

DOI: 10.33766/2786-9156.106.1.92-101

УДК: 342.9

Червінчук А. В., кандидат юридичних наук, старший дослідник, завідувач науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ (м. Кривий Ріг, Україна)

e-mail: chervin_a@ukr.net

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-7893-6632>

Атаманенко Ю. Ю., кандидат технічних наук, старший дослідник, старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ (м. Кривий Ріг, Україна)

e-mail: julia.atamanenko@ukr.net

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-7423-9880>

УЧАСНИКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЯК СУБ'ЄКТИ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ

Статтю присвячено дослідженню питань визначення суб'єктів адміністративних проступків для правильної кваліфікації порушень правил дорожнього руху його учасниками. З'ясовано причини скоєння дорожньо-транспортних пригод на території України в 2023 році, що призвели до загибелі та травмування людей.

Проведено аналіз регуляторних актів щодо визначення учасників дорожнього руху та їх співвідношення із суб'єктами адміністративних правопорушень правил дорожнього руху. Констатовано, що для правильної кваліфікації адміністративних проступків потрібне узгодження деяких положень правових норм. Аргументовано необхідність надання тлумачення терміна «погонич тварин» та визначення правового статусу особи, яка керує гужовим транспортом, як учасника дорожнього руху.

Визначено, що тлумачення терміна «пішохід» у Правилах дорожнього руху не відповідає дефініції, закріпленій у Законі України «Про дорожній рух» та підлягає узгодження з нею.

Наголошено на дуалізмі правового статусу особи, яка рухається в кріслі колісному, залежно від місця її розташування на дорозі під час руху, що породжує обов'язок виконання правил для пішоходів або велосипедистів. Акцентовано увагу на особливості кваліфікації діянь цієї категорії учасників дорожнього руху залежно від зазначених факторів.

Доведено необхідність визначення правового статусу особи, яка керує легким персональним електричним транспортним засобом, та запровадження адміністративної відповідальності за проступки, вчинені цими особами.

Аргументовано, що визначення суб'єктів адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є невід'ємним елементом характеристики складу адміністративного проступку, а тому законодавство про адміністративну відповідальність потребує якнайшвидшого осучаснення та уніфікації з нормами спеціальних законів, що дають визначення учасників дорожнього руху та їхнього правового статусу.

Ключові слова: учасники дорожнього руху, кваліфікація адміністративних правопорушень, суб'єкти адміністративних правопорушень, адміністративна відповідальність.

Постановка проблеми. Ключовим фактором, що стає причиною виникнення дорожньо-транспортної пригоди, є протиправна поведінка учасників дорожнього руху, тобто порушення встановлених правил під час пересування вулицями та автомобільними шляхами. Основними порушеннями правил дорожнього руху, що призводять до загибелі та травмування людей, за підсумками 2023 року, стали:

- перевищення безпечної швидкості – 39,0 %;
- порушення правил маневрування – 22,0 %;
- порушення правил проїзду перехресть – 8,5 %;
- порушення правил проїзду пішохідних переходів – 7,0 %;
- недотримання дистанції – 4,9 %;
- керування транспортним засобом у стані с'яніння – 4,0 %;
- перехід пішоходів у невстановленому місці – 3,3 % [1].

Отже, упередити вчинення дорожньо-транспортних пригод можливо шляхом запобігання скоєнню порушень правил дорожнього руху його учасниками [2, с. 15]. Одним із дієвих правових методів запобігання вчиненню правопорушень є притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності. Накладення адміністративних стягнень за вчинені проступки неможливо без правильної кваліфікації діянь, тобто визначення конкретних складів адміністративних деліктів.

Невід'ємною ознакою юридичного складу адміністративного проступку є його суб'єкт – особа, яка вчинила адміністративне правопорушення. Проте поширене тлумачення «суб'єкт проступку» охоплює лише загальні ознаки і без визначення специфіки, характерних особливостей правового стану суб'єктів адміністративних проступків у сфері дорожнього руху не сприяє розв'язанню проблем, що виникають у практичній діяльності під час здійснення заходів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху. Суб'єктом адміністративного проступку є особа, яка його скоїла і на яку може бути накладено адміністративне стягнення. Для набуття загального статусу суб'єкта адміністративного проступку особа має досягти 16-річного віку та бути осудною, а для спеціального статусу – володіти додатковими ознаками тощо [3].

Чинне адміністративно-деліктне законодавство має певні невідповідності регулятивним нормам у сфері безпеки дорожнього руху щодо співвідношення «суб'єкт правопорушення – учасник дорожнього руху», тому для правильної кваліфікації адміністративних проступків потрібне узгодження деяких положень правових норм.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання адміністративно-правової кваліфікації порушень правил дорожнього руху неодноразово ставали предметом досліджень провідних вітчизняних учених-адміністративістів: С. М. Алфорова, О. М. Бандурки, В. М. Бевзенка, Ю. П. Битяка, М. Ю. Веселова, В. В. Гар-

куші, Т. О. Гуржія, В. В. Доненка, Ю. С. Коллера, Т. О. Коломоєць, В. К. Колпакова, А. Т. Комзюка, О. В. Кузьменко, А. В. Нефедової, І. Д. Пастуха, Є. О. Пилипенко, О. Ю. Салманової, А. О. Собакаря та інших. Однак, чинне законодавство України містить певні невідповідності суб'єктів адміністративних проступків визначенням та характеристикам учасників дорожнього руху, а класифікація суб'єктів адміністративних проступків як учасників дорожнього руху науковцями ґрунтовно не проводилася.

Формулювання цілей. Метою наукової статті є з'ясування проблемних питань визначення суб'єктів адміністративних правопорушень із числа учасників дорожнього руху на основі аналізу чинного законодавства та позицій провідних учених і напрацювання пропозицій щодо їх вирішення.

Виклад основного матеріалу. Зважаючи на великий спектр та значну поширеність адміністративних деліктів у сфері безпеки дорожнього руху, особи, які вчиняють протиправні діяння, можуть мати різні ознаки. Відповідно, залежно від наявності тих чи інших характеристик, суб'єкт таких правопорушень може бути як загальний, так і спеціальний. Так В. Ю. Горкава суб'єктом адміністративного правопорушення у сфері дорожнього руху пропонує розглядати будь-яку особу, що підлягає відповідальності за передбачені законодавством у сфері дорожнього руху діяння (дії або бездіяльність), пов'язані з порушенням правил, які входять у її обов'язки у сфері дорожнього руху, встановлені законом або іншим нормативним правовим актом. Вона стверджує, що суб'єктом адміністративної відповідальності у сфері дорожнього руху може бути тільки та особа, на яку покладено обов'язок щодо виконання тих чи інших правил, що охоплюються сферою правового регулювання дорожнього руху. Як правило, такими суб'єктами виступають водії транспортних засобів (особи, котрі керують транспортним засобом), а в окремих випадках – пішоходи, пасажери транспортного засобу [4].

А. В. Нефедова виділяє такі категорії спеціальних суб'єктів адміністративних проступків на автомобільному транспорті: 1) водії автотранспортного засобу; 2) власник (належний користувач) транспортного засобу; 3) особа, яка ввезла транспортний засіб на територію України; 4) посадова особа, відповідальна за технічний стан, обладнання та експлуатацію транспортних засобів; 5) посадова особа, відповідальна за утримання автомобільних доріг, вулиць та інших об'єктів дорожньої інфраструктури; 6) інші посадові особи; 7) землекористувачі ділянок, прилеглих до автомобільних шляхів; 8) консультанти (уповноважені) з питань безпеки перевезення небезпечних вантажів; 9) інспектори з паркування; 10) керівник суб'єкта господарювання; 11) фізичні особи-підприємці (громадяни-суб'єкти господарської (підприємницької) діяльності) [5].

Проводячи класифікацію суб'єктів адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі, О. В. Битяк виділяє таких осіб: 1) відповідальна особа – фізична особа або керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб; 2) належний користувач транспортного засобу (у разі якщо до Єдиного державного реєстру транспортних засобів внесено відомості про належного користувача відповідного транспортного засобу); 3) особа, яка виконує повноваження керівника

юридичної особи (якщо в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців і громадських формувань відсутні на момент запити відомості про керівника юридичної особи, за якою зареєстрований транспортний засіб); 4) особа, яка ввезла такий транспортний засіб на територію України (якщо транспортний засіб зареєстровано за межами території України й такий транспортний засіб, відповідно до законодавства, не підлягає державній реєстрації в Україні) [6].

Основною ознакою, що характеризує якісне становище суб'єкта адміністративних правопорушень Правил дорожнього руху, є належність особи до учасників дорожнього руху [7, с. 118], що обумовлює необхідність більш глибокого визначення деліктоздатності осіб, які вчиняють протиправну поведінку в процесі дорожнього руху та відповідного правового механізму застосування норм адміністративної відповідальності.

Закон України «Про дорожній рух» визначає, що учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів [8].

До учасників дорожнього руху належать водії та пасажирів транспортних засобів, пішоходи, особи, які рухаються в кріслах колісних, велосипедисти, погоничі тварин. Згідно з Правилами дорожнього руху, учасником дорожнього руху є особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особа, яка рухається в кріслі колісному [9]. Обидва формулювання дають вичерпний перелік категорій осіб, яких можна вважати учасниками дорожнього руху. Проте не кожен учасник дорожнього руху має чітко визначену дефініцію, сформульовану в законі або підзаконному акті. Так водієм вважається особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія (посвідчення тракториста-машиніста, тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом, тимчасовий талон на право керування транспортним засобом) відповідної категорії. Також водієм є особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі. Проте Віденська Конвенція про дорожній рух від 08 листопада 1968 року під терміном «водій» («погонич») визначає будь-яку особу, яка управляє транспортним засобом, автомобілем тощо (включаючи велосипеди) або веде дорогами худобу, стада, упряжних, в'ючних чи верхових тварин [10]. Наявність посвідчення водія чи іншого документа, що уповноважує особою на керування транспортним засобом, з погляду міжнародного права, не є обов'язковою умовою для визнання особи водієм.

До пасажирів відносять осіб, які користуються транспортними засобами і перебувають у них, але не причетні до керування ними [8]. Пішоходом вважається особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу [8]. Казуїстичним виглядає той факт, що Законом України «Про дорожній рух» до пішоходів також віднесено осіб, які рухаються в кріслах колісних із швидкістю пішохода, ведуть велосипед, мопед чи

мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу коляску або крісло колісне, а Правила дорожнього руху, як підзаконний нормативно-правовий акт, не відносить, а прирівнює до пішоходів осіб, які рухаються в кріслах колісних без двигуна, ведуть велосипед, мопед, мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу коляску чи крісло колісне [9].

Велосипедистом є особа, яка керує велосипедом, тобто транспортним засобом, крім крісел колісних, що приводиться в рух мускульною силою людини, яка знаходиться на ньому [9].

Особа, яка рухається в кріслі колісному – це особа з інвалідністю або особа, яка відноситься до інших маломобільних груп населення й самостійно рухається на дорозі в кріслі колісному [9]. Дуалізм правового статусу цієї категорії учасників дорожнього руху обумовлена регламентацією умов руху таких осіб, адже під час руху по тротуарах, пішохідних або велосипедних доріжках із швидкістю пішохода, вони повинні виконувати вимоги правил, що стосуються обов'язків пішоходів, а в разі руху по краю проїзної частини дороги, вулиці чи по узбіччю, мають виконувати вимоги правил, що стосуються обов'язків велосипедистів. Таким чином, при вчиненні порушень вимог відповідних правил, особа, яка рухається в кріслі колісному, несе адміністративну відповідальність як пішохід або велосипедист відповідно.

Погонич тварин, хоч і віднесений до учасників дорожнього руху, проте законодавець не спромігся надати пряме визначення цій особі, що не лише ускладнює усвідомлення його правового статусу, а й створює певні проблеми для адміністративно-правової кваліфікації порушень правил дорожнього руху [11, с. 91-92].

Деякі особи, які пересуваються вулицями і дорогами, українським законодавством взагалі не віднесено до будь-якої із зазначених категорій. Зокрема, керманічі гужовим транспортом не включені до переліку учасників дорожнього руху, хоча їх права та обов'язки передбачені розділом 7 Правил дорожнього руху [9; 11, с. 91-92].

Крім того, Законом України «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів» від 24 лютого 2023 року було вперше запроваджено поняття «легкий персональний електричний транспортний засіб» – колісний транспортний засіб, який оснащений та приводиться в рух виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) із потужністю в діапазоні до 1000 Вт, системою акумулювання електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка здатна заряджатися шляхом підключення до зовнішнього джерела електричної енергії, з одним, двома, трьома або чотирма колесами, який має максимальну конструктивну швидкість у діапазоні до 25 кілометрів на годину [12]. Хоча вулиці українських міст вже давно наповнені такими новітніми засобами мобільності, правовий статус, права та обов'язки користувачів таких транспортних засобів залишаються невизначеними. Отже, і до учасників дорожнього руху вони не належать.

Кодексом України про адміністративні правопорушення передбачено, що за порушення правил дорожнього руху до відповідальності можуть бути притягнуті:

- будь-які фізичні особи, які досягли 16-літнього віку (загальний суб'єкт) – за проступки, передбачені статтею 81, частинами 5, 9, 10 статті 121, статтями 121-3, 122-5, 124-1, 125;

- водій – за проступки, передбачені частинами 1-4 та 6-7 статті 121, статтями 121-1, 121-2, 122-2 та частиною 1 статті 126;

- особа, яка керувала транспортним засобом – за проступки, передбачені статтями 122, 123 та 130;

- особа, яка не має права керування, – за проступки, передбачені частиною 2 статті 126;

- особа, стосовно якої встановлено тимчасове обмеження в праві керування, – за проступки, передбачені частиною 3 статті 126;

- особа, позбавлена права керування транспортними засобами, – за проступки, передбачені частиною 3 статті 126;

- особа, яка керує велосипедом, – за невиконання вимог до велосипедистів, визначених розділом 6 Правил дорожнього руху, відповідно до частини 2 статті 127;

- особа, яка керує гужовим транспортом, – за порушення правил дорожнього руху під час керування гужовим возом або саньми, відповідно до частини 2 статті 127;

- погонич тварин – за порушення правил перегону тварин по дорогах, відповідно до частини 2 статті 127;

- пішохід – за проступки, передбачені частиною 1 статті 127;

- учасники дорожнього руху – за проступки, передбачені статтями 122-4 та 124.

Крім того, Кодексом України про адміністративні правопорушення визначено, що суб'єктом адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі (за допомогою технічних засобів – приладів контролю за дотриманням правил дорожнього руху з функціями фото-, відеофіксації, які функціонують, згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах), або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксованих у режимі фотозйомки (відеозапису) (за допомогою технічних засобів з функціями запису, зберігання, відтворення і передачі фото-, відеоінформації), є відповідальна особа [13].

Висновки. Із проведеного аналізу вбачається, що класифікація суб'єктів адміністративних проступків у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху має розбіжності з переліком учасників дорожнього руху, визначених нормами Закону України «Про дорожній рух» та Правилами дорожнього руху України. Так для запобігання уникнення відповідальності осіб, які перебувають за кермом транспортних засобів без законних підстав, тобто не мають посвідчення водія відповідної категорії, законодавцем було запроваджено такого суб'єкта як

особа, яка керувала транспортним засобом. Водночас, визначення суб'єктом адміністративного проступку водія за деякими складами правопорушень залишає можливість уникнення відповідальності та створення індульгенції від накладення стягнень осіб, які вчинили протиправні діяння, але не є водіями, тобто, хоч і керували транспортними засобами, але вони не мають посвідчення водія.

Залишаються поза увагою законодавця й керманічі легких персональних електричних транспортних засобів. Наразі ці особи не визнаються суб'єктом адміністративних проступків і не несуть відповідальності за вчинені порушення правил дорожнього руху. Отже, визначення суб'єктів адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є невід'ємним елементом характеристики складу адміністративного проступку, а тому законодавство про адміністративну відповідальність потребує якнайшвидшого осучаснення та уніфікації з нормами спеціальних законів, що дають визначення учасників дорожнього руху та їхнього правового статусу.

Використані джерела:

1. Статистика аварійності за 6 місяців 2023 року. *Офіційний сайт Департаменту патрульної поліції Національної поліції України*. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>. (дата звернення: 27.04.2024).

2. Стан дорожньо-транспортного травматизму в Україні у 2022 році (науково-аналітичний огляд) / Вітвицький С. С., Червінчук А. В., Атаманенко Ю. Ю., Пилипенко Є. О. Київ: ВД Дакор, 2023. 204 с.

3. Цибульник Н. Ю. Деякі питання визначення юридичного складу адміністративного правопорушення безпекового законодавства. *Правова позиція*. Дніпро, 2023. № 3 (40). С. 184–188. DOI: <https://doi.org/10.32782/2521-6473.2023-3.36>.

4. Горкава В. Адміністративна відповідальність у сфері дорожнього руху: теоретико-правові аспекти. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. Серія: *Юридичні науки: збірник наукових праць*. Львів, 2017. № 869. С. 190–197. URL : <https://science.lpnu.ua/sites/default/files/journal-paper/2018/jun/13259/31.pdf>. (дата звернення: 30.04.2024).

5. Нефедова А. В. Спеціальні ознаки суб'єкта адміністративних проступків на автомобільному транспорті. *Актуальні проблеми держави і права: зб. наук. пр.* Одеса. 2019. № 82. С. 134–143. URL : <https://hdl.handle.net/11300/12301> (дата звернення: 30.04.2024).

6. Битяк О. В. Суб'єкти адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. Дніпро. 2021. № 4. С. 59–64. DOI : <https://doi.org/10.15421/392181>.

7. Коллер Ю. С., Собакарь А. О. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху : монографія. Київ : «МП Леся», 2015. 204 с.

8. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ. Дата оновлення: 01.01.2024. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>. (дата звернення: 30.04.2024).

9. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 01.04.2024. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n16>. (дата звернення: 30.04.2024).

10. Конвенція про дорожній рух : Конвенція Організації Об'єднаних Націй від 08.11.1968 р. Дата оновлення: 26.03.2006. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text. (дата звернення: 30.04.2024).

11. Пилишенко Є. О. Проблемні питання притягнення до адміністративної відповідальності осіб, які керують гужовим транспортом, за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. *Правовий часопис Донбасу*. Маріуполь. 2021. № 1(74). С. 89–94. DOI : <https://doi.org/10.32366/2523-4269-2021-74-1-89-94>.

12. Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електророзрядної інфраструктури та електричних транспортних засобів : Закон України від 24.02.2023 р. № 2956-IX. Дата оновлення: 27.07.2023. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2956-20#Text>. (дата звернення: 30.04.2024).

13. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-Х. Дата оновлення: 14.10.2023. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10#n104>. (дата звернення: 30.04.2024).

References:

1. Statystyka avarijnosti za 6 misiatsiv 2023 roku. (N. d.) Ofitsiyni sait *Departamentu patrolnoi politsii Natsionalnoi politsii Ukrainy - Patrol Police Department of the National Police of Ukraine*. N. p. URL : <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>. [in Ukrainian].

2. Stan dorozhno-transportnoho travmatyzmu v Ukraini u 2022 rotsi (naukovo-analitychnyi ohliad) (2023) / Vitvitskyi S. S., Chervinchuk A. V., Atamanenko Yu. Yu., Pylypenko Ye. (Eds.) O. Kyiv : VD Dakor. [in Ukrainian].

3. Tsybulnyk, N. Yu. (2023) Deiaki pytannia vyznachennia yurydychnoho skladu administratyvnoho pravoporushennia bezpekovoho zakonodavstva. *Pravova pozytsiia - Legal position*, 3 (40), 184–188. Dnipro. DOI: <https://doi.org/10.32782/2521-6473.2023-3.36>. [in Ukrainian].

4. Horkava, V. (2017) Administratyvna vidpovidalnist u sferi dorozhnoho rukhu: teoretyko-pravovi aspekty *Visnyk Natsionalnoho universytetu. «Lvivska politehnika». Serii: Yurydychni nauky: zbirnyk naukovykh prats - Bulletin of the Lviv Polytechnic National University. Series: Legal sciences: collection of scientific paper*, s869, 190–197. Lviv. URL : <https://science.lpnu.ua/sites/default/files/journal-paper/2018/jun/13259/31.pdf>. [in Ukrainian].

5. Nefedova, A. V. (2019) Spetsialni oznaky subiekta administratyvnykh prostupkviv na avtomobilnomu transporti. *Aktualni problemy derzhavy i prava : zb. nauk. pr. - Actual problems of the state and law: coll. of science Ave.*, 82, 134–143. Odesa. URL: <https://hdl.handle.net/11300/12301>. [in Ukrainian].

6. Bytiak, O. V. (2021) Subiekty administratyvnykh pravoporushen u sferi zabezpechennia bezpeky dorozhnoho rukhu, zafiksovanykh v avtomatychnomu rezhymi. *Aktualni problemy vitchyznianoi yurysprudentsii - Actual problems of native jurisprudence*, 4, 59–64. Dnipro. DOI : <https://doi.org/10.15421/392181>. [in Ukrainian].

7. Koller, Yu. S., Sobakar, A. O. (2015) Administratyvna vidpovidalnist za pravoporushennia u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu : monohrafiia. Kyiv : «MP Lesia». [in Ukrainian].

8. Pro dorozhnii rukh: Zakon Ukrainy vid 30.06.1993 r. № 3353-XII. Data onovlennia: 01.01.2024. (1993; 2024) N. p. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>. [in Ukrainian].

9. Pro Pravyla dorozhnogo rukhu: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 10.10.2001 r. № 1306. Data onovlennia: 01.04.2024. (2001; 2024) N. p. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n16>. [in Ukrainian].

10. Konventsiiia pro dorozhnii rukh : Konventsiiia Orhanizatsii Obiednanykh Natsii vid 08.11.1968 r. Data onovlennia: 26.03.2006. (1968; 2006) N. p. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text. [in Ukrainian].

11. Pylypenko, Ye. O. (2021) Problezni pytannia prytiahnennia do administratyvnoi vidpovidnosti osib, yaki keruiut huzhovym transportom, za pravoporushennia u sferi bezpeky dorozhnogo rukhu. *Pravovyi chasopys Donbasu - Legal journal of Donbass*, 1(74), 89–94. Mariupol. DOI : <https://doi.org/10.32366/2523-4269-2021-74-1-89-94>. [in Ukrainian].

12. Pro deiaki pytannia vykorystannia transportnykh zasobiv, osnashchenykh elektrychnymy dvyhunamy, ta vnesennia zmin do deiakykh zakoniv Ukrainy shchodo podolannia palyvnoi zalezhnosti i rozvytku elektrozariadnoi infrastruktury ta elektrychnykh transportnykh zasobiv : Zakon Ukrainy vid 24.02.2023 r. № 2956-IX. Data onovlennia: 27.07.2023. (2023) N. p. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2956-20#Text>. [in Ukrainian].

13. Kodeks Ukrainy pro administratyvni pravoporushennia : Zakon Ukrainy vid 07.12.1984 r. № 8073-X. Data onovlennia: 14.10.2023. (1984; 2023) N. p. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10#n104>. [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції 01.05.2024

Cherovinchuk A., Candidate of Law, Senior Researcher, Head of the Research Laboratory on Problematic Issues of Law Enforcement Activities of the Kryvyi Rih Educational and Scientific Institute of the Donetsk State University of Internal Affairs (Kryvyi Rih, Ukraine)

Atamanenko Y., Candidate of Technical Sciences, Senior Researcher, Senior Research of the Research Laboratory on Problematic Issues of Law Enforcement Activities of the Kryvyi Rih Educational and Scientific Institute, The Donetsk State University of Internal Affairs (Kryvyi Rih, Ukraine)

TRAFFIC PARTICIPANTS AS SUBJECTS OF ADMINISTRATIVE OFFENSES

The article is devoted to the study of issues of determining the subjects of administrative offenses for the correct qualification of violations of traffic rules by its participants. The causes of traffic accidents on the territory of Ukraine in 2023, which led to the death and injury of people, have been clarified.

The analysis of regulatory acts on the definition of road traffic participants and their correlation with the subjects of administrative offenses of traffic rules was carried out. It was established that for the correct qualification of administrative offenses, it is necessary to agree on some provisions of legal norms. The necessity of providing an interpretation of the term "animal driver" and determining the legal status of a person driving a heavy vehicle as a road traffic participant is argued.

It was determined that the interpretation of the term "pedestrian" in the Traffic Rules does not correspond to the definition established in the Law of Ukraine "On Road Traffic" and is subject to agreement with it.

The duality of the legal status of a person who moves in a wheelchair, depending on his location on the road during movement, is emphasized, which gives rise to the obligation

to follow the rules for pedestrians or cyclists. Attention is focused on the peculiarities of the qualifications of actions of this category of road users, depending on the specified factors.

The need to determine the legal status of a person who drives a light personal electric vehicle and to introduce administrative responsibility for misdemeanors committed by these persons has been proved.

It is argued that the definition of the subjects of administrative offenses in the field of road safety is an integral element of the characteristics of the composition of an administrative offense, and therefore the legislation on administrative responsibility needs to be modernized as soon as possible and unified with the norms of special laws that define road users and their legal status.

Keywords: road users, qualification of administrative offenses, subjects of administrative offenses, administrative responsibility.