

Д.Д. Бойко

здобувач

(Дніпропетровський державний
університет внутрішніх справ)

УДК 351.811.12

МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД ДІЯЛЬНОСТІ ПРАВООХОРОННИХ ОРГАНІВ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

У статті розглядається позитивний досвід діяльності правоохоронних органів зарубіжних країн у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, дорожня поліція, транспортні засоби.

В статье рассматривается позитивный опыт деятельности правоохранительных органов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожная полиция, транспортные средства.

In the article consideration positive trial of activity by law machinery for the road safety.

Keywords: road safety, highway force, vehicles.

Постановка проблеми. Забезпечення безпеки дорожнього руху на сучасному етапі розвитку країн світу належить до найбільш актуальних соціальних і правових проблем. Ситуація, що склалася на дорогах сьогодні, потребує негайного вжиття дієвих заходів щодо зниження аварійності та профілактики правопорушень на дорогах. Одним із факторів, що впливають на безпечну життєдіяльність людини, є ускладнення процесу дорожнього руху.

Важливою запорукою підвищення рівня забезпечення безпеки дорожнього руху є імплементація позитивного зарубіжного досвіду. Так вже склалося історично, що в багатьох галузях економіки та сферах соціального життя Україна змушена грати роль “наздоганяючого”. Процеси, які вона сьогодні переживає, проблеми, які вона нині вирішує, тенденції, які в ній спостерігаються, для провідних країн світу вже частина історії. Не стала винятком і сфера безпеки дорожнього руху. Сучасні показники дорожньо-транспортної аварійності (деліктності, віктимності), а також загальний стан забезпечення БДР відповідають рівню Німеччини кінця 80-х, Австрії, Іспанії, Португалії, Франції початку 90-х років ХХ ст., Греції й Португалії початку ХХІ ст.

Аналіз публікацій в яких започатковано розв’язання даної проблеми. Потрібно зазначити, що проблемам забезпечення безпеки доро-

жнього руху приділяли увагу в своїх роботах такі вчені, як М.Ю. Веселов, А.В. Гаркуша, Г.В. Галімшина, С.М. Гусаров, С.В. Гізімчук, Г.К. Голубєва, В.С. Гуславський, Т.О. Гуржій, В.В. Доненко, Д.С. Денисюк, М.М. Долгополова, В.А. Звіряка, Ю.Ф. Іванов, М.П. Климчук, В.М. Лозовий, П.П. Луцюк, П.С. Луцюк, М.А. Микитюк, О.Л. Міленін, В.В. Новіков, А.М. Подоляка, В.Й. Развадовський, А.Є. Рубан, О.Ю. Салманова, М.М. Стоцька, Я.І. Хом'як та інші. Але використання зарубіжного досвіду діяльності правоохоронних органів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху залишається малодослідженим.

Мета. З огляду на це пропонуємо більш детально розглянути особливості діяльності правоохоронних органів деяких країн у контексті забезпечення ними безпеки дорожнього руху.

Виклад основного матеріалу. У Сполучених Штатах Америки дорожня поліція значну частину часу приділяє тому, що в інших країнах світу виконують звичайні поліцейські: переслідують злочинців, здійснюють арешти, надають допомогу в розслідуванні кримінальних злочинів, забезпечують громадську безпеку на вулицях. Дорожні поліцейські в багатьох штатах зобов'язанні попереджувати злочинну діяльність самостійно, в деяких випадках навіть без допомоги звичайних поліцейських. Так склалось ще з тих часів, коли звичайна поліція підпорядковувалась мерам міст чи округів і єдиною службою поліції, що підпорядковувалась лише владі штатів, була дорожня поліція. Наприклад, у Каліфорнії поліція штату до сих пір називається "Дорожньою поліцією", хоч виконує всі поліцейські функції.

Усе це пояснює, наприклад, той факт, що американські поліцейські одні з "найжорсткіших" у світі. У них діє презумпція винуватості, тобто щодо кожного зупиненого ними водія висувається припущення, що він може бути небезпечним злочинцем. І справа самого затриманого – довести протилежне. У кожен момент спілкування з зупиненим поліцейський зобов'язаний дбати в першу чергу про недопущення вчинення правопорушення та власну безпеку. Тому, зупинивши автомобіль (водій повинен зупинитись, якщо за ним рухається патрульний автомобіль з включеними проблісковими маячками та сиреною), поліцейський ще в своєму автомобілі перевіряє зупинений автомобіль через базу даних поліції. Коли поліцейський відрекомендовується затриманому, він не зобов'язаний називати своє ім'я, а лише організацію, яку він представляє (наприклад, "Дорожня поліція каліфорнії" чи "Дорожній патруль Пенсільванії"). Він зобов'язаний слідкувати за тим, щоб водій зупиненого автомобіля чітко дотримувався певних правил: тримав руки на рульовому колесі, не робив різких рухів, а, виймаючи посвідчення водія з карману чи іншого місця, заздалегідь попереджав поліцейського про свої дії. Будь-яке невиконання одного

з цих правил дає право поліцейському застосовувати силу, навіть вогнепальну зброю. Поліцейський зобов'язаний бути ввічливим, звертатись до затриманого, називати затриманого “сер” або “мем” залежно від статі, але не більше того. Поліцейський має право провести огляд автомобіля, просто оцінивши за своїм внутрішнім переконанням дії водія як підозрілі.

У США на водіїв, які порушили правила дорожнього руху, поліцейські накладають штраф на місці вчинення правопорушення. При цьому видається квитанція, за допомогою якої можна здійснити оплату в будь-якому банку. Якщо правопорушник не оплатить штраф у встановлений строк, в нього призупиняється право на керування транспортними засобами [1].

У свою чергу, всі дії поліцейських пильно контролюються. У патрульних автомобілях, як правило, встановлені відеокамери, що фіксують дії поліцейських як всередині автомобіля, так і при розмові з затриманим водієм. Крім того, в більшості штатів США встановлені обмеження щодо наявності готівкових коштів у поліцейського під час несення служби. Як правило, ця сума не повинна перевищувати 20–50 доларів. Ще один обов'язок поліцейських – зупинитись, якщо поліцейський побачив автомобіль, що стоїть з включеними аварійними огнями чи виставленим знаком аварійної зупинки, або ж в тому випадку, якщо є підозра несправності автомобіля. При цьому поліцейський зобов'язаний визвати аварійний автомобіль, а в деяких випадках – відвести водія на станцію технічного обслуговування чи автозаправку [2].

В Україні не може діяти презумпція винуватості, як у США, адже в Конституції України записано зворотне. Але така поведінка більшості водіїв України в спілкуванні з інспекторами ДАІ МВС України точно не була б припустимою в США. Наші водії часто дозволяють провокувати інспектора, не виходячи з автомобіля, а в деяких випадках ведуть розмову ледве опустивши бокове скло автомобіля. Після скасування відповідальності за відмову передачі інспекторові ДАІ посвідчення водія та реєстраційних документів трапляються випадки, коли “водії-провокатори” притуляють зазначені документи до бокового скла автомобіля, формально виконуючи вимогу закону “в пред'явлені” документів працівнику міліції.

У разі зупинки автомобіля при підозрі перебування в розшуку чи в спроможності водія керувати ним інспектор повинен довести свої підозри. А помилка інспектора в разі оскарження його дій водієм може призвести до службової перевірки правомірності його дій і навіть до дисциплінарної відповідальності за безпідставну зупинку транспортного засобу. Отже, такі обставини зобов'язують інспектора опиратися в основному на факти та вже підтвержену інформацію, а не на припущення та власне переконання.

З іншого боку, на сьогоднішній день існують випадки порушень прав водіїв та інших учасників дорожнього руху з боку працівників ДАІ, і розширення повноважень працівників ДАІ без вжиття відповідних заходів прогнозовано може призвести до збільшення кількості таких випадків.

На нашу думку, для “наведення порядку на дорогах” потрібно збільшувати повноваження працівників ДАІ. Але це необхідно робити поступово, застосовуючи комплекс заходів, спрямованих на законодавче закріплення адміністративно-правового статусу працівників ДАІ та здійснення кадрової роботи з особовим складом ДАІ.

Досвід США щодо обладнання патрульних автомобілів службовими базами даних можна на сто відсотків визнати позитивним та використовувати його в Україні. На сьогоднішній день для того, щоб перевірити водія та його автомобіль, інспекторів ДАІ необхідно за допомогою радіостанції чи іншого зв'язку дати відповідний запит черговому по підрозділу, на що витрачається певний час, а мобільність в цьому випадку відіграє вирішальну роль. Єдина перешкода таким впровадженням – це значні матеріальні витрати.

У свою чергу, найкращий патрульний автомобіль мають європейці, а саме служба дорожньої поліції Італії – єдина у світі, в автомобільному парку якої значиться автомобіль класу “люкс” – Lamborghini Gallardo. Даний автомобіль є подарком компанії Lamborghini з нагоди святкування 152 річниці з дня створення національної поліції Італії. Автомобіль обладнаний згідно з останнім словом техніки і повністю відповідає вимогам поліції не тільки в тому, що стосується забезпечення виконання правил дорожнього руху, але і врятування життя. Наприклад, до базової комплектації поліцейського Lamborghini входить обладнання для зняття електрокардіограми, артеріального тиску і аналізу складу крові, дефебрілятор для реанімації, а також необхідне обладнання для перевезення донорської крові та органів.

На відміну від дорожньої поліції США, в обов'язки італійських дорожніх поліцейських входить лише те, що безпосередньо стосується дорожнього руху. Італійські дорожні поліцейські не здійснюють арештів та розшуку злочинців – це завдання інших підрозділів поліції, – але мають право притягувати до адміністративної відповідальності, визначаючи розмір штрафу на місці вчинення правопорушення [3]. А ось у тому, що стосується доріг та дорожнього руху, Polizia Stradale (офіційна назва дорожньої поліції в Італії) повинна робити все. Наприклад, відвозити потерпілих в лікарню, доставляти до місця пригод лікарів, а якщо знадобиться, то і все необхідне для врятування життя: кров для переливання, спеціальну апаратуру та інше. Більше того, працівники дорожньої поліції зобов'язані мати навички реанімації та надання першої медичної допомоги [2].

Найбільшу та найвдалішу реформу ДАІ провели в Грузії. У цій країні в один день звільнили 60 тис. працівників та протягом кількох місяців створили абсолютно нову службу з іншими людьми. Поліція перетворилась на сервісну службу. Головний підсумок реформи – на вулицях абсолютно безпечно, дорожні поліцейські не беруть хабарів, значно зменшилась кількість незаконних заволодінь транспортними засобами. Громадяни забули, що таке бюрократичні перешкоди в МВС.

Протягом первинної антикорупційної компанії чиновників, бізнесменів та кримінал під страхом кримінальних переслідувань змушували повертати державі “нетрудові доходи”. Ці кошти використовували при проведенні реформ, поповнюючи позабюджетні фонди. З цих коштів виплачувались підвищені заробітні плати новим чиновникам та фінансувались спеціальні операції. Система внутрішніх справ зазнала кардинальної “чистки”. Протягом двох років з МВС було звільнено 75 тис. з 80 тис. працівників. Ліквідували ДАІ та протягом трьох місяців дорожній рух не регулювали взагалі. Та ще декілька років нові працівники навчались поліцейській справі. До приходу на службу абсолютна більшість новачків навіть не мали про неї уяви. Принципово не брали колишніх працівників правоохоронних органів і навіть громадян з юридичною освітою. Як наслідок, загальна кількість штату МВС скоротилась до 26 тис. працівників.

Заробітна плата в поліції Грузії, а потім і у всьому державному апараті, зросла за роки реформи в 15-40 раз. Середня заробітна плата в Грузії – 200 доларів на місяць. Дільничний інспектор отримує 400–500 доларів, патрульний – 600–1000, начальники відділів та детективи – до 2000 доларів США. Також передбачена медична страховка на випадок смерті чи каліцтва, інколи премії, які можуть бути суттєвими залежно від вислуги років, участі в розкритті конкретних злочинів.

Зараз підрозділи МВС Грузії – це патрульна служба та кримінальна поліція. Патрульна служба поєднує функції дорожньої поліції та миттєвого реагування на звернення громадян в служби екстреної допомоги. Екіпажі з двох працівників патрулюють на спеціально розроблених маршрутах. Якщо вночі згори подивитись на місто, можна побачити значну кількість червоно-синіх вогників – патрульні автомобілі в обов’язковому порядку повинні рухатись із включеними проблісковими маячками [4].

Досвід реорганізації МВС, в тому числі ДАІ Грузії, без сумніву, має позитивний характер, адже досягнуто значних успіхів в організації дорожнього руху, подолано корупцію, зріс рівень довіри населення до поліції. У той же час він має свою специфіку. По-перше, це потребує значних матеріальних затрат. При цьому для успішного результату реформи їх потрібно вкласти відразу. На сьогоднішній день Україна ще не може дозволити собі таку “розкіш”. До того ж не можна гарантувати успіх, навіть якщо

провести точно такий же комплекс заходів. Страшно уявити, щоб було б, якби нашу країну залишили на декілька місяців без ДАІ. Тим паче що деякий досвід з цього приводу ми вже маємо, коли у 2005 р. влада намагалась ліквідувати ДАІ. Результатом цього став безлад на дорогах та підвищення аварійності в декілька разів.

На нашу думку, оновлювати особовий склад ДАІ потрібно поступово, підвищуючи кваліфікаційні вимоги до працівників ДАІ. Кадрова робота (не формальна, а реальна) повинна проводитись ще під час відбору кандидатів на службу в ДАІ. При цьому повинні оцінюватись їх особистісні риси характеру та потенційна здатність до навчання. Зі вже працюючими працівниками повинні проводитись навчання з метою підвищення їх кваліфікації.

А ось що стосується безпосередньої діяльності поліції, нам є чому повчитись у наших колег із Грузії. Так, норматив реакції на повідомлення про злочин чи іншу пригоду найближчого екіпажу – декілька хвилин. Усі екіпажі обладнані комп'ютерами, за якими можна перевірити будь-який транспортний засіб та водія. У патрульному автомобілі встановлюються камери та ведеться запис розмов екіпажів, а також місця пригоди – поліцейські мають право затримувати та здійснювати опитування людей тільки в певному секторі обзору камери своєї машини. Виїзд на лінію зі зламаним обладнанням може призвести до звільнення екіпажа чи працівника, який випустив такий автомобіль на лінію [5].

Велика Британія стала однією з перших країн світу, де було запроваджено загальнонаціональні правила дорожнього руху. Сталось це в 1932 р. Але як тоді, так і зараз загальнонаціональна поліцейська дорожня служба у країні відсутня. Кожне графство самостійно вирішує, створювати йому окрему службу дорожньої поліції або перекладати обов'язки з контролю за БДР на звичайних поліцейських. Частіше за все спеціальна служба все ж таки створюється та в своїй роботі керується рекомендаціями міністерства внутрішніх справ.

Британські дорожні поліцейські мають широкі повноваження. Відповідно до чинного законодавства Британії кожен поліцейський незалежно від рангу та сфери діяльності має право проводити затримання та обшук. На дорожніх поліцейських крім їх безпосередніх функцій із забезпечення БДР покладено обов'язки боротьби з тероризмом. Дорожні поліцейські мають право перекривати дорожній рух, зупиняти автомобілі та оглядати їх, якщо є підозри в скоєнні злочину чи підготовки до нього з використанням транспортних засобів. Дорожні поліцейські також здійснюють регулювання дорожнього руху з метою забезпечення пропуску спеціального транспорту та безперешкодного проїзду високопоставлених чиновників.

Обов'язок контролювати швидкісний режим також покладено на поліцейських. У населених пунктах Британії дозволено рухатись до

30 миль/год., на інших – не більше 60 миль/год., на автострадах і проїжджих частинах з двостороннім рухом – до 70 миль/год. Іншими питаннями організації дорожнього руху займається інспекція дорожнього руху, віднесена до місцевого муніципалітету [6].

Слід зазначити, що майже всі штрафні квитанції за порушення правил дорожнього руху оплачуються протягом двох тижнів. І пов'язано це не тільки з правосвідомістю порушників. Річ у тому, що чинним законодавством Британії передбачено заохочення до добровільно виконуючих стягнення правопорушників – 50 % знижки від загальної суми штрафу в разі сплати протягом двох тижнів [2].

Порівнюючи таку практику з українським законодавством, слід зазначити, що в нашій країні також передбачено певні заходи, спрямовані на стимулювання правопорушників вчасно сплачувати штрафи. Відповідно до ст. 308 КУпАП у разі несплати накладеного штрафу впродовж 15 діб його розмір збільшується вдвічі. Але таке положення на сьогоднішній день закріплено лише на законодавчому рівні і реально органами виконавчої служби не виконуються. А враховуючи, що після відміни проходження державного технічного огляду виконання постанов про притягнення до адміністративної відповідальності різко знизилось, можливо, доцільно було б розглянути зазначений досвід Британії з приводу заохочення вчасної сплати штрафів.

Висновки. Отже, ми проаналізували організацію діяльності дорожньої поліції деяких країн, передовсім тих, що характеризуються високим рівнем організації дорожнього руху. На підставі цього обґрунтовано доцільність :

- з метою підвищення рівня довіри населення до діяльності працівників ДАІ, а також ефективності діяльності цього органу чітко визначити адміністративно-правовий статус ДАІ із закріпленням на законодавчому рівні необхідних повноважень для виконання покладених на працівників цієї служби обов'язків;

- обладнання патрульних автомобілів технічними засобами зі службовими базами даних для мобільності перевірки водія та транспортних засобів;

- поступового оновлення особового складу ДАІ з метою поліпшення його якості шляхом підвищення кваліфікаційних вимог до працівників ДАІ, а також проведення відповідної кадрової роботи під час відбору кандидатів на службу в ДАІ та проведення навчання особового складу для підвищення кваліфікації працівників ДАІ.

Бібліографічні посилання

1. Особенности дорожного движения в США [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.avtotut.ru/law/pdd_za_rubezhom/PDDusa/USA/.
2. Подразделения дорожной полиции мира [Электронный ресурс]. – Режим досту-

па: <http://gai-narushil.com/stati/koroli-asfalta.html>.

3. Особенности дорожного движения в Италии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.avtotut.ru/law/pdd_zh_rubezhom/Evropa/Italia.

4. Реформирование ГАИ в Грузии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://operkor.wordpress.com/2010/10/22/%D1%80%D0%B5%D1>.

5. Реформирование ГАИ в Грузии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://operkor.wordpress.com/2010/10/22/%D1%80%D0%B5%D1>.

6. Особенности дорожного движения в Англии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.avtotut.ru/law/pdd_zh_rubezhom/Evropa/England.

Надійшла до редакції 01.03.2012

М.Б. Острах

здобувач

(Дніпропетровський державний
університет внутрішніх справ)

УДК 342.95

ПРИНЦИПИ ПРОВАДЖЕННЯ З НАДАННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПОСЛУГ

Висвітлено принципи провадження з надання адміністративних послуг. Розглянуто загальні та спеціальні принципи, їх сутність та ознаки.

Ключові слова: послуга, адміністративна послуга, провадження з надання адміністративних послуг.

Освещаются принципы производства по предоставлению административных услуг. Рассматриваются общие и специальные принципы, их сущность и признаки.

Ключевые слова: услуга, административная услуга, производство по предоставлению административных услуг.

The scientific article is devoted illumination principles of realization from the grant of administrative services. General and special principles are examined: their essence and signs.

Keywords: service, administrative service, realization, is in the grant of administrative services.

Постановка проблеми. Забезпечення демократизації життя українського суспільства вимагає від працівників органів внутрішніх справ України вжиття заходів, спрямованих на реалізацію положень ст. 3 Конституції України щодо відповідальності держави перед громадянами за свою діяльність і належний захист прав та свобод людини [1, ст. 141].

Аналіз публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми. Нині завдяки науковим працям В.Б. Авер'янова, Ю.П. Битяка, В.М. Гарашука, І.П. Голосніченка, К.К. Афанасьєва, С.В. Ківа-