

Плетньова А. Є.,
кандидат юридичних наук,
асистент кафедри адміністративного права
та адміністративної діяльності
Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого

ШТРАФНІ БАЛИ ЯК ІНСТРУМЕНТ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ ТА ГРУЗІЇ: ПОРІВНЯЛЬНИЙ АСПЕКТ

PENALTY POINTS AS INSTRUMENT OF PROVIDING OF SAFETY OF TRAVELLING MOTION IS IN UKRAINE AND GEORGIA: COMPARATIVE ASPECT

Стаття присвячена дослідженню особливостей впровадження в Україні системи штрафних балів як нового виду адміністративного стягнення. Проведено аналіз сучасних позитивних та негативних тенденцій застосування штрафних балів в Україні порівняно з досвідом Грузії. Зроблені пропозиції щодо ефективності використання системи штрафних балів як дієвого інструмента у підвищенні безпеки дорожнього руху відповідно до європейської практики боротьби з правопорушниками у цій сфері.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, дорожньо-транспортна пригода, адміністративне стягнення, штрафні бали, адміністративне законодавство.

Стаття посвящена исследованию особенностей введения в Украине системы штрафных баллов как нового вида административного взыскания. Проведен анализ современных положительных и отрицательных тенденций применения штрафных баллов в Украине по сравнению с опытом Грузии. Сделаны предложения по эффективности использования системы штрафных баллов как действенного инструмента в повышении безопасности дорожного движения в соответствии с европейской практикой по борьбе с правонарушителями в этой сфере.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, административное взыскание, штрафные баллы, административное законодательство.

The article is sanctified to research of features of introduction to Ukraine of the system of penalty points as a new type of administrative penalty. The analysis of modern positive and negative tendencies of application of penalty points is done in Ukraine as compared to experience of Georgia. Done suggestion on efficiency of the use of the system of penalty points as an effective instrument in the increase of safety of travelling motion in accordance with European practice on a fight against offenders in this sphere.

Key words: safety of travelling motion, road traffic accident, administrative penalty, penalty points, administrative legislation.

Людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю [1]. Невід'ємною частиною безпеки сучасного життя є безпека такого соціального явища, як дорожній рух. Захищеність учасників дорожнього руху є показником не лише безпеки дорожнього руху, а й громадської безпеки, бо остання розуміється як становище, за якого велике значення мають громадський спокій і впевненість громадян у своїй захищеності від загроз і дій будь-якого характеру. Це забезпечується системою правоохоронних поліцейських органів [9, с. 266].

У рамках сучасного етапу адміністративної реформи в Україні існує тенденція удосконалення правової практики у сфері безпеки дорожнього руху. Згідно зі статистичними даними аварійності, що розміщені на офіційному сайті Управління безпеки дорожнього руху, в Україні спостерігається висока динаміка дорожньо-транспортних пригод, серед причин скоєння яких найпоширенішими є перевищення швидкості, керування транспортним засобом у стані сп'яніння, порушення правил маневрування, порушення правил проїзду перехрест'я та пішохідних переходів, недотримання дистанції [8]. Високий показник загибелі чи травмування людей від дорожньо-транспортних аварій, який майже щорічно збільшується, визначає вектор удосконалення нормативно-правового, орга-

нізаційного та технічного забезпечення діяльності у сфері безпеки дорожнього руху.

Також одним із ефективних механізмів підвищення безпеки дорожнього руху в Україні може бути удосконалення адміністративної практики щодо притягнення до відповідальності учасників дорожнього руху, які своєю поведінкою часто створюють на дорогах конфліктні та аварійні ситуації [10, с. 151].

Проблемою забезпечення безпеки дорожнього руху, а також захисту учасників дорожнього руху від негативних наслідків порушення правил дорожнього руху було зацікавлено багато науковців, серед яких можна виділити роботи В.Б. Авер'янова, Ю.П. Битяка, С.Т. Гончарука, С.М. Гусарова, Д.С. Денисюка, А.Т. Комзюка, В.К. Колпакова, В.М. Лозового, А.О. Собакаря, А.М. Подоляки, Х.П. Ярмакі та інших. В Україні в умовах реформування законодавства, систем правоохоронних органів та орієнтування на європейські стандарти ця проблема залишається актуальною.

Сучасним аспектом реформування у сфері безпеки дорожнього руху є запровадження в Україні системи штрафних балів за порушення правил дорожнього руху, яка повинна сприяти зменшенню негативних наслідків від дорожньо-транспортних пригод, а також підвищенню безпеки дорожнього руху в цілому.

У рамках сучасного етапу адміністративної реформи акцент робиться на європейські зразки організації державності за умов інтеграції України до європейської спільноти. Європейська практика боротьби з правопорушниками у сфері безпеки дорожнього руху демонструє достатньо позитивну тенденцію зменшення кількості правопорушень, а також негативних наслідків дорожньо-транспортних пригод. У понад 21 країні Європейського Союзу концепція відповідальності за порушення правил дорожнього руху включає поєднану систему штрафів та балів.

З метою аналізу природи штрафних балів як адміністративного стягнення за порушення правил дорожнього руху, на нашу думку, було б доцільно звернутися до досвіду Грузії, розвиток державності якої стрімко досягає європейського рівня. Розвиток грузинських реформ має багато спільного із розвитком реформ в Україні. Спільними факторами становлення обох держав є радянський спадок, розвиток в умовах суспільних потрясінь, збройних конфліктів та складної ситуації у світі.

У 2015 році парламент Грузії затвердив низку законодавчих змін, що стосуються посилення відповідальності за порушення правил дорожнього руху. Зміни торкнулися підвищення штрафів, прихованого патрулювання, а також введення 100-бальної системи оцінки порушень правил дорожнього руху, що почала функціонувати з 1 липня 2017 року. Згідно з цією системою щорічно на водійське посвідчення будуть нараховуватися 100 балів, які будуть зменшуватися відповідно до виду порушення. Якщо водій здійснить низку порушень на 100 балів, то його позбавлять права на керування транспортним засобом терміном на 1 рік з обов'язком перескладання іспиту. Водії будуть отримувати повідомлення, якщо кількість балів досягне 20 і 50. Важливим аспектом є те, що водій не буде втрачати бали в разі порушення правил дорожнього руху, зафіксованого камерами відеоспостереження. Система штрафних балів працює тільки тоді, коли водій зупинений і оштрафований патрульним поліцейським у момент або відразу після скоєння порушення [2].

Слід відзначити, що перелік правил дорожнього руху, за порушення яких знімаються бали, є широким та актуальним і для нашої держави. Серед них можна виділити такі:

- 1) невикористання пасків безпеки водієм або пасажиром на передньому сидінні – 5 балів;
- 2) розмови по мобільному телефону під час водіння – 15 балів;
- 3) відсутність шолома у водія і / або пасажирів під час пересування на мотоциклі або мопеді – 5 балів;
- 4) керування транспортним засобом людиною, у якої немає водійського посвідчення необхідної категорії – 15 балів;
- 5) керування транспортним засобом з тонованим склом – 5 балів;
- 6) перешкоджання руху автомобіля швидкої медичної допомоги, пожежно-рятувальної служби або поліції з увімкненим сигналом – 20 балів;

7) перевищення швидкості, що спричинило аварійну ситуацію – 25 балів;

8) невиконання вимоги поліцейського, який забезпечує безпеку дорожнього руху або спостерігає за дотриманням правил дорожнього руху, про зупинку транспортного засобу – 25 балів тощо [4].

Отже, поєднання двох видів стягнень, зокрема штрафу та штрафних балів, сприяє підвищенню безпеки дорожнього руху. Різниця між ними полягає у тому, що штраф є однократним грошовим стягненням, що накладається на водія, закінчується на стадії його сплати. Бали мають накопичувальний характер, який свідчить про систематичне порушення правил дорожнього руху, та після вичерпання їх ліміту мають викликати негативні наслідки для порушника (позбавлення права керування транспортним засобом та перескладання іспиту на право керування).

В Україні процес введення системи штрафних балів розпочався у 2015 році. Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 14.07.2015 року внесено зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення Правил дорожнього руху. Цим нормативно-правовим актом законодавець ввів застосування нового для України адміністративного стягнення – штрафних балів, що застосовуються за порушення правил дорожнього руху [5].

Згідно зі статтею 271 Кодексу України про адміністративні правопорушення штрафні бали є стягненням, що накладається на громадян за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, установлені цим Кодексом [3]. Слід відзначити, що в останнє десятиріччя законодавцем приймалася низка актів, спрямованих на впровадження автоматичного фіксування порушень Правил дорожнього руху [6; 7]. Кожен із них характеризувався значним набором недоліків, що не дозволяли їх ефективно застосувати.

Що стосується нарахування штрафних балів, то кожному громадянину, який має право керувати транспортним засобом, кожного року терміном на 1 рік (з дня отримання права керування транспортним засобом) нараховується 150 балів. У разі фіксації правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі від загальної кількості балів громадянина, який вчинив правопорушення, відраховується кількість штрафних балів, передбачених відповідною статтею Особливої частини цього Кодексу. Якщо розмір стягнення у вигляді штрафних балів перевищує залишок балів громадянина, штрафні бали накладаються відповідно до залишку незалежно від розміру штрафних балів, зазначених у відповідній статті Особливої частини цього Кодексу. Після використання штрафних балів за відповідні правопорушення на громадян будуть накладатися грошові стягнення – штрафи.

Дотепер ця система стягнень залишилася доктринальною. Застосування штрафних балів в Україні виявилось неможливим з низки причин. По-перше,

слід відзначити, що штрафні бали є стягненням, що накладається на громадян за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані лише в автоматичному режимі, тобто за допомогою технічних засобів, що дають змогу здійснювати фотозйомку або відеозапис та функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах. Якщо порушення правил дорожнього руху виявив патрульний поліцейський, то водієві доведеться сплатити штраф.

Відсутність якісного та сучасного обладнання для фото- та відеофіксації, правової бази, що регулює порядок автоматичного фіксування правопорушень, а також неоднаковий підхід до визначення відповідальності фізичних та юридичних осіб та порушення принципу презумпції невинуватості – чинники, що негативно впливають на вдаль впровадження системи штрафних балів.

Проблемою є списування штрафних балів, а також наслідки вичерпання їх ліміту. Закон передбачає нарахування всім водіям 150 штрафних балів на рік, частина яких віднімається у разі здійснення деяких видів порушень правил дорожнього руху. Тобто до вичерпання 150 балів грошовий штраф стягуватися не буде. Слід відзначити, що штрафні бали нараховуються Законом тільки за правопорушення, що передбачені частинами 1 і 2 статті 122 Кодексу України про адміністративні правопорушення. Встановлений тільки один розмір штрафного стягнення – 50 балів. У разі вичерпання ліміту у 150 балів за правопорушення буде сплачуватися штраф у розмірі, що закріплюється санкцією відповідної статті. Інших негативних наслідків систематичного порушення правил дорожнього руху законодавець не передбачив. Мета штрафних балів є у тому, що вони мають накопичувальний характер, який свідчить про систематичне порушення правил дорожнього руху, а отже, після вичерпання їх ліміту, на нашу думку, мають наставати негативні наслідки для порушника (позбавлення

права керування транспортним засобом та перескладання іспиту на право керування). Така практика вже існує у деяких європейських країнах та має позитивний досвід.

Отже, введення такого виду адміністративного стягнення, як штрафні бали, є достатньо прогресивним кроком у законодавстві України, що свідчить про визнання державою сфери безпеки дорожнього руху невід'ємною частиною адміністративної реформи. Водночас становлення системи штрафних балів перебуває на першому етапі свого розвитку та має окремі недоліки, які потребують виправлення. Шляхом злагоджених та послідовних дій органів державної влади та внесення змін до чинного законодавства України, спираючись на позитивний досвід інших держав, можна досягти ефективного використання системи штрафних балів як дієвого інструмента у підвищенні безпеки дорожнього руху. Серед основних пропозицій доцільно виділити такі:

1) введення застосування грошового штрафу водночас зі списанням штрафних балів за вчинене правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху;

2) розширення переліку правил дорожнього руху, за порушення яких знімаються бали;

3) передбачення настання негативних наслідків для порушника (позбавлення права керування транспортним засобом та перескладання іспиту на право керування) після вичерпання ліміту штрафних балів;

4) уведення на всій території України сучасних, якісних і точних автоматизованих систем регулювання дорожнього руху;

5) ліквідація прогалин законодавства у сфері забезпечення дорожнього руху;

6) налагодження ефективної системи застосування профілактичних заходів, спрямованих на виховання культури поведінки учасників дорожнього руху (виховання поваги до роботи патрульних поліцейських та відповідального ставлення до сплати штрафів).

ЛІТЕРАТУРА:

1. Конституція України: Закон від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР / Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 1996. № 30. Ст. 141.
2. Кодекс об административных правонарушениях Грузии: Закон от 05.12.1984 г. URL: <http://www.wipo.int/wipolex/ru/details.jsp?id=1771>.
3. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 р. (редакція від 19.02.2016 р.). URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.
4. О дорожном движении: Закон Грузии от 24.12.2013 N N1830-6в. Приложение № 5. «Таблица сокращения количества баллов, присвоенных водительским удостоверениям на право управления транспортным средством». URL: <https://matsne.gov.ge/ru/document/view/2169396>.
5. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України від 19.07.2015 р. № 596-VIII / Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України. 2015. № 39. Ст. 372.
6. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі: Закон України від 16.01.2014 р. № 723-VII / Офіційний вісник України. 2014. № 8. Ст. 233.
7. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України від 24.09.2008 р. № 586-VI / Офіційний вісник України. 2008. № 79. Ст. 2652.
8. Статистика аварійності в Україні // Управління безпеки дорожнього руху. URL: <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>.
9. Бельский К.С. Полицейское право: лекционный курс. М.: Издательство «Дело и сервис», 2004. 816 с.
10. Кукшинова О. О. Особливості адміністративної відповідальності пішоходів за порушення правил дорожнього руху. Митна справа. 2014. № 3 (2). С. 150–156.