху, статистична інформація Офісу Генерального прокурора, Департаменту патрульної поліції.

Наукова новизна отриманих результатів. Дисертація є першим в адміністративному праві України дослідженням монографічного рівня, в якому розкриваються особливості адміністративно-правового забезпечення судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху. Основні положення, які складають новизну дослідження, полягають у тому, що в ньому:

уперше:

- обґрунтовано доцільність відмови від принципу обов'язкового посилення суворості адміністративно-правового впливу при вчиненні адміністративних порушень, які посягають на безпеку дорожнього руху;

- доведено, що суд бере опосередковану участь у забезпеченні безпеки дорожнього руху, що виражається у двох напрямках його роботи: безпосереднього судового розгляду справ про адміністративні правопорушення, що посягають на безпеку дорожнього руху, віднесених до його компетенції, а також розгляду скарг на рішення, дії та бездіяльність уповноважених органів, що здійснюють контроль за безпекою дорожнього руху;

- надано авторське визначення поняття дорожній рух, під яким розуміються суспільні відносини, врегульовані нормами права, які виникають в процесі руху його учасників, як за допомогою транспортних засобів, так і без них по дорогах державного чи місцевого значення, тротуарах та інших незаборонених законом місцях, порушення безпеки яких тягне за собою передбачену законом відповідальність;

удосконалено:

- положення про необхідність удосконалення нормативно-правового регулювання сфери безпеки дорожнього руху, зокрема: прийняття нових

законів, внесення змін до чинних та узгодження положень усіх нормативно-правових актів аналізованої сфери;

- обґрунтування актуальності та необхідності запровадження і розвитку діджиталізації сфери безпеки дорожнього руху та елементів штучного інтелекту;

- наукову позицію щодо впровадження інституту сповіщувача у законодавче поле України, суть якого полягає в участі самих учасників дорожнього руху в контролі за безпекою дорожнього руху;

- теоретичні підходи щодо вдосконалення діяльності судів із забезпечення притягнення осіб, винних у вчиненні адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху до відповідальності;

дістало подальшого розвитку:

- система поглядів на особливості правового статусу судових органів, як суб'єктів забезпечення дорожнього руху;

- положення про статус учасників дорожнього руху, а також доцільності розгляду адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху з моменту виникнення суспільних відносин в сфері безпеки дорожнього руху;

- ідея щодо вдосконалення Глави 10 КУпАП із врахуванням принципів побудови даного закону залежно від виду об'єкта адміністративного правопорушення;

- пропозиції щодо підстав адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

Практичне значення отриманих результатів дисертаційного дослідження в тому, що отримані наукові висновки та пропозиції використовуватися:

- у науково-дослідній діяльності* – для подальших досліджень і вирішення теоретико-правових питань, пов'язаних з адміністративно-правовим забезпеченням судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху;

- у правотворчості* – при удосконаленні законодавства у сферах, що стосуються судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху;

- у правозастосовній сфері* – як рекомендації для судових органів та органів Національної поліції України щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху;

- у навчальному процесі* – для розроблення науково-методичних матеріалів для дисциплін: «Адміністративне судочинство», «Кваліфікація адміністративних правопорушень», «Безпека дорожнього руху»;

- у правовиховній сфері* – в якості практичних та теоретичних рекомендацій для досягнення вищого рівня правової культури та культури поведіння на дорозі всіма учасниками дорожнього руху.

Особистий внесок здобувача. Положення дисертації, що становлять її новизну, є системою висновків одноосібної дослідницької роботи автора.

Апробація матеріалів дисертації. Основні положення дисертаційного дослідження обговорювалися на міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференціях, зокрема: III Міжнародній студентській науковій конференції «Правова система України в умовах Європейської інтеграції:

погляд студентської молоді» (15 травня 2019 року, м. Тернопіль); Міжнародній науковій конференції «Тенденції реформування правової системи України і світу» (30 жовтня 2020 року, м. Тернопіль); Всеукраїнській науковій конференції «Українська повстанська армія у національному державотворенні (з нагоди 80-річчя створення УПА)» (6 жовтня 2022 року, м. Тернопіль); VI Всеукраїнській науково-практичній конференції «Теоретичні питання юриспруденції і проблеми правозастосування: виклики XXI століття» (30 червня 2022 року, м. Харків); VII Міжнародній науково-практичній конференції «Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід» (28 квітня 2023 року, м. Тернопіль).

Публікації. Основні теоретичні положення, висновки та рекомендації дисертаційного дослідження відображено у дванадцяти наукових працях, з яких: шість опубліковано у наукових фахових виданнях України, одна – у закордонному виданні, п'ять тез доповідей на науково-практичних конференціях.

Структура та обсяг дисертації. Дисертаційне дослідження складається з вступу, трьох розділів, які містять сім підрозділів, висновків, списку використаних джерел (206 найменувань) і додатків. Загальний обсяг дисертації становить 208 сторінок.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **Вступі** обґрунтовано актуальність теми, її зв'язок з науковими програмами та стратегіями, визначено мету, завдання, предмет та об'єкт дослідження, охарактеризовано методи наукового пізнання, використані в дослідженні, сформульовано положення, що становлять наукову новизну, розкрито практичне значення одержаних результатів, акцентовано на особистому внеску здобувача, апробації матеріалів дослідження та публікаціях за темою дисертації, анонсовано структуру дисертації, зазначено її загальний обсяг.

Розділ 1 «Адміністративно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху» складається з трьох підрозділів.

У *підрозділі 1.1. «Генезис поняття безпеки дорожнього руху»* проаналізовано етапи правового регулювання сфери безпеки дорожнього руху. Розвиваючись, суспільство досягло такого етапу в своєму існуванні, коли поряд із основними базовими потребами, необхідність в задоволенні додаткових потреб постійно зростає. Більше того, окремі додаткові потреби виходять на перший план, стаючи основними. Стверджено, що до таких належить і потреба в переміщенні транспортними засобами по дорозі чи поза нею. Необхідність дослідження поняття «дорожній рух» зумовлена тим, що: по-перше, воно вживається у різноманітних нормативно-правових актах, зокрема у законі України «Про дорожній рух», Правилах дорожнього руху тощо без встановлення його змісту; по-друге, така невизначеність даного поняття може бути підставою для неправильного вживання, як в правотворчій, так і в правозастосовчій діяльності під час забезпечення безпеки дорожнього руху; по-третє, з метою належного адміністративно-правового забезпечення

судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху. Підкреслено, що у всіх випадках встановлення змісту цього поняття науковцями є досить вдалим, при цьому кожне з них містить і свої недоліки. У зв'язку з цим наявна потреба надати авторське поняття дорожнього руху, що є важливим для розуміння сутності забезпечення його безпеки та судового розгляду справ у цій сфері.

Аргументовано, що під дорожнім рухом варто розуміти врегульовані нормами права суспільні відносини, які виникають в процесі руху його учасників, як за допомогою транспортних засобів, так і без них по дорогах державного чи місцевого значення, тротуарах та інших незаборонених законом місцях, порушення безпеки яких тягне за собою передбачену законом відповідальність. Визначено основні ознаки поняття дорожнього руху, серед яких: дорожній рух – врегульовані нормами права суспільні відносини; дорожній рух – суспільні відносини, що виникають в процесі руху його учасників; дорожній рух – суспільні відносини, що пов'язані з рухом його учасників, як за допомогою транспортних засобів, так і без них по дорогах державного чи місцевого значення, тротуарах та інших незаборонених законом місцях; порушення безпеки дорожнього руху тягне за собою, передбачену законом відповідальність.

Проаналізовано поняття безпеки та у зв'язку з цим зроблено висновок, що безпека дорожнього руху – це стан захищеності життєвоважливих для учасників дорожнього руху інтересів, прав і свобод, забезпечення яких є пріоритетним завданням діяльності державних органів, органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб та громадськості, які здійснюють узгоджені заходи щодо реалізації і захисту національних інтересів від впливу загроз. Досліджено основні засоби та методи забезпечення безпеки дорожнього руху на сучасному етапі розвитку українського суспільства та аргументовано ефективність кожного з них, зокрема і діяльність органів правосуддя в даній сфері.

Підрозділ 1.2. «Нормативно-правове регулювання безпеки дорожнього руху» присвячений дослідженню питань забезпечення дорожнього руху, які досить гостро стоять на порядку денному як національних, так і світових лідерів. Досягнення цієї мети передбачає цілу низку заходів, як зі сторони уповноважених органів держави, так і, звичайно, зі сторони учасників дорожнього руху. Водночас основою таких засобів повинно виступати досконале та ефективне нормативно-правове регулювання. Саме система законодавчих актів, спрямованих на досягнення високого рівня безпеки дорожнього руху та адміністративно-правового забезпечення судового розгляду справ у цій сфері виступає тим основоположним фактором, на підставі якого необхідно розпочинати вирішення проблеми безпеки дорожнього руху. Дослідження напрямку нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху вимагає певного їх групування для більшої зрозумілості та полегшення самого дослідження. Встановлено, що у системі правового регулювання безпеки дорожнього руху необхідно виділити два етапи. Перший включатиме час до здобуття Україною незалежності, що дозволить зрозуміти історію формування такого регулювання та його логіку. Другий етап включатиме систему нормативно-правових актів у сфері безпеки

дорожнього руху за часів незалежної України. При цьому останні за їх юридичною силою.

Аналізуючи нормативно-правове регулювання безпеки дорожнього руху та адміністративно-правове забезпечення судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху, вказано на недосконалість окремих нормативно-правових актів та наголошено на необхідності їх удосконалення та новелізації. Встановлено, що, незважаючи на наявність певних недоліків чи прогалин у сфері впровадження штрафних балів, вважаємо цю систему попередження та припинення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху необхідною для української правової системи і поряд з штрафною системою вона здатна виконати завдання, що перед нею ставляться: недопущення повторності адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та додаткове стимулювання водія до безпечного керування транспортним засобом. Доведено, що законопроект «Про дорожній рух та його безпеку», зареєстрований у Верховній Раді України, є адекватною відповіддю на реалії часу та готовий замінити чинний Закон України «Про дорожній рух».

Обґрунтовано, що прийняття Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року та Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року позитивно впливає на стан адміністративно-правового забезпечення судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху.

У підрозділі 1.3. «Адміністративно-правовий статус учасників дорожнього руху» констатовано, що безпечний дорожній рух та зменшення аварійності на дорогах – одне із основних завдань сучасних держав. Забезпечення безпеки дорожнього руху включає в себе вплив на учасників дорожнього руху, який може проявлятися у двох напрямках: позитивному – шляхом унормування правового статусу окремих категорій учасників; негативному – шляхом встановлення відповідальності чи покладення додаткових обов'язків на учасників дорожнього руху. Обидва ці напрямки передбачають обов'язкову участь суб'єкта впливу – учасників дорожнього руху. Досліджено поняття учасників дорожнього руху та їх адміністративно-правового статусу у його історичному аспекті. На сучасному етапі існування даного поняття його зміст розкривається за допомогою декількох нормативно-правових актів, серед яких Правила дорожнього руху та Закон України «Про дорожній рух». Окремі аспекти поняття учасників дорожнього руху аналізує і Кодекс України про адміністративні правопорушення. У кожному з цих законодавчих актів, а також у зареєстрованих проєктах нормативно-правових актів немає єдності щодо розуміння поняття учасника дорожнього руху. Встановлено, що відсутність чіткого нормативно-правового визначення поняття учасник дорожнього руху негативно впливає на якість правозастосовної практики у сфері безпеки дорожнього руху та й на саме убезпечення дорожнього руху. Звернено увагу, що законодавцю задля усунення таких неточностей слід або передбачити ознаки учасника дорожнього руху на законодавчому рівні, не називаючи повного переліку таких учасників і надаючи змогу відносити до їх переліку осіб залежно від

того, чи відповідають вони певним ознакам, або ж закріпити повний перелік учасників дорожнього руху.

Крім того, стверджено, що здійснюючи комплексний аналіз теоретичних досліджень у сфері адміністративно-правового забезпечення судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху, доречним є розгляд адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху з моменту виникнення суспільних відносин в цій сфері.

Розділ 2 «Правовий статус судових органів та їх роль в убезпеченні дорожнього руху» складається з двох підрозділів.

У підрозділі 2.1. «Органи правосуддя, як суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху» встановлено, що одним із ключових механізмів захисту прав людини на державному рівні є система стримувань та противаг, що гарантує чітку взаємодію, взаємні права й обов'язки, рамки взаємного впливу на діяльність між гілками влади. Судова гілка влади покликана гарантувати, захищати та відновлювати порушені права людини, в тому числі і у сфері безпеки дорожнього руху.

Провівши комплексний аналіз теоретичних наукових досліджень, визнано, що під функціями судової влади слід розуміти основні напрямки реалізації мети, завдань та складових її діяльності, що забезпечують її роль і призначення в суспільстві. Виходячи із наведеного тлумачення понять і компаративістського аналізу визначено, що до функцій судової влади, окрім основних, належить і функція впливу на безпеку дорожнього руху у формі її опосередкованого забезпечення.

Встановлено, що найдоступнішим інститутом захисту прав громадян, що пов'язані із сферою дорожнього руху є саме суди першої інстанції. Крім того, їхня діяльність покликана сприяти підвищенню авторитету держави. Саме суд є органом, що здійснює реалізацію гарантій та захисту прав від імені держави від будь-яких посягань, в тому числі і від порушень правил, що спрямовані на убезпечення дорожнього руху. Суди здійснюють судову самостійно, незалежно від чиєї б то не було волі, підкоряючись тільки Конституції і Законам України.

Констатовано, що судова влада – це самостійна гілка влади, яка реалізується лише судами, що утворюють єдину судову систему, єдність якої забезпечується єдиними засадами організації та діяльності судів. Її головними завданнями є: вирішення на основі закону соціальних конфліктів між державою та громадянами, громадян між собою, громадянами та юридичними особами, юридичними особами між собою; контроль за конституційністю законів; захист прав громадян у їх відносинах з органами виконавчої влади та посадовими особами: контроль за додержанням прав громадян при розслідуванні кримінальних правопорушень та проведенні оперативно-розшукової діяльності; встановлення найбільш значущих юридичних фактів; забезпечення безпеки дорожнього руху.

У підрозділі 2.2. «Роль та місце судів у механізмі забезпечення безпеки дорожнього руху» доведено, що в процесі контролю за безпекою дорожнього руху та її забезпечення беруть участь різні уповноважені державні органи.

Аргументовано, що судові органи у цьому процесі відіграють також надважливу роль, оскільки їхня діяльність у сфері безпеки дорожнього руху зводиться до повноважень з однієї сторони - з контролю за законністю дій (бездіяльності) та рішень органів національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, тобто діяльність з перегляду рішень таких органів, а з іншої сторони – до розгляду справ про адміністративні правопорушення (у сфері безпеки дорожнього руху), що входять до їх компетенції згідно КУпАП. Подібна діяльність суду спрямована як на попередження порушень правил дорожнього руху, так і притягнення порушників ПДР до відповідальності. В процесі реалізації повноважень судовими органами з контролю за законністю дій (бездіяльності) та рішень органів національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, тобто діяльності з перегляду рішень таких органів, встановлено деякі недоліки, серед яких: непевність щодо того, який із законодавчих актів потрібно застосовувати суду (Кодекс України про адміністративні правопорушення чи Кодекс адміністративного судочинства України); проблема диференційованого підходу щодо застосування судами законодавства у сфері безпеки дорожнього руху при оскарженні постанови поліцейського, які потребують негайного реагування законодавця.

Доведено, що суди як органи правосуддя в Україні, здійснюючи його на засадах верховенства права, забезпечують кожному право на справедливий суд та повагу до інших прав і свобод, гарантованих Конституцією і законами України, а також міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України. Водночас можна говорити, що суди також беруть участь у забезпеченні безпеки дорожнього руху, хоча і опосередковану. Так, розглядаючи справи про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, суди встановлюють правомірність дій особи, що порушила ПДР, чим виробляють правозастосовну практику відповідальності за таке правопорушення, а їх рішення реалізуючи превентивну функцію, допомагають вплинути на правопорушника в майбутньому та запобігти повторному порушенню ПДР. Інша сторона такої участі суду полягає в розгляді скарг на рішення, дії чи бездіяльність посадових осіб уповноважених органів, що прийняли рішення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема органів Національної поліції. Дана практика суду подібним чином до першої впливає на порушників ПДР та, крім того, така практика служить певним «прикладом» або «взірцем», яке рішення може прийняти суд за певних конкретних обставин у випадку оскарження. Таким чином, ця форма участі суду у забезпеченні безпеки дорожнього руху здійснює превентивний вплив не лише на порушників ПДР та інших актів, які спрямовані на забезпечення безпеки дорожнього руху, а й на посадових осіб уповноважених органів, який спрямований на недопущення порушень законодавства в майбутньому та правомірно, керуючись законом, здійснювати діяльність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Розділ 3 «Механізми адміністративно-правового забезпечення судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху» складається з двох підрозділів.

У підрозділі 3.1. «Участь суду у забезпеченні адміністративно-правової відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху» констатовано, що поняття адміністративної відповідальності, її обсягу та змісту надзвичайно різноманітні. Не зважаючи на те, що дане поняття досліджувалося на науковому рівні, все ж воно і надалі залишається дискусійним. Така дискусія обумовлена декількома причинами, серед яких виділяють:

- широту застосування терміну адміністративна відповідальність у юридично-науковій, правозастосовній, загальноосвітній сферах, а також на побутовому рівні;

- так звану двояку позицію законодавця щодо поняття та сутності адміністративної відповідальності, зокрема, використання терміну в численних нормативних актах, але відсутності його визначення;

- КУпАП, визначаючи адміністративну відповідальність, вказує на те, що адміністративне стягнення є мірою відповідальності і застосовується з метою виховання особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, в дусі додержання законів України, поваги до правил співжиття, а також запобігання вчиненню нових правопорушень як самим правопорушником, так і іншими особами. Таким чином, адміністративна відповідальність презентується через адміністративне стягнення.

Основним нормативно-правовим актом, який передбачає такі правопорушення, є КУпАП. Він містить Главу 10 під назвою «Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку». Аргументовано, що назва цієї глави потребує удосконалення з огляду на важливість сфери безпеки дорожнього руху, її надзвичайну проблемність у всьому світі.

Зроблено висновок, що участь суду в убезпеченні безпеки дорожнього руху є важливим елементом її забезпечення, впливу на його учасників з метою запобігання вчиненню нових правопорушень, як учасниками, так і посадовими особами уповноважених органів державної влади у даній сфері, а також слугує взірцем правозастосовної практики, яку необхідно враховувати під час здійснення діяльності у сфері безпеки дорожнього руху. Крім того, рішення Касаційного адміністративного суду у складі Верховного Суду мають надважливе значення щодо правильного розуміння окремих положень законодавства у сфері безпеки дорожнього руху

Доведено, що високими штрафами чи більш тяжчим покаранням подолати аварійність на дорогах не вийде. В даній ситуації необхідно застосовувати альтернативні методи. До одного з таких належить впровадження інституту сповіщувача, суть якого полягає в участі самих учасників дорожнього руху в контролі за безпекою дорожнього руху.

У підрозділі 3.2. «Участь суду у забезпеченні цивільно-правової відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху», аналізуючи, що однією з ключових та найвагоміших ознак сучасної правової держави є не лише нормативна визначеність прав людини, а й їх реальний захист та реалізація через систему дієвих механізмів державно-правового впливу, встановлено, що ключовим видається їх забезпечення через можливість ефективного захисту, в

тому числі, й у судовому порядку. З урахуванням предмету дослідження здійснено аналіз механізму цивільно-правової відповідальності за порушення правил, що забезпечують безпеку руху на дорогах.

Встановлено, що негативні наслідки майнового характеру, що настали для однієї зі сторін, не пов'язані з винною поведінкою контрагента або учасника абсолютних правовідносин. Одночасно, законодавець надає змогу відшкодувати збитки, що зазнала потерпіла сторона, тому виконання зобов'язання по відшкодуванню збитків в таких правовідносинах покладається, як правило, на економічно сильнішого контрагента – державу, професійного зберігача чи перевізника, володільця джерела підвищеної небезпеки. За таких обставин, мова йде не про цивільно-правову відповідальність без вини, а про спеціальну підставу виникнення цивільно-правових зобов'язань компенсаційного характеру, тобто, виникнення зобов'язань з відшкодування шкоди, підстави та умови виникнення яких впливають безпосередньо із закону. Доведено, що шляхом створення інституту компенсацій зобов'язань дозволить уникнути існуючої колізії між підставами (умовами) цивільно-правової відповідальності з підставами настання інших видів юридичної відповідальності (кримінальної, адміністративної, дисциплінарної), що зумовить виваженість судових рішень в питаннях визначення розміру відшкодування, оскільки мова буде йти не про відповідальність, як наслідок протиправної поведінки, а про стягнення компенсацій за вчинення дій, які не є протиправними. Проаналізовано питання участі суду у забезпеченні цивільно-правової відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху та зроблено висновок, що правове регулювання порядку розгляду справ про адміністративні правопорушення на транспорті характеризуються певною колізійністю, правовою невизначеністю та заплутаністю, в контексті настання відповідальності без вини.

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження дозволило сформулювати наступні висновки, які забезпечують узагальнення й вирішення наукового завдання щодо особливостей адміністративно-правового забезпечення судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху.

1. Під дорожнім рухом варто розуміти суспільні відносини, що регулюються нормами права, що виникають в процесі руху його учасників, як за допомогою транспортних засобів, так і без них по дорогах державного чи місцевого значення, тротуарах та інших незаборонених законом місцях, порушення безпеки яких тягне за собою передбачену законом відповідальність. Беручи за основу позиції вчених щодо визначення поняття суспільних відносин, цілком логічно визначити дорожній рух саме як суспільні відносини, оскільки учасники дорожнього руху в процесі реалізації цього руху вступають у певний зв'язок між собою, причому це зв'язок характеризується наявністю взаємних прав та обов'язків. Останні забезпечуються та гарантуються державою в особі уповноважених органів.

2. Дорожній рух виникає лише тоді, коли його учасники перебувають у певному зв'язку між собою. Ці відносини, що супроводжуються взаємними правами та обов'язками, можуть виникнути лише у разі руху хоча б одного з цих учасників в певний час та в певному місці. Дорожній рух безпосередньо пов'язаний із рухом учасників, які передбачені ПДР України та законом України «Про дорожній рух». Водночас учасники дорожнього руху можуть рухатися по дорозі, як за допомогою транспортних засобів, так і без них. В такому випадку вони будуть брати участь у дорожньому русі в якісно новому статусі: водія та пасажирів; із використанням велосипеда – велосипедистів; із використанням крісла колісного – особи, яка рухається у кріслі колісному.

3. Якщо учасники дорожнього руху не виконують або ж виконують неналежним чином свої обов'язки, настає відповідальність, передбачена законом. Так, відповідно до п. 1.9 ПДР України, особи, які порушують ці Правила, несуть відповідальність згідно із законодавством. Також юридичні та фізичні особи, винні в порушенні законодавства про дорожній рух, відповідних правил, нормативів, несуть відповідальність згідно з законодавством України.

4. З урахуванням розробки та дослідження поняття безпеки дорожнього руху, можна зробити висновок, що безпека дорожнього руху – це стан захищеності життєвоважливих для учасників дорожнього руху інтересів, прав і свобод, гарантування та забезпечення яких покладається на органи державної влади, органи місцевого самоврядування, їх посадових осіб та представників громадськості, які взаємодіють задля реалізації та належного захисту інтересів держави вцілому від ймовірних загроз. Одним із напрямків вдосконалення системи дорожнього руху та його убезпечення є саме впровадження діджиталізації та елементів штучного інтелекту у цю сферу суспільного життя. Перші кроки у даному напрямку вже зроблені, адже уряд затвердив «Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні до 2024 року».

5. Незважаючи на всі зміни та доповнення, що були внесені до Закону України «Про дорожній рух», він є досить недосконалим та не виконує функції одного із основних нормативно-правових актів, дія якого спрямована на забезпечення безпеки дорожнього руху. Законопроектом «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, щодо відповідальності за порушення правил дорожнього руху особами, які керують самобалансуючими транспортними засобами обладнаними електродвигунами (електросамокат, сігвей, сегвіл, гіроскутер)», доцільно внести зміни до Закону України «Про дорожній рух», щоб доповнити його статтею 19-1, яка на законодавчому рівні визначить основні права та обов'язки для користувачів персонального легкого електротранспорту, поняття користувача персонального легкого електротранспорту, що, вважаємо, є одним із пріоритетних напрямків розвитку національного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху. Проект Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення та інших законів України щодо впровадження обліку штрафних балів за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», яким пропонується знову ввести штрафні бали за такі правопорушення як вид покарання, незважаючи на наявність певних недоліків

чи прогалин є необхідним для української правової системи і поряд з штрафною системою, здатні виконати завдання, що перед ними ставляться: недопущення повторності адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та додаткове стимулювання водія до безпечного керування транспортним засобом. Проект Закону України «Про дорожній рух та його безпеку», який зареєстрований у Верховній Раді України, є адекватною відповіддю на реалії часу та готовий замінити чинний Закон України «Про дорожній рух». Відсутність чіткого нормативно-правового визначення поняття «учасник дорожнього руху» негативно впливає на якість правозастосовної практики у сфері безпеки дорожнього руху та й на саме убезпечення дорожнього руху. Законодавцю слід або передбачити ознаки учасника дорожнього руху на законодавчому рівні, не називаючи повного переліку таких учасників і надаючи змогу відносити до їх переліку осіб залежно від того, чи відповідають вони певним ознакам, або ж для усунення неточностей закріпити повний перелік учасників дорожнього руху. В результаті комплексного аналізу теоретичних досліджень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, вважаємо за доречне розглядати адміністративно-правовий статус учасників дорожнього руху з моменту виникнення суспільних відносин в сфері безпеки дорожнього руху.

б. Судові органи відіграють надважливу роль у процесі забезпечення безпеки дорожнього руху, оскільки їхня діяльність у сфері безпеки дорожнього руху зводиться до повноважень з однієї сторони - контролю за законністю дій (бездіяльності) та рішень органів національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, тобто діяльність з перегляду рішень таких органів, а з іншої сторони – розгляд таких видів адміністративних справ за порушення ПДР, які входять до їх компетенції згідно КУпАП. Подібна діяльність суду спрямована як на попередження порушень правил дорожнього руху, так і притягнення порушників ПДР до відповідальності. Проблема правового регулювання оскарження постанови у справі про адміністративне правопорушення, що стосується питання, який із законодавчих актів слід застосовувати суду: КУпАП чи КАСУ, негативно впливає, як на процес правотворчості, адже вимагає при розгляді та прийнятті підзаконних нормативно-правових актів з цих питань, враховувати положення різних законів; так і на процес правозастосування, оскільки, як вже було зазначено, що існує дилема, який нормативно-правовий акт застосовувати під час розгляду скарги на постанову, винесену за вчинення адміністративного проступку. Відсутність координації між органами Національної поліції та судами, яка є необхідною для ефективної боротьби з порушеннями на дорозі призводить до уникнення відповідальності суб'єктами, що вчинили адміністративні правопорушення.

7. Короткі строки накладення адміністративного стягнення дуже часто стають причиною зловживань зі сторони суддів, що негативно відбивається на правозастосовній практиці, в тому числі у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Так, дії суддів, спрямовані на затягування строків, що призводять до порушень строків розгляду справ про адміністративні

правопорушення, є наслідком того, що справа закривається через закінчення передбачених законом строків для накладення адміністративного стягнення. Пропонується вдосконалити КУпАП в частині строків, яким буде передбачатися: збільшення строків розгляду справ про адміністративні правопорушення; збільшення строку, протягом якого може бути накладено стягнення; передбачення конкретних строків початку розгляду справ про адміністративні правопорушення (від моменту складення протоколу до моменту початку розгляду, виділивши 5 днів на передання протоколу про адміністративне правопорушення суду з моменту його складення, 5 днів на визначення судді, який буде розглядати справу та прийняття рішення про дату розгляду, а також протягом 10 днів провести підготовчі дії, необхідні для забезпечення розгляду справи про адміністративне правопорушення). На нашу думку, необхідно внести зміни до статті 279 КУпАП та передбачити загальні положення судового розгляду справ про адміністративні правопорушення за аналогією з КАСУ чи КПК України. Подальший аналіз адміністративної відповідальності за порушення норм безпеки дорожнього руху вимагає розгляду питання про підстави такої відповідальності. При цьому, на нашу думку, не цілком доречно об'єднувати їх у процесуальну підставу адміністративної відповідальності, а саме ці ознаки і назвати підставами, тобто, виділяти фактичну, нормативну та процесуальну підстави адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху. Отже, що стосується нормативної підстави для настання адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, то нею можна вважати наявність правових норм, які передбачають адміністративну відповідальність за порушення у сфері безпеки дорожнього руху. Фактичною ж підставою є вчинення суб'єктом адміністративного правопорушення протиправного, винного діяння, за яке законодавством передбачено адміністративну відповідальність. Остання підстава, яка виділяється нами є процесуальною, під якою розуміємо рішення уповноваженого компетентного органу адміністративної юрисдикції про накладення на правопорушника, який вчинив адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, покарання у формі певного стягнення передбаченого нормами статті 24- 1 КУпАП.

8. Вважаємо, назва глави 10 КУпАП потребує удосконалення з огляду на важливість сфери безпеки дорожнього руху, її надзвичайну проблемність у всьому світі та особливостей об'єкта. На нашу думку, Главу 10 КУпАП доцільно назвати «Адміністративні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту», виділивши лише правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, а всі інші правопорушення, що мають відмінний об'єкт перенести в іншу главу.

9. Санкції за окремі адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху суттєво збільшилися. Незважаючи на такий підхід законодавця до врегулювання ситуації із низьким рівнем безпеки дорожнього руху, ми не підтримуємо подібний вплив на цю сферу. На наше переконання, високими штрафами чи більш тяжчим покаранням подолати аварійність на дорогах не вийде. В даній ситуації необхідно застосовувати

альтернативні методи. До одного з таких належить впровадження інституту сповіщувача, суть якого полягає в участі самих учасників дорожнього руху в контролі за безпекою дорожнього руху.

10. Родовим об'єктом правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є суспільні відносини щодо забезпечення стану захищеності життєвоважливих для учасників дорожнього руху інтересів, прав і свобод, гарантування та забезпечення яких покладається на органи державної влади, органи місцевого самоврядування, їх посадових осіб та представників громадськості, які взаємодіють задля реалізації та належного захисту інтересів держави вцілому від ймовірних загроз. Ми не підтримуємо думки окремих авторів щодо обов'язкових ознак складу адміністративного правопорушення суспільно-шкідливих наслідків, причинного зв'язку між діянням та наслідком, а також місця, часу, способу, обставинки та засобів вчинення адміністративного правопорушення. Тому очевидним є висновок, що до обов'язкових елементів об'єктивної сторони адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, тобто тих, які обов'язково мають бути присутні у кожному правопорушенні є лише діяння, а всі інші є факультативним, тобто, які можуть бути присутні за умови вказівки на це законодавцем.

11. Участь суду у забезпеченні адміністративної та цивільно-правової відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху є важливим елементом забезпечення безпеки такого руху, впливу на його учасників з метою запобігання вчиненню нових правопорушень, як учасниками, так і посадовими особами уповноважених органів державної влади у даній сфері, а також слугує взірцем правозастосовної практики, яку необхідно враховувати під час здійснення діяльності у сфері безпеки дорожнього руху.

12. Створення інституту компенсації зобов'язань, на якому наголошується в дослідженні, створить умови для подолання наявної колізії в законодавстві між поняттям підстав настання цивільно-правової та інших видів юридичної відповідальності, що зумовить виваженість судових рішень в питаннях визначення розміру відшкодування, оскільки мова буде йти на про результат протиправних дій у вигляді настання відповідальності, а про компенсацію за не протиправні дії. Питома вага рішень говорить про неспірний обов'язок власників джерела підвищеної відповідальності, а саме транспортних засобів, страхувати цивільно-правову відповідальність, адже в такому випадку потерпіла сторона, якій протиправним діянням було завдано матеріальних битків гарантовано отримує компенсацію, таким чином відновлює свої порушені права.

13. Вторгнення країни-агресора Російської Федерації на територію нашої країни внесло чималі корективи в діяльність всіх державно-владних органів, в тому числі і в діяльність судових установ, органів Національної поліції та інших. Збільшилась кількість справ, повноважень та пріоритетних завдань в залежності від оперативної обстановки в окремих регіонах, що впливає як на практичні умови функціонування інституцій, так і на строки вирішення навіть незначних спорів. Але в умовах воєнного стану рівень безпеки дорожнього руху не покращився з огляду на статистику, а зменшив рух транспортних засобів на

території України та зумовив на ще більшу латентність порушень на дорозі. Щодня внаслідок дорожньо-транспортних пригод на автомобільних дорогах продовжують гинути та травмуватися люди, зазнають пошкоджень транспортні засоби та вантажі, які сьогодні так необхідні в боротьбі з ворогом. Спрощений порядок вирішення спорів по ДТП, що регламентує право на складання європротоколу в аваріях з матеріальними збитками, в свою чергу передбачає звуження змісту та обсягу конституційних прав і свобод громадян, надаючи можливість вирішення справи у безсудовому порядку, тому може негативно позначитись на дотриманні певних прав людини. Зокрема, порушується принцип індивідуалізації покарання, не дотримуються норми про повне та всебічне, своєчасне та об'єктивне дослідження всіх значущих обставин конкретної справи, або її розгляд судом. Такі способи вирішення спорів обмежує безумовне право учасників ДТП на правову допомогу.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Дзюбановський Ю.І. Реалізація права на оскарження рішень поліцейських під час винесення постанов особою, яка притягується до адміністративної відповідальності за порушення безпеки дорожнього руху. *Наше право*. 2021. № 1. С. 239-243.
2. Дзюбановський Ю.І. Стан та перспективи діджиталізації сфери дорожнього руху. *Європейські перспективи*. 2022. № 1. С. 213-215.
3. Дзюбановський Ю.І. Інститут сповіщувача, як засіб зменшення аварійності на дорогах. *Наше право*. 2022. № 4. С. 174-177.
4. Dzyubanovskyi Yurii. Penalties as one of ways software security road traffic in Ukraine. *Visegrad journal on human rights*. 2022. № 4. P. 57-61.
5. Дзюбановський Ю.І. До питання правового регулювання персонального легкого електротранспорту. *Актуальні проблеми правознавства*. 2023. № 1. С. 84-87.
6. Дзюбановський Ю.І. До питання забезпечення дітей на дорозі. *Право UA*. 2023. № 1. С. 238-241.
7. Дзюбановський Ю.І. Про окремі цивільно-правові способи врегулювання спорів щодо адміністративних правопорушень в судовому та позасудовому порядку. *Європейські перспективи*. 2023. № 1. С. 220-224.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

1. Дзюбановський Ю.І. До питання про учасників дорожнього руху. *Правова система України в умовах Європейської інтеграції: погляд студентської молоді»: Матеріали III Міжнародної студентської наукової конференції (15 травня 2019 р., м. Тернопіль)*. Тернопіль, 2019. С. 377-379.
2. Дзюбановський Ю.І. Щодо питання про причини дорожньо-транспортного травматизму. *Тенденції реформування правової системи України*

i світу: Матеріали Міжнародної наукової конференції (30 жовтня 2020 р, м. Тернопіль). Тернопіль, 2020. С. 269-270.

3. Дзюбановський Ю.І. Безпека дорожнього руху – пріоритетний напрям діяльності держави. *Теоретичні питання юриспруденції і проблеми правозастосування: виклики XXI століття*: Матеріали VI Всеукраїнської науково-практичної конференції (Харків, 30 червня 2022 р.) Харків, 2022. С. 68-70.

4. Дзюбановський Ю.І. Роль суду в забезпеченні дорожнього руху. *Українська повстанська армія у національному державотворенні (з нагоди 80-річчя створення УПА)*: Матеріали Всеукраїнської наукової конференції (6 жовтня 2022 року, м. Тернопіль). Тернопіль, 2022. С. 80-82.

5. Дзюбановський Ю.І. Оптимізація роботи патрульної поліції як інструмент забезпечення безпеки дорожнього руху. *Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід*: Матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції (28 квітня 2023 року, м. Тернопіль). Тернопіль, 2023. С. 401-403.

АНОТАЦІЯ

Дзюбановський Ю.І. Адміністративно-правове забезпечення судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху. – *Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.*

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право. – Західноукраїнський національний університет, Тернопіль, 2023.

У дисертаційній роботі повно та всебічно досліджено поняття дорожнього руху, розвиток уявлень про його сутність та особливості адміністративно-правового забезпечення судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху.

Досліджено питання адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху, під час чого встановлено деяку неузгодженість між актами, що здійснюють їх правове регулювання. Проаналізовано питання щодо організації судової влади та здійснення правосуддя в Україні, яке функціонує на засадах верховенства права відповідно до європейських стандартів, діяльність якої спрямована на забезпечення права кожного на справедливий суд. Наголошено, що судова влада в Україні здійснюється незалежними та безсторонніми судами, яку реалізують судді та, у визначених законом випадках, присяжні шляхом здійснення правосуддя у рамках відповідних судових процедур. Розглянуто роль та місце суду в процесі забезпечення безпеки дорожнього руху. Встановлено та доведено, що суд поряд із виконанням передбачених законом повноважень, розглядає справи про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, що віднесені до його компетенції, а також розглядає скарги на рішення, дії та бездіяльність уповноважених органів, що здійснюють контроль у сфері безпеки дорожнього руху, що можна розглядати як опосередкований вплив на цю сферу

з метою її забезпечення.

Розкрито питання участі суду в забезпеченні адміністративно-правової та цивільно-правової відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху. Проаналізовано підстави цих видів відповідальності, складу адміністративного правопорушення та цивільно-правового проступку. Наголошено на надважливій ролі суду в забезпеченні цих видів відповідальності.

Ключові слова: адміністративно-правове забезпечення, адміністративне судочинство, судовий захист, дорожній рух, безпека дорожнього руху, суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху, учасники дорожнього руху, суд, адміністративна відповідальність.

ABSTRACT

Dziubanovskyi Y.I. Administrative and legal support of court proceedings in the field of road traffic safety - *Qualification scientific work on the rights of a manuscript.*

Dissertation for the degree of Candidate of Juridical Sciences in the specialty 12.00.07 – Administrative Law and Procedure; Financial Law; Information Law. – West Ukrainian National University, Ternopil, 2023.

The concept of traffic and the development of ideas about its essence are fully and comprehensively investigated in the dissertation. The features and characteristics of traffic are described. The author's own definition of traffic is provided, which means social relations regulated by the rules of law that arise in the process of movement of its participants, both with the help of vehicles and without them on roads of state or local importance, sidewalks and other places not prohibited by law, violation of which entails liability provided for by law. The author analyses the essence and elements of road safety and emphasises the need for global and national practical activities aimed at preventing offences affecting road safety. The author emphasises that road safety means the state of protection of interests, rights and freedoms vital for road users, which are the main task of public authorities, local self-government bodies, their officials and citizens themselves, working together to protect the interests defined by law from the impact of possible threats. The author also examines the peculiarities and genesis of legal regulation of road traffic safety, identifies the main problematic issues of the system of such regulation, and also points out the ways of their solution. In particular, the author establishes that since the inception of road transport in Ukraine, road safety legislation has been created and further developed. An extremely large number of both legislative and subordinate legal acts have been adopted, the effect of which was aimed at eliminating road traffic hazards, or at least reducing their level. Some of them succeeded, some did not. But the reality is that the level of road safety is quite low. In order to raise it, it is necessary to take a set of actions and measures, both on the part of the authorised state bodies and road users themselves. In addition, the challenges of the times (for example, the emergence and existence of PLE) require an adequate response from the legislator. All of these measures and actions should be based on well-written legislation that takes into account the practice of developed

countries. It is on the basis of effective legislation that Ukraine will be able to overcome road safety problems.

The thesis examines the issue of the administrative and legal status of road users, and reveals some inconsistencies between the acts which regulate it. In addition, it is obvious that it is advisable to consider the administrative and legal status of road users from the moment of emergence of public relations in the field of road safety.

The thesis analyses the issues related to the organisation of the judiciary and the administration of justice in Ukraine. It is implemented on the basis of the rule of law principle in accordance with European standards, and its activities are aimed at ensuring everyone's right to a fair trial. The author emphasises that the functioning of the judiciary in Ukraine is ensured by impartial and independent courts, which are exercised by judges and, in cases specified by law, specially engaged jurors through the administration of justice in accordance with legally established procedures.

The author examines the role and place of the court in the process of ensuring road traffic safety. It is established and proved that the court, along with exercising its statutory powers, considers cases of administrative offences in the field of road safety within its competence, and also considers complaints against decisions, actions and inaction of the authorised bodies exercising control in the field of road safety, which can be considered as an indirect influence on this area with a view to ensuring its safety.

The thesis deals with the issues of road traffic safety. The author proposes to abandon the strengthening of measures of influence on road users and suggests alternative methods of reducing road accidents and improving road safety, in particular, the expediency of introducing penalty points, as well as the institute of a detector, elements of artificial intelligence and general digitalisation of the road traffic sphere is proved.

The thesis also addresses the issue of court participation in ensuring administrative and civil liability in the field of road safety. The author analyses the grounds for these types of liability, the elements of an administrative offence and a civil law misdemeanour. The author emphasises the crucial role of the court in ensuring these types of liability.

Separately, it was proposed to amend certain articles of the Code of Ukraine on Administrative Offences, and the content of these articles was defined and proposed with a view to improving national legislation on administrative offences and promoting its more effective application. Amendments to certain bylaws and laws regulating road safety aimed at reducing road accidents and improving road safety were also proposed.

Key words: administrative and legal support, administrative proceedings, judicial protection, road traffic, road safety, road safety entities, road users, court, administrative liability.

Підписано до друку 03.10.2023 р.
Формат 60х90/16. Гарнітура Times.
Папір офсетний. Друк на дублікаторі.
Умов. друк. арк. 0,9. Обл.-вид. арк. 1,0.
Зам. № А004-23. Тираж 100 прим.

Видавець та виготовлювач
Західноукраїнський національний університет
вул. Львівська, 11, м. Тернопіль 46009

*Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи
до Державного реєстру видавців ДК № 7284 від 18.03.2021 р.*

Видавничо-поліграфічний центр «Університетська думка»
вул. Бережанська, 2, м. Тернопіль 46009
тел. (0352) 51-75-72
E-mail: edition@wunu.edu.ua