

\*\*\*

DAVYDENKO M.L. THE CRIMINOLOGY CHARACTERISTIC OF CRIMES, CONJUGATE WITH WRONGFUL BUSINESS

The thesis is justified that the crimes, conjugate with wrongful business under the articles 202-205 CC of Ukraine, being different from a stand of criminal Law, are characterized by presence of a number of general tags permitting to esteem them as unified criminology object of research.

УДК 351.743

*Г.В. ДЖАГУПОВ, канд. юрид. наук,  
В.Ф. НЕНЮК*

*Національний університет внутрішніх справ*

## **УДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Розглянута сутність та значення деяких питань забезпечення безпеки дорожнього руху.

Особливе місце у здійсненні реформи адміністративного права належить формуванню принципово нових механізмів застосування адміністративно-правових засобів в діяльності різних суб'єктів, зокрема, міліції, оскільки її ефективність значною мірою залежить від якості адміністративного законодавства.

Процеси, пов'язані з дорожнім рухом, явища, що його супроводжують, та їх наслідки, зокрема, шкода, яку несе суспільство від дорожньо-транспортних пригод, займають важливе місце в суспільному житті і погребують глибокого наукового дослідження.

Причинами високого рівня аварійності на автошляхах є, перш за все, низька дисципліна та правова культура учасників дорожнього руху, їх зневага до елементарних вимог безпеки, а також технічний стан транспортних засобів та доріг [1, с.1].

В Україні, як і в усьому світі, кількість автотранспортних засобів неухильно зростає і сьогодні налічує 15 млн. одиниць. Як наслідок, значно посилилась інтенсивність руху на автошляхах держави, а це, у свою чергу, поставило перед суспільством цілий комплекс нових завдань, спрямованих на створення умов безпечного руху.

Кожні 15 хвилин в Україні трапляється ДТП, кожні дві години гине людина. Щодоби в автотранспортних аваріях втрачають життя 16 і зазнають тяжких каліцтв 104 особи; за минулий рік маємо майже 6 тисяч загиблих і приблизно 38 тис. травмованих. У 80 % дорожньо-транспортних пригод винуватцями виступають водії, 4,5 тис. людських життів -- на їх совісті. Кожен рік з карти України умовно зникає населений пункт з населенням більше 6,6 тис. чоловік

Минулого року в Україні зафіксовано понад 5 млн. порушень ПДР з боку водіїв та пішоходів, припинено більш як 300 тис. випадків керування транс-

портом у нетверезому стані. Зареєстровано майже 1 млн. випадків перевищення швидкості, 600 тис. порушень правил проїзду перехресть, 700 тис. -- правил обгону. Серед зафіксованих працівниками ДАІ подій, пішоходами скоєно понад 1 мільйон порушень ПДР.

Зростанню кількості правопорушень сприяє безкарність значної частини осіб, які їх скоїли. Нині до судів направлено понад 5 млн. адмінматеріалів, рішення по яких прийнято у 65 відсотках випадків. Отже, безкарними залишились майже 2 млн. порушників дорожнього законодавства. Із розглянутих у судах більш як 350 тис. адмінматеріалів, за грубі порушення ПДР позбавлені права керування транспортними засобами лише 40 тис. осіб, що становить тільки 11 % від загальної кількості водіїв, які заслуговують на таке покарання [2, с.10-11].

Особливу занепокоєність викликає проблема керування транспортними засобами особами, які перебувають у стані сп'яніння. Так, кожен одинадцятий водій, винний у скоєнні дорожньо-транспортної пригоди, перебував у стані сп'яніння. Основними причинами цих подій стали перевищення швидкості, виїзд на смугу зустрічного руху, порушення правил маневрування та проїзду перехресть, управління транспортом у нетверезому стані -- у загальній масі ДТП їх більше 55 %.

Щороку на автошляхах України нетверезі водії стають винуватцями близько 4000 аварій, в яких гине 700-800 осіб, близько 5000 дістають тяжких поранень. Запровадження суворих адміністративних санкцій за керування транспортними засобами особами, які перебувають у стані сп'яніння, не змінюють ситуацію на краще [3, с.1].

А втім, у Росії найближчим часом водіям буде дозволено вживати алкоголь за кермом в строго визначених нормах, що будуть встановлені Міністерс-

твом охорони здоров'я. Помірне вживання алкоголю вважається нормальним вже в багатьох західних країнах, однак відповідальність водіїв за управління в нетверезому стані повинна бути максимально жорсткішою [4, с.3].

Беручи до уваги західний досвід, можемо привести такий приклад: правоохоронці штату Каліфорнія попереджують громадян, що бути за кермом у стані сп'яніння – дороге задоволення. Після арешту правопорушник повинен відсидіти добу у камері. Потім починається судовий процес - судові витрати складають 1500 доларів, послуги адвоката – 2 тисячі. Затриманий повинен прослухати курс лекцій вартістю 500 доларів про шкідливі наслідки керування автомобілем у стані сп'яніння. Плюс до цього, винний позбавляється права керування транспортними засобами на шість місяців. Біля 300 доларів також треба віддати за буксирування поліцією автомобіля, після чого страхова компанія у два рази збільшить вартість страхового поліса на 7 років. В цілому, для тих, хто перший раз був затриманий поліцією у стані сп'яніння за кермом, цей процес обійдеться у 12 тисяч доларів [5].

Щодо попередження керування транспортними засобами особами, позбавленими права керування, в Україні може бути використаний також досвід таких держав, як Литва, Латвія, Естонія. В цих країнах для індивідуальних транспортних засобів, водії яких керували в стані сп'яніння чи будучи позбавленими права керування, або не маючи права керування взагалі, видавалися державні номерні знаки спеціальної серії. Подібний захід суттєво зачіпає інтереси не тільки водіїв індивідуального транспорту, але і членів їх родин. Відповідно до відомчих актів номерний знак спеціальної серії видавався на строк:

- в разі керування транспортним засобом у стані сп'яніння – на три роки;
- в разі керування транспортним засобом особою, позбавленою права керування, -- на строк позбавлення;
- в разі керування транспортним засобом особою, що не мала раніше права керування, -- на 3 роки. Зазначений строк міг бути скорочений у випадку одержання посвідчення водія у встановленому порядку.

У разі придбання особою, позбавленою права керування, транспортного засобу, їй також до кінця строку стягнення видавався номерний знак спеціальної серії. Якщо особа, позбавлена права керування транспортним засобом за дорученням, то на такий транспортний засіб також видавався номерний знак спеціальної серії.

Запровадження спеціальних номерних знаків дозволило істотно активізувати роботу з контролю за реальним виконанням постанов про позбавлення права керування. Крім того, подібні заходи справ-

ляють і важливий моральний вплив на порушника з боку інших членів суспільства. Збільшилася кількість індивідуальних автомобілів зі спеціальною серією, знятих з обліку для продажу через комісійні магазини [6, с.114-115].

Сьогодні в Україні існує декілька видів номерних знаків (жовті, сині, транзитні та ін.). На наш погляд, можливо запровадити номери особливого кольору, чи просто написати – "П'Є", для транспортних засобів, водії яких керували в стані сп'яніння (на певний строк після повернення права).

Що стосується безпосередньо такого стягнення, як позбавлення права керування транспортними засобами, то закон допускає застосування цього стягнення лише в разі грубого або систематичного недотримання (невиконання) порядку користування цим спеціальним правом (ст.30 КпАП України), вчинення грубих порушень правил дорожнього руху, що створюють загрозу життю, здоров'ю людей, а також майну як самого порушника, так і об'єктам державної, колективної чи приватної власності, довкіллю. Максимальний строк цього стягнення обмежено трьома роками.

Авторами було проведено соціологічне опитування населення та працівників міліції з метою визначення їх ставлення до адміністративного стягнення у вигляді позбавлення спеціального права, а також до порядку його застосування та виконання. Респондентам було запропоновано висловити своє ставлення до того, яким був би на їх думку оптимальний строк у випадках грубого та систематичного порушення порядку користування транспортним засобом. Найбільше працівників міліції вважає, що цей строк має бути не більшим, ніж один рік (42 % респондентів). Ще 23 % вважають, що найбільш оптимальним був би строк 1-2 роки. Строку понад 3 роки віддають перевагу 20 % працівників, які відповідали на це запитання. Тих, хто вважає оптимальним період 2-3 роки – лише 15 %.

На думку респондентів-громадян, у випадку грубого чи систематичного порушення порядку користування транспортним засобом, позбавлення права потрібно скоротити на строк до 1 року – так вважає 43 % з числа тих, хто відповів на запитання. Ще 25,2 % респондентів висловились за оптимальність позбавлення права на строк 1-2 роки, і тільки 13,5 % – за доцільність 3-річного строку.

З наведеного видно, що більшість опитаних вважає доцільним скорочення максимального строку позбавлення спеціального права до 1 року. На нашу думку, сьогодні вже варто говорити про строки на порядок менші – 1, 2, 3 місяці тощо. Зарубіжна практика реагування на керування транспортними засобами у стані сп'яніння називає максимальний строк позбавлення прав водія від одного тижня до 30 днів, а при повторному вчиненні такого ж діяння –

від двох тижнів до трьох місяців. Крім того, за кожен проступок встановлено, як правило, кілька адміністративних стягнень, правильний вибір найбільш оптимального з них сприяє запобіганню в майбутньому порушенню зазначених правил [7, с.73]. Виходячи з цього, ми вважаємо, що існуючі строки застосування зазначеного стягнення дуже великі і їх треба суттєво зменшувати.

Позбавлення спеціального права, як санкція, є дуже ефективною, бо багато в чому забезпечує реальне виконання встановлених правил. М.С. Студенікіна обгрунтовано лише з цього приводу, що застосування такого примусового заходу (позбавлення спеціального права) має бути забезпечено максимумом гарантій, який більшою мірою може даги судовий порядок розгляду [8, с.37].

Слід також зазначити, що точне і неухильне виконання всіма органами і посадовими особами вимог чинних нормативних актів щодо забезпечення виконання накладених стягнень є надійною гарантією реалізації принципу невідворотності покарання, реального виконання накладених стягнень, що створює передумови до підвищення ефективності боротьби з адміністративними порушеннями правил дорожнього руху

Ще одне питання стосовно безпеки дорожнього руху – це поведінка пішоходів і, особливо, стан доріг. У 2002 році по зрівнянню з 2001 роком, на п'ять відсотків збільшилась на Харківщині кількість дорожньо-транспортних пригод, яка перевищує трьохтисячний рубіж. Але у цьому році акцент робиться на безвідповідальність пішоходів. Із 3021 ДТП з їх участю скоєно 1387 події, при тому у 80 % – за виною пішоходів. Інші складові зростання ДТП – дуже погане освітлення магістралей та їх жахливий стан.

Так, за три перші місяці поточного року, на Харківщині мали місце 370 дорожньо-транспортних пригод, у яких 53 чоловік загинули і 415 травмовані. Понад 80 % усіх ДТП зроблені з вини водіїв автотранспорту. І справа не тільки в тім, що багато власників авто порушують правила, таких лише ледве більш половини. Чимала частина трагедій на дорогах, насамперед, у самому обласному центрі, визначена їхнім аварійним станом і поганою освітленістю вулиць. Щодо цього показово те, що найбільша кількість аварій приходить в січні-березні на час присмерку – з 17 до 18 годин. Звичайно, частина відповідальності лежить і на пішоходах – з їхньої вини відбулося 69

ДТП із п'ятьма загиблими і 64 травмованими. Всі інші жертви – результат тих негативних явищ, що панують на наших дорогах і з ними самими.

Що стосується останніх, так зокрема, Харківські дороги завжди були предметом головного болю для автомобілістів – узимку вони або слизькі, або завалені снігом, а навесні їхнє покриття перетворюється в суцільні вибої. «Сьогодні вже стан доріг стає фактором, що стримує розвиток міста, – відверто визнає харківський міський голова Володимир Шумілкін. – Якщо так буде продовжуватися і далі, сюди, вибачайте, пристойні люди просто перестануть їздити» [9, с.2].

Таким чином, розглянуті питання, на нашу думку, дозволять підвищити стан безпеки дорожнього руху в Україні.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Салманова О.Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху: Автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.07 /НУВС. - Х., 2002. –19 с.
2. Щоб дороги були безпечнішими // Міліція України. –2003. –№ 2. –С.10-11.
3. Доненко В.В. Адміністративна відповідальність за правопорушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами особами, які перебувають у стані сп'яніння: Автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.07 /НАВСУ. –Київ, 2001. –20 с.
4. Скоро разрешат пить за рулем // Вечерний Харьков. –№ 70. –5 июля 2003 г.
5. Пьяному за рулем «удовольствие» обойдется в 12 тысяч долларов // Вечерний Харьков. № 8. –23 января 2003 г.
6. Джагунов Г.В. Діяльність міліції щодо виконання постанов про накладення адміністративних стягнень: Дис... канд. юрид. наук: 12.00.07 /НУВС. - Харків, 2002. –20 с.
7. Бровкин С.А. Правила дорожного движения в США –Л., 1990.
8. Студеникина М.С. Административная юстиция: Какой путь избрать в России? // Российская юстиция. –1996. –№ 5. –С.37.
9. Нормальные люди по нашим дорогам ездят и будут // Вечерний Харьков. –№ 42. –17 апреля 2003 г.

*Надійшла до редколегії 03.07.2003*

ДЖАГУПОВ Г.В., НЕНЮК В.Ф. УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
Рассмотрена сущность и значение некоторых вопросов обеспечения безопасности дорожного движения.

\*\*\*

DZHAGUPOV G.V., NENJUK V.F. IMPROVEMENT OF ADMINISTRATIVE-LEGAL REGULATION OF SAFETY ROAD

The considered essence and value of some questions of a safety of traffic.