

Пропозиції
до проекту Закону України
«Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні
правопорушення щодо встановлення відповідальності за навмисне
кероване занесення транспортного засобу (дрифтування)»
*(реєстр. № 9642 від 22.08.2023 р.)**

Законопроектом передбачено внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП)¹, які спрямовані на встановлення відповідальності за керування транспортним засобом у стані так званого «дрифтування», що спричиняє занесення осі автомобіля під час його повороту на максимально можливій швидкості.

Метою законопроекту є забезпечення безпеки учасників дорожнього руху та пішоходів від загроз, що виникають внаслідок здійснення водіями транспортних засобів такого «дрифтування».

Для цього пропонується: доповнити КУпАП новою статтею 122-6 «*Навмисне кероване занесення (дрифтування) транспортного засобу*», у частині першій якої передбачити, що порушення водієм Правил дорожнього руху, яке виражається в навмисному керованому занесенні автомобіля (дрифтуванні), тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; у частині другій цієї ж статті встановити, що повторне, протягом року, вчинення вказаного порушення тягне за собою накладення штрафу в розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян із позбавленням права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року; внести зміни до статей 221 та 222 КУпАП, згідно з якими судді районних, районних у місті, міських чи міськрайонних судів розглядають справи про адміністративні правопорушення, передбачені частинами другою статті 122-6 КУпАП, а, відповідно, органи Національної поліції розглядають справи про адміністративні правопорушення, передбачені частиною першою цієї статті; внести зміни до статті 255 КУпАП, якими уповноважити посадових осіб органів Національної поліції складати протоколи про адміністративні правопорушення, передбачені статтею 122-6 КУпАП.

Законопроект не суперечить Конституції України та міжнародним договорам, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

З огляду на викладені в законопроекті пропозиції, вважаємо за доцільне зазначити такі ризики його положень.

Підлягає уточненню визначення основних термінів, що застосовуються в диспозиції запропонованої статті. Зокрема, термін «дрифтування», «дрифт» у відповідній літературі використовується не для опису навмисних дій, що становлять небезпеку чи загрозу іншим водіям транспортних засобів, внаслідок чого за їх вчинення необхідно запровадити адміністративну відповідальність, а навпаки, розглядається як різновид *спортивних змагань*, що проводяться на спеціально підготовлених трасах і мають цілком прийнятний, легальний характер.

¹ Кодекс України про адміністративні правопорушення. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>

Так, Словник української мови визначає термін «дрифт» як *високотехнічний вид автоспорту*, метою якого є «проходження поворотів на максимально можливій для утримання на трасі швидкості у керованому заносі; такі змагання зазвичай проводяться на спеціально підготовлених трасах, переможцем у них вважається той, хто витратив на проходження дистанції найменший час, продемонструвавши при цьому філігранну техніку водіння»².

В інших джерелах «дрифт» (англ. Drift) також визначається як «техніка проходження поворотів і *вид автоспорту*, що характеризується проходженням поворотів із навмисним зривом провідної осі і прохід у керованому заносі на максимально можливій для утримання на трасі кута швидкості»³.

При цьому, для опису вищезазначених дій використовується термін «занос» транспортного засобу, а не «занесення», як запропоновано в законопроекті.

Окрім того, редакція диспозиції запропонованої норми не враховує наявність такого схожого, аналогічного із дрифтом явища, як «юз транспортного засобу». Останній визначається як «ковзання колеса чи гусениці транспортного засобу по опорній поверхні, при якому колесо чи гусенична стрічка обертаються / перемотуються повільніше, ніж потрібно для даної швидкості; найпоширеніший випадок юзу – це блокування (повне припинення обертання) колеса чи гусениці в русі»⁴.

У зв'язку з цим було б доречним доповнити формулювання об'єктивної сторони запропонованого діяння словосполученням «...за відсутності ознак юзу транспортного засобу».

У Примітці до запропонованої статті 122-6 КУпАП визначено, що «*під навмисним керованим занесенням (дрифтуванням) для цілей цієї статті слід розуміти навмисне вчинення на керованому транспортному засобі маневрів, що спричиняють занесення осі автомобіля під час повороту автомобіля на максимально можливій швидкості*».

Проте, будь-які роз'яснення щодо розміру вказаної «максимально можливої швидкості», критеріїв її обчислення або показників такої швидкості з урахуванням конкретних ситуацій законопроект не містить.

Водночас, у чинних Правилах дорожнього руху, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306⁵, що встановлюють єдиний порядок дорожнього руху на всій території України, відсутнє загальне поняття «максимально можливої швидкості», яке б використовувалося за будь-яких обставин або у всіх випадках.

Натомість, відповідно до пункту 12.9 цих Правил *максимальна швидкість*, яку забороняється перевищувати водієві, відрізняється залежно від конкретних виняткових обставин та умов, за наявності яких здійснюється рух транспортного засобу.

² Портал української мови та культури. Словник. UA. URL: <https://slovnuk.ua/index.php?sword=%D0%B4%D1%80%D0%B8%D1%84%D1%82>

³ Українська Вікіпедія URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D1%80%D0%B8%D1%84%D1%82>

⁴ Українська Вікіпедія URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%AE%D0%B7>

⁵ Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n503>

Зокрема, показники такої максимальної швидкості є відмінними для населених пунктів, житлових і пішохідних зон, автомобільних доріг поза населених пунктів, автомобільних доріг, що мають окремі проїзні частини, усіх інших автомобільних доріг, різних видів транспортних засобів, а також з урахуванням інших чітких критеріїв, визначених Правилами дорожнього руху.

Згідно зі статтею 9 КУпАП поняття адміністративного правопорушення (проступку), за яке встановлено адміністративну відповідальність, передбачає, що певна дія чи бездіяльність посягає на громадський порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління тощо.

Проте, із запропонованого в законопроекті визначення «дрифтування» не ясно, у чому полягають суспільно шкідливі або інші негативні наслідки зазначених у ньому дій для громадського порядку, прав громадян та їх безпеки.

Сам по собі факт «... вчинення... маневрів, що спричиняють занесення осі автомобіля під час повороту автомобіля на максимально можливій швидкості», як це викладено у Примітці до диспозиції статті 122-6 КУпАП, ще не створює загроз для інших водіїв транспортних засобів чи пішоходів, тобто не посягає на перелічені суспільно важливі об'єкти й не призводить до якихось суспільно шкідливих, негативних наслідків. У такому випадку, у запропонованій редакції вказаної статті передбачені законом підстави для притягнення до адміністративної відповідальності за вчинення подібних маневрів відсутні.

Водночас, такі підстави можуть виникати в разі, якщо зазначені дії вчинятимуться: у пішохідних зонах; на території житлових масивів; на парковках та автостоянках, що розташовані поруч із об'єктами житлової інфраструктури; на дорогах, що проходять через населені пункти, тощо.

Між тим, перелік наведених або інших аналогічних додаткових обставин, за наявності яких водії можуть здійснювати вказані в законопроекті дії, та які є обов'язковою умовою для застосування до них у такому випадку адміністративних стягнень, у названій нормі відсутні.

Отже, слід констатувати, що правова невизначеність і відсутність установлених законом підстав для притягнення до адміністративної відповідальності за діяння, передбачені статтею 122-6 КУпАП (у редакції законопроекту), унеможлиблює в цілому її використання під час правозастосовної діяльності.

Унеможлиблює подальше застосування цієї статті і пропозиція, що міститься у Прикінцевих положеннях законопроекту, щодо доручення Кабінету Міністрів України *«протягом шістдесяти днів з дня набрання чинності цим Законом привести Правила дорожнього руху у відповідність із цим Законом»*. Тим самим усупереч згаданим вище вимогам КУпАП пропонується запровадити адміністративну відповідальність за нове діяння ще до того, як воно буде визнано відповідним галузевим нормативно-правовим актом (у даному випадку – Правилами дорожнього руху) порушенням закону.

Зазначене є суттєвим ризиком законопроекту, оскільки призведе до того, що, незважаючи на відсутність у названих Правилах норми, яка забороняє дії, пов'язані із «дрифтуванням», у КУпАП вже буде запроваджено відповідальність за їх вчинення. Остання передбачатиме можливість накладати на водіїв штрафи в розмірі «п'ятисот або однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів

громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року».

Водночас, норма, що встановлює підстави та порядок притягнення до адміністративної відповідальності та можливість накладення стягнень за певні дії (діяння), має набирати чинності вже після того, як такі дії (діяння) будуть заборонені законом, внаслідок чого їх вчинення визнаватиметься правопорушенням. В іншому випадку подібна ситуація призведе до оскарження та скасування в судовому порядку відповідних рішень уповноважених органів, а отже – до необґрунтованого притягнення громадян до відповідальності та грубого порушення їх прав.

Реалізація запропонованого проекту закону не потребує додаткових видатків із Державного та місцевих бюджетів України.

Разом із тим, у законопроекті пропонується доповнити КУпАП новим правопорушеннями, за вчинення якого застосовуватимуться адміністративні стягнення у вигляді штрафу у значних розмірах. Як наслідок, реалізація його положень матиме вплив на показники дохідної частини державного бюджету, оскільки може призвести до збільшення його доходів від надходження сум штрафів у разі виявлення відповідних порушень. Незважаючи на це, всупереч частині першій статті 27 Бюджетного кодексу України⁶ та частині третій статті 91 Регламенту Верховної Ради України⁷, необхідне фінансово-економічне обґрунтування (включаючи відповідні розрахунки) не додається.

*Дослідницька служба
Верховної Ради України*

** Цей документ підготовлений Дослідницькою службою Верховної Ради України як довідковий інформаційно-аналітичний матеріал. Інформація та позиції, викладені в документі, не є офіційною позицією Верховної Ради України, її органів або посадових осіб. Цей документ може бути цитований, відтворений та перекладений для некомерційних цілей за умови відповідного посилання на джерело.*

⁶ Бюджетний кодекс України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17#Text>

⁷ Регламент Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1861-17#Text>