

Lisnyak V. I. Tax exemptions' establishment as a basic legal form of realization of tax' stimulating function. In the article a tax exemptions' establishment as a legal form of realization of stimulating function of tax is investigated. Variety of public interest's objectives, pursued by the introduction of tax exemptions in the tax mechanisms, is indicated. Features of tax stimulation in such types of tax exemptions, as tax deductions and tax credits, are determined.

Keywords: *stimulating function of tax, legal form of realization of tax' stimulating function, establishment of tax exemptions, tax deductions, tax credits.*

Молчанов Р.Ю.

ад'юнкт

*(Дніпропетровський державний
університет внутрішніх справ)*

УДК 351.811.12

НОВЕЛИ ЗАКОНОДАВЧОГО РЕГУЛЮВАННЯ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Розглянуто зміни до законодавства, що регулює адміністративну відповідальність у сфері безпеки дорожнього руху. Вказано переваги та недоліки правових норм, що визначають порядок здійснення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху та надано пропозиції щодо їх вдосконалення.

Ключові слова: *адміністративна відповідальність, провадження у справах про адміністративні правопорушення, безпека дорожнього руху.*

Постановка проблеми. Законом України від 14.07.2015 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» [1] було внесено ряд змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КупАП) в частині адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Так, цим Законом запроваджено інститут адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі; введено новий вид стягнення – штрафні бали; запроваджено безальтернативні стягнення за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, а також змінено правила накладення стягнення та виконання постанов за правопорушення в цій сфері; замінено Державну автомобільну інспекцію на Національну поліцію, як основного суб'єкта, який здійснює провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, запроваджено спрощене провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху за ті правопорушення, розгляд яких віднесено до компетенції Національної поліції.

У той же час, як свідчить практика, багато рішень у справах даної категорії оскаржуються особами, які притягаються до адміністративної відповідальності, внаслідок чого постанови про притягнення до відповідальності та накладені стягнення скасовуються та на підставі п. 1 ст. 247 КУпАП [2] виносяться рішення про закриття справи. Однією з причин цього є недосконалість норм, що регламентують порядок притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. У зв'язку з цим виникає необхідність додаткового дослідження даного питання та надання пропозицій щодо вдосконалення окремих норм діючого КУпАП.

Аналіз публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми. Питання забезпечення безпеки дорожнього руху досліджувалися багатьма відомими вченими. Так, у працях Веселова М.Ю., Гуржія Т.О., О.М. Мойсюка, В.В. Новікова, А.М. Подоляки та М.І. Попова висвітлено проблеми профілактики правопорушень на автомобільному транспорті. О. Л. Міленін і Л. М. Кононенко у своїх працях приділили увагу питанню правосвідомості учасників дорожнього руху. Повноваження суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху досліджували С.М. Гусаров, В.В. Єгупенко, М.А. Микитюк, О. Ю. Салманова. Управління у сфері безпеки дорожнього руху розглядали В.М. Бесчастний, В.В. Гаркуша, М.М. Долгополова, В.Й. Развадовський, А.О. Собакарь; відповідальність у сфері безпеки дорожнього руху розглядали Г.В. Джагупов, В.В. Доненко, С.А. Комісаров, О.Ю. Салманова; адміністративно-деліктний аспект досліджували Є.В. Додін, В.В. Гаркуша, В.К. Колпаков, В.К. Шкарупа та ін. Проте, враховуючи створення нового органу МВС – Національної поліції та її структурного підрозділу – патрульної поліції, питання притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху потребує додаткового вивчення.

Метою статті є розгляд законодавства, що визначає порядок притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, визначення прогалін законодавства в цій сфері та розроблення пропозицій щодо його вдосконалення.

Для досягнення поставленої мети передбачено вирішення *задач*, спрямованих на дослідження переваг та недоліків правових норм, що визначають порядок притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, та надання пропозицій щодо їх вдосконалення.

Викладення основного матеріалу. Розглянемо найбільш вагоме, на наш погляд, нововведення до КУпАП – запровадження механізму притягнення до адміністративної відповідальності в автоматичному режимі.

Так, КУпАП доповнено статтею 14-2, відповідно до якої адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, несуть юридичні та фізичні особи, за якими зареєстровано транспортний засіб. Таким чином, вперше на законодавчому рівні закріплено юридичну особу як суб'єкта адміністратив-

ної відповідальності. Але, в той же час, не визначено механізму притягнення до відповідальності юридичної особи, не визначено, які санкції можуть застосовуватися за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху до юридичної особи.

Законодавець передбачив механізм звільнення від відповідальності власників транспортних засобів за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, у двох випадках: 1) надання власником транспортного засобу інформації, що транспортний засіб вибув з його володіння внаслідок протиправних дій інших осіб, або щодо протиправного використання іншими особами номерних знаків, що належать його транспортному засобу; 2) звернення особи, яка фактично керувала транспортним засобом на момент вчинення правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі, до уповноваженого органу Національної поліції із відповідною заявою про визнання зазначеного факту адміністративного правопорушення та згоди на притягнення до адміністративної відповідальності.

У першому випадку винесена стосовно власника транспортного засобу постанова про притягнення до адміністративної відповідальності скасовується. При цьому власнику не потрібно надавати докази на підтвердження даної інформації. Законом також не передбачено обов'язок уповноваженого органу Національної поліції перевіряти достовірність даної інформації. До того ж у нормі не вказано строк, протягом якого власник транспортного засобу повинен повідомити дану інформацію та орган, в який така інформація повинна надаватися, що передбачає високий ступінь ризику використання даної норми для уникнення відповідальності.

У другому випадку законодавець надав особі, яка фактично керувала транспортним засобом на момент вчинення правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі, 14 днів для сповіщення уповноваженого органу Національної поліції про факт вчинення ним правопорушення. Цей строк починається з моменту отримання постанови про притягнення до відповідальності. При цьому законодавець не називає наслідки пропущення даного строку з поважних причин. Обов'язковою умовою скасування винесеної стосовно власника транспортного засобу постанови та винесення нової постанови стосовно особи, яка фактично керувала транспортним засобом у момент вчинення правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі, є визнання вказаною особою зазначеного факту адміністративного правопорушення та згоди на притягнення до адміністративної відповідальності.

Така процедура не залишає особі, яка фактично керувала транспортним засобом в момент вчинення правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі, права на оскарження винесеної стосовно неї постанови, адже не є логічним спочатку погодитися із вчиненим правопорушенням, а потім у загальному порядку оскаржувати винесену постанову про притягнення до відповідальності. А якщо ж особа визнала факт керування транспортним засобом у момент вчинення правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі, але не визнала самого правопорушення, відповідно до запропонованої проце-

дури відповідальність понесе власник транспортного засобу за правопорушення, яке фактично вчинила інша особа.

Отже, як бачимо, запропонована процедура притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху має багато прогалин у діючому законодавстві. На нашу думку, в існуючий порядок провадження у справах даної категорії слід вносити зміни, в основу яких ставити необхідність встановлення особи правопорушника і тільки після цього здійснювати розгляд справи про адміністративне правопорушення.

Наступною вагомою новелою законодавчого регулювання порядку притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху є зміна основного суб'єкта, який здійснює провадження та запровадження спрощеного провадження у справах даної категорії.

Так, замінено Державну автомобільну інспекцію на Національну поліцію, як основного суб'єкта, який здійснює провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Загальну компетенцію Національної поліції щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення, в тому числі у сфері безпеки дорожнього руху, закріплено в статті 222 КУпАП. Від імені органів Національної поліції розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення мають право працівники органів і підрозділів Національної поліції, які мають спеціальні звання, відповідно до покладених на них повноважень. Також вказаною нормою передбачено можливість уповноваженими працівниками підрозділів Національної поліції стягувати штраф на місці вчинення правопорушення незалежно від розміру виключно за допомогою безготівкових платіжних пристроїв.

Також законодавець розширив випадки притягнення до відповідальності у спрощеному порядку, коли протокол не складається, а виноситься відразу постановою у справі про адміністративне правопорушення. Ці зміни відображено у статті 258 КУпАП, відповідно до якої у разі вчинення особою правопорушення, розгляд якого віднесено до компетенції Національної поліції, та якщо особа погоджується із вчиненим правопорушенням та стягненням, що на неї накладається, уповноважена особа Національної поліції повинна відразу винести постанову у справі про адміністративне правопорушення без складення протоколу. Якщо ж особа осперить допущене правопорушення і адміністративне стягнення, що на неї накладається, то уповноважена особа Національної поліції складає протокол про адміністративне правопорушення, після чого виносить постанову у справі про адміністративне правопорушення. Це правило не стосується правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. В цій категорії справ не має значення чи погоджується правопорушник із вчиненням правопорушення та стягненням, що на нього накладається, чи ні, в будь-якому разі відразу виноситься постановою у справі про адміністративні правопорушення. Порядок провадження у справах про адміністративні правопорушення цієї категорії визначено в наказі МВС України від

07.11.2015 № 1395 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі» [3].

У цілому підтримуємо запровадження спрощеного порядку провадження у справах про адміністративні правопорушення, оскільки така процедура економить час особи, яка притягується до відповідальності, в разі згоди її з правопорушенням та накладеним стягненням. У той же час вважаємо, що спрощений порядок провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху має суттєвий недолік, оскільки в тому разі, коли особа оскаржує правопорушення та (або) стягнення, що на неї накладається, уповноважена особа Національної поліції, яка здійснює провадження у справі про адміністративне правопорушення, повинна забезпечити докази вчиненого особою правопорушення. У справах такої категорії часто бувають відсутні свідки правопорушення, також не завжди вдається зафіксувати правопорушення за допомогою технічних засобів фото-, відеофіксації. В такому разі протокол про адміністративне правопорушення, який відповідно до статті 251 КУпАП є доказом у справі про адміністративне правопорушення, може стати єдиним доказом.

Зазначимо відмінність постанови у справі про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Її зміст визначено в частині другій та третій статті 283 КУпАП, а постанови у справі про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, крім цього, частиною третьою вказаної статті. Серед цих реквізитів слід виділити те, що в постанові у справі про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху повинна міститися інформація про технічний засіб, яким здійснено фото- або відеозапис правопорушення, навіть якщо це правопорушення зафіксоване не в автоматичному режимі. При цьому норма має імперативний безальтернативний характер. Виникає питання: що робити в тому разі, коли правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху не зафіксоване за допомогою технічного засобу? В цьому разі винесена постанова буде або незаконною або правопорушник уникне відповідальності.

Отже, спрощене провадження у справі про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху має певні переваги, оскільки економить час особи, яка притягується до відповідальності. В той же час така процедура потребує законодавчого доопрацювання. На цій підставі пропонуємо запровадити спрощене провадження у справах про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху тільки в разі погодження правопорушника із вчиненим правопорушенням, а також стягненням, що на нього накладається, в іншому випадку провадження повинно здійснюватися у звичайному порядку. Також потребує відповідних змін норма, що визначає необхідність зазначення в постанові технічного засобу, яким здійснено фото-, відеофіксацію.

Враховуючи викладене вище, пропонуємо внести такі зміни до КУпАП:
- в частині п'ятій статті 258 виключити слова «у тому числі»;

- в частині 3 статті 283 після слів «технічний засіб, яким здійснено фото- або відеозапис» доповнити словами «у разі, якщо правопорушення зафіксоване за допомогою технічного засобу».

Висновок. Отже, встановлено переваги та недоліки змін до законодавства, що визначає порядок провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Запропоновано напрями вдосконалення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Запропоновано зміни до статті 258 КУпАП в частині запровадження спрощеного провадження у справах про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху тільки в разі погодження правопорушника із вчиненим правопорушенням, а також стягненням, що на нього накладається, а також до статті 283 КУпАП щодо змісту постанови у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

Бібліографічні посилання

1. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 14.07.2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/596-19>

2. Кодекс України про адміністративні правопорушення // ВВР УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

3. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі : наказ МВС України від 07.11.2015 № 1395 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15/print1446483519289608>

Молчанов Р.Ю. Новеллы законодательного регулирования административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения. Рассмотрены изменения в законодательстве, регулирующие административную ответственность в сфере безопасности дорожного движения. Определены преимущества и недостатки правовых норм, которые устанавливают порядок осуществления производства по делам об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения, разработаны предложения по их усовершенствованию.

Ключевые слова: административная ответственность, производство по делам об административных правонарушениях, безопасность дорожного движения.

Molchanov R.Y. Novels legislative regulation of administrative responsibility in the field of road safety. Considered stories legislation regulating administrative responsibility in the field of road safety. Analyzed legislation regulating the order of proceedings in cases of administrative violations in the field of road safety and practice. Advantages and disadvantages of the law that determines the order of proceedings in cases of administrative violations in the field of road safety and provided suggestions for improvement.

Determined the order of proceedings in cases of administrative violations in the field of road safety, recorded automatically. Directions improve production in cases of administrative violations in the field of road safety, recorded automatically. Grounded amend the existing order of the proceedings of this category, based should put the need for the offender and only then carry out the proceedings of an administrative offense.

Considered the legal basis and the procedure simplified proceedings on administrative

violations in the field of road safety. Established its advantages – saving time the person called to account. Established pros and cons of this procedure. On this basis, proposed to introduce a simplified procedure in cases of administrative violations in the field of road safety approval only if the offender of the offense and the recovery that it imposed, otherwise the procedure should be carried out in the usual manner. The necessity of amending the rules governing the content of the resolution in the case of administrative violations in the field of road safety, namely the need for a resolution specifying technical means, which carried photos, videos fixation, if the offense recorded by technical means.

Keywords: *administrative responsibility proceedings on administrative offense, traffic safety.*

Надійшла до редакції 29.05.2016

Скоров О. І.

здобувач

(Дніпропетровський державний університету внутрішніх справ)

УДК 351.75(492)

АДМІНІСТРАТИВНІ АКТИ МВС УКРАЇНИ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЇХ МІСЦЕ В СИСТЕМІ АКТИВ ОРГАНІВ ПУБЛІЧНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ

Надано авторське тлумачення поняття та сутності адміністративних актів, з'ясовано місце адміністративних актів МВС України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в системі актів органів публічної адміністрації.

Ключові слова: *адміністративний акт, діяльність органів публічної адміністрації, адміністративні акти МВС України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.*

Постановка проблеми. Узагальнення інформації про безпеку дорожнього руху показує, що в Україні у 2015 році трапилося 25365 ДТП з потерпілими, в яких загинуло 3970 та отримало травми різного ступеня тяжкості 31467 осіб. Якщо співвіднести кількість ДТП з потерпілими на 100 тис. населення, то цей показник у нашій державі в декілька разів перевищує аналогічні показники у країнах Західної Європи. Серед органів публічної адміністрації МВС України є головним суб'єктом забезпечення безпеки дорожнього руху. Даний державний орган для виконання покладених на нього обов'язків щодо забезпечення безпеки дорожнього руху наділений повноваженнями здійснення як юрисдикційної, так і неюрисдикційної діяльності, результатом якої є прийняття працівниками МВС України певних рішень, які оформлюються у вигляді адміністративних актів.

Так, після ліквідації Державної автомобільної інспекції функції з забезпечення безпеки дорожнього руху увібрала в себе Національна поліція, зокрема її структурний підрозділ – патрульна поліція. Але це стосується переважно юрисдикційної частини забезпечення безпеки дорожнього руху.