

УДК 342.951(4/9)

Ю.С. Коллер,
кандидат юридичних наук

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ПРИТЯГНЕННЯ ДО ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

У статті розглянуто досвід зарубіжних країн щодо притягнення до відповідальності за порушення правил дорожнього руху. Обґрунтовано необхідність запозичення позитивного досвіду цих країн для вдосконалення застосування заходів відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху в Україні.

Ключові слова: зарубіжний досвід, безпека дорожнього руху, штраф, відповідальність, транспортні засоби.

В статье рассмотрен опыт зарубежных стран по привлечению к ответственности за нарушение правил дорожного движения. Обоснована необходимость заимствования положительного опыта этих стран для усовершенствования применения мер ответственности за нарушения в сфере безопасности дорожного движения в Украине.

Ключевые слова: зарубежный опыт, безопасность дорожного движения, штраф, ответственность, транспортные средства.

In the paper the experience of foreign countries to bringing to book for breaking traffic rules is considered. The necessity of borrowing the positive experience of these countries to improve the application of measures of responsibility for violations in the sphere of road traffic safety in Ukraine is grounded.

Keywords: foreign experience, traffic safety, penalty, responsibility, vehicles.

Потреба вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху пов'язується з небувалим в Україні зростанням дорожньо-транспортного травматизму, який значно випереджає показники більшості держав світу. Недотримання правил поведінки на дорогах є серйозною загрозою для життя та здоров'я населення, що зумовлює підвищений рівень уваги з боку держави та суспільства на випадки порушень транспортної дисципліни учасниками дорожнього руху. Тому на цей час пріоритетним завданням для суспільства, яке повинно вирішуватися на державному рівні, є забезпечення безпечних умов дорожнього руху.

Одним із засобів забезпечення безпеки дорожнього руху є дієвий та справедливий механізм притягнення до відповідальності (як адміністративної, так і кримінальної) порушників транспортної дисципліни. Узагальнення практики правозастосовних органів свідчить про те, що вони зіштовхуються з певними труднощами в застосуванні норм про відповідальність за правопорушення в цій сфері. Це обумовлено низкою чинників, до яких відносяться недоліки в конструюванні чинних у цій сфері правових норм, у розумінні об'єктивних і суб'єктивних ознак цих діянь, відсутності єдності в наукових рекомендаціях цілої гами важливих питань.

Удосконалення національного законодавства можливе лише після детального вивчення й аналізу відповідного зарубіжного законодавства, виявлення в ньому

переваг та недоліків. За таких умов виникає потреба в дослідженні зарубіжного досвіду притягнення до відповідальності за порушення правил дорожнього руху тих країн, правові системи яких найбільш схожі з системою права України.

Необхідно зауважити, що окремі теоретичні та практичні питання адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху досліджували такі вчені, як А.В. Гаркуша, Г.К. Голубєва, Т.О. Гуржій, В.В. Донський, В.В. Єгупенко, М.А. Микитюк, Р.І. Михайлов, В.Ф. Муцко, І.В. Новасардова, О.Ю. Салманова, А.О. Собакарь, А.М. Подоляка, Є.В. Циба, А.В. Червінчук, В.М. Шудріков та інші. Однак питання щодо притягнення до відповідальності за порушення правил дорожнього руху в зарубіжних країнах досліджувалися лише фрагментарно. Зазначене зумовлює актуальність цієї статті, метою написання якої є дослідження досвіду зарубіжних країн щодо притягнення до відповідальності за порушення правил дорожнього руху для вдосконалення застосування заходів відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху в Україні.

Як в Україні, так і в більшості інших країн щодо водіїв-порушників ПДР передбачені різні покарання. Однак, на відміну від українських, зарубіжні заходи покарання за змістом та суворістю направлені на подальше підвищення дисципліни та безпеки дорожнього руху.

Штрафи за порушення ПДР у більшості країн різні, але всюди їх об'єднує єдиний принцип покарання: сплативши за певне порушення штраф, у водія зникає бажання повторювати це порушення. У багатьох країнах застосовуються штрафи встановленого розміру (так звані фіксовані штрафи), які накладаються органами поліції. За деякі порушення штрафи фіксованого розміру стягуються на місці здійснення порушення (у Німеччині, Франції, Швеції). Суму штрафу може визначати інспектор на місці та виписувати штрафу квитанцію.

У інших випадках розмір штрафу визначає суд. У деяких країнах (наприклад, Швеція, Фінляндія) діють правила так званого денного штрафу (денні тарифи). Згідно з цими правилами сума штрафу залежить від виду порушення, фінансового стану, щомісячного доходу, психологічного стану, кількості утриманців, стажу водія та інших даних порушника.

Суди розглядають справи про порушення Правил дорожнього руху або в разі несплати штрафу, або в разі грубих порушень, що мали серйозні наслідки. У Великобританії ж, де встановлені фіксовані штрафи у розмірі 20 або 40 фунтів стерлінгів, порушники караються, в основному, відповідно до судових рішень, винесених судами одноосібно без необхідності явки порушника. У Німеччині фізична особа в разі вчинення проступку у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху сплачує штраф від 5 до 1000 євро, а юридична особа – не більше 500 тис. євро (у разі необережного порушення) або 1 млн. євро (у разі навмисного порушення) [1, с. 27–28].

Той, хто після порушення Правил дорожнього руху отримав повідомлення про сплату грошового штрафу, повинен у двотижневий термін оплатити його або опротестувати. Цей термін обчислюється з моменту доставки повідомлення поштою. У разі невчасної оплати штрафу розмір його в більшості країн автоматично збільшується. Якщо ж оплату штрафу за незначне порушення проведено оперативно (в короткий термін), порушнику може бути як заохочення повернено частину штрафної суми (США). У деяких країнах у повідомленні про необхідність оплати штрафу зазначаються конкретні терміни, які також можуть бути різними: у Великобританії – до 28 днів, Японії – до 10 днів, Швеції відповідно до закону про стягнення штрафів – до 2 років.

У Норвегії за перевищення встановленої швидкості інспектор має право оштрафувати водія у межах 500 \$, у Турції п'яного водія, який встиг порушити одразу декілька пунктів Правил, можуть оштрафувати до 1000 \$, а в Австрії за розмову по мобільному телефону під час керування транспортним засобом водій має сплатити штраф у розмірі 300 євро. За порушення швидкісного режиму (перевищення встановленої швидкості) інспектор має право оштрафувати водія в Англії – до 1500 \$, у Німеччині – до 500 євро, в США – до 150 \$, у Голландії – до 170 \$, у Росії – аж до позбавлення прав.

За проїзд на червоне світло штраф у Великобританії становить до 1800 \$, у Норвегії – 375 \$, у Франції – 760 євро, в Японії – 417 \$ або позбавлення волі з притягненням до виправних робіт на строк до 6 місяців, у Росії – позбавлення прав до півроку. За порушення правил паркування штраф у Великобританії становить до 1000 \$, у Греції – 62 \$ і вилучення номерів, у Швеції – до 87 євро, у США – 35 \$, в Іспанії – 150 \$, у Голландії – 35 \$, у Франції – 15 \$, в Японії – 835 \$ та позбавлення прав до 6 місяців.

За керування у нетверезому стані: у Данії штраф становить 450 євро або позбавлення волі на строк від 14 діб до 10 років залежно від ступеня сп'яніння; у Сполучених Штатах – в середньому від 250 до 1000 \$ або позбавлення прав від 3 до 6 місяців, або позбавлення волі на строк від 1 доби до 1 року, а повторне порушення протягом 10 років для порушника обійдеться штрафом до 5000 \$ або тюремним ув'язненням від 48 годин до 5 років.

У сучасних умовах не менш цікавим є японський досвід застосування відповідальності за порушення у сфері безпеки дорожнього руху. Особливістю японських Правил дорожнього руху є те, що за будь-яке їх порушення водія можуть позбавити водійських прав. За проїзд на заборонений сигнал світлофору водія можуть не лише оштрафувати на 400 \$, але й піддати тюремному ув'язненню із залученням до виправних робіт на строк до півроку. За перевищення дозволеної межі швидкості покарання застосовується диференційовано, залежно від тяжкості скоєного порушення (штраф 800 \$ вважається м'яким покаранням). До них можуть додатися позбавлення водійського посвідчення і виправні роботи на строк до півроку.

Взагалі в Японії покарання у вигляді тюремного ув'язнення встановлюється за такі порушення Правил дорожнього руху: експлуатація транспортних засобів, що знаходяться в неналежному технічному стані (до трьох місяців); порушення правил проїзду залізничних переїздів (до шести місяців); керування транспортним засобом особою, яка не має водійського посвідчення (до двох років); передача керування транспортним засобом особі, яка знаходиться у стані сп'яніння, або керування транспортним засобом у стані сп'яніння (до трьох років); пошкодження технічних засобів організації дорожнього руху (до п'яти років) [2].

Не менш цікавим із європейських держав, на нашу думку, є також досвід Німеччини, де діють Федеральні закони, що регулюють дорожній рух, встановлюють загальні правила поведінки та відповідальності всіх учасників дорожнього руху. Основним законом є *Strassenverkehrsgesetz* (Закон про дорожній рух), а також інші закони, що регулюють правові відносини у сфері дорожнього руху, реєстрації транспортних засобів, відповідальності осіб, що беруть участь у дорожньому русі, тощо. Вони всі об'єднані в загальний документ *Strassenverkehrsrecht* (Право дорожнього руху) [3].

Як свідчать дані Федерального статистичного відомства у Вісбадені, на дорогах Німеччини стало менше дорожньо-транспортних пригод зі смертельними наслідками. Однією з причин зниження кількості ДТП є “драконівські заходи” щодо злісних порушників правил дорожнього руху. Згідно з німецьким

законодавством недбайливі водії зобов'язані пройти медично-психологічні огляди, під час яких медики та психологи вирішують можливість людини за своїми психологічними якостями керувати автомобілем, при цьому не піддаючи умисно небезпечності своє та інші життя. Наразі лише небагатьом вдавалося пройти підступний тест з першого разу. Успішно витримує тест менше половини водіїв-порушників, останні ж позбавляються прав назавжди [4].

У Німеччині, як й у більшості країн світу, “сухого закону” для водіїв немає. Однак уміст алкоголю в крові не повинен перевищувати 0,5 проміле. Від 0,5 до 0,79 застосовуються штрафні санкції – 200 DM плюс два бали; від 0,8 до 1,09 штрафні санкції – 1500 DM плюс 4 бали та позбавлення прав на 3 місяці; при наявності в крові 1,1 проміле та вище – суд визначає в таких випадках покарання від великого грошового штрафу до позбавлення волі. При цьому для того, щоб опинитися в місцях позбавлення волі, не потрібно скоювати дорожньо-транспортні пригоди (керування транспортним засобом з такою мірою вмісту алкоголю в крові вважається кримінальним злочином). Що ж стосується водійського посвідчення, то воно при вилученні знищується і вся процедура отримання нового посвідчення займає близько півроку, оскільки все оформлюється заново.

У разі, якщо в крові порушника виявиться більш 1,6 проміле алкоголю, то позбавлення прав може бути тривалим або постійним. Такого водія примушують пройти спеціальне медичне обстеження. Крім того, якщо водій, у крові якого вміст алкоголю перебуває в межах встановленої норми, скоїв порушення правил дорожнього руху, а експрес-контроль зафіксував не менш 0,3 проміле алкоголю, то санкції за таке порушення різко посилюються.

Взагалі за скоєння грубих порушень Правил дорожнього руху німецьким водіям не тільки виписують штраф, але й нараховують штрафні пункти, які вносяться до так званої центральної картотеки Федерального відомства автодорожнього транспорту. У його базі даних нараховується близько 9 млн оштрафованих водіїв. До картотеки заносяться всі штрафи від 40 євро. Штрафні пункти погашаються через два роки автоматично, якщо за зазначений період порушник не отримав нові пункти [4].

Уряд ФРН прийняв рішення стягувати штрафи більше 70 євро з жителів ФРН, що порушили правила дорожнього руху в інших країнах ЄС. Наразі німці, оштрафовані за порушення правил за межами своєї країни, після повернення додому могли не оплачувати квитанції з вимогою сплати штрафу, що приходили до них поштою. При цьому німецька держава не притягувала їх до відповідальності. Виняток становила Австрія, уряд якої раніше уклав з німецькою владою договір про взаємне переслідування порушників ПДР. У інших країнах місцевим поліцейським не залишалося нічого іншого, окрім як брати штрафи на місці. Це була єдина можливість покарати німецьких порушників. Нововведення дозволяє німецьким фінансовим відомствам щороку додатково збирати до бюджету до 10 млн євро. Для цього створено близько 100 нових робочих місць [4].

Неофіційний статус “краю найбезпечніших доріг у Європі” [208, с. 48] отримала Швейцарія завдяки зниженню смертності на дорогах у зв'язку з послідовною політикою держави в цій сфері та запровадженню цілеспрямованих заходів щодо відповідальності за порушення у сфері дорожнього руху. Окрім дорожньої поліції, за порядком у Швейцарії стежать за допомогою відеокамер та фотоапаратів, а в черговій частині підрозділів дорожньої поліції встановлена велика кількість моніторів, на яких відображено весь рух.

Істотно зросли вимоги щодо безпеки транспортних засобів та учасників дорожнього руху: віднедавна автомобілі заборонено обладнати відкидними

сидіннями; всі мопеди, скутери та квадроцикли оснащуються засобами захисту від фронтальних зіткнень, а їх пасажери зобов'язані користуватися шоломами; незалежно від часу доби рух транспортним засобам дозволений тільки з увімкненими фарами; "поріг" вмісту алкоголю в крові водія знижено в півтора рази (з 0,8 до 0,5 пр.) [5, с. 31].

Досить високу ефективність у зарубіжних країнах набула автоматична фіксація порушень Правил дорожнього руху. Заслугує на увагу досвід патрулювання і реагування на правопорушення на дорогах, який застосовує поліція США. У кожного патрульного автомобіль обладнаний за останнім словом техніки: дві відеокамери, два відеомагнітофона. Всі авто обладнані комп'ютерами. Отримавши сигнал про правопорушення, поліцейський за мить уже бачить, де саме скоєно порушення, бо має електронну карту міста. Таке оснащення дозволяє реагувати блискавично – впродовж декількох хвилин на місце скоєння злочину прибуває одразу декілька патрульних машин. Таку практику першим запровадив Департамент Нью-Йорка, назвавши її "теорією розбитої шибки". Тобто найдрібніше порушення громадського порядку – цілком достатній привід для виклику патруля. Американські правоохоронці все частіше виконують функції соціального захисту й підтримки населення [6, с. 80].

Враховуючи викладене вище, можна зробити висновок щодо необхідності запозичення досвіду зарубіжних країн стосовно: видів адміністративних стягнень за порушення правил дорожнього руху (зокрема, систему адміністративних стягнень може бути доповнено такими заходами, як обмеження, заборона або припинення діяльності суб'єкта господарювання); розмірів адміністративних штрафів (встановлюється здебільшого в розмірі реальної шкоди, а в деяких державах до суми реальної шкоди додається ще й майновий розмір наслідків, які ця шкода завдасть у майбутньому); запровадження системи нарахування штрафних балів (США, Канада, Великобританія); застосування комбінації з різних санкцій (наприклад, у Норвегії вилучення посвідчення водія застосовується як додатковий захід покарання в поєднанні зі штрафом і тюремним ув'язненням); стягнення штрафу на місці скоєння адміністративного правопорушення (Німеччина, Швеція, Швейцарія, Франція); встановлення покарання за найнебезпечніші порушення правил дорожнього руху у вигляді тюремного ув'язнення (Японія); законодавчого закріплення довічного позбавлення права на керування транспортними засобами (Данія, Норвегія); вдосконалення технічних засобів організації та нагляду за дорожнім рухом тощо.

Ми вважаємо, що вдосконалення законодавства України про адміністративну відповідальність у сфері безпеки дорожнього руху з урахуванням зарубіжного досвіду має відбуватись таким чином, щоб зберегти позитивні надбання національної системи права.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Банчук О.А. Адміністративне деліктне законодавство : зарубіжний досвід та пропозиції реформування в Україні / автор-упорядник О.А. Банчук. – К., 2007. – 912 с.
2. Правила дорожнього движения в Японии [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.avtotut.ru/law/pdd_zh_rubezhom/PDDusa/ChinaJapan/.
3. Strassenverkehrsrecht – 3, aktualisierte Auflage- Berlin; Bonn : Regensburg; Walhalla, 1995 (Gesetze der Bundesrepublikdeutschland). – S 9–53.
4. Безопасность дорожного движения : опыт Германии [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.rodon.org/society-11112114049>.
5. Roads accidents data : Switzerland (1998-2008). – Bern : DETEC, 2009. – 83 p.
6. Гаркуша А.В. Адміністративно-примусова діяльність підрозділів ДАІ : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / А.В. Гаркуша. – Ірпінь, 2004. – 208 с.

Отримано 17.02.2015