

АДМІНІСТРАТИВНІ СТЯГНЕННЯ ЯК ЗАСІБ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Забезпечення безпеки дорожнього руху було і залишається основним із найважливіших напрямків діяльності держави. Тільки за 10 місяців 2009 р. було зафіксовано більш ніж 190 тис. ДТП, у яких загинуло близько 4,5 тис. і травмовано майже 40 тис. громадян. Порівняно з аналогічним періодом 2008 р. можна відмітити зниження показників за всіма позиціями приблизно до 30 % [1, с. 1], але щорічно статистика постраждалих у дорожньо-транспортних пригодах залишається невтішною.

Головними причинами високого рівня аварійності на автошляхах є низька правова культура та дисципліна учасників дорожнього руху, зневага до елементарних вимог безпеки та вимог законодавства, незважаючи на посилення заходів адміністративної відповідальності у цій сфері.

Сутність адміністративної відповідальності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху полягає у застосуванні судами, суддями та посадовими особами ОВС до водіїв транспортних засобів, інших учасників дорожнього руху, а також до посадових осіб, що забезпечують безпечну експлуатацію транспорту, доріг, споруд, адміністративних стягнень за порушення правил дорожнього руху на підставах і в порядку, передбачених нормами адміністративного права [2, с. 46].

Адміністративна відповідальність як один із видів юридичної відповідальності є специфічним методом внутрішнього, державного примусового впливу на поведінку окремих осіб, що вчинили правопорушення. Мета такого впливу – виховання громадян, формування в них звичок добровільного впевненого виконання вимог правових норм і правил, попередження вчинення адміністративних проступків та інших правопорушень.

У сучасних умовах неможливо забезпечити правопорядок на автомобільному транспорті тільки профілактичними заходами. За статистичними даними органів внутрішніх справ, з року в рік у країні вчиняється значна кількість правопорушень у сфері дорожнього руху, завдання щодо попередження і викорінення

яких викликають необхідність внесення змін до законодавства про посилення заходів адміністративної відповідальності. Як справедливо зазначає В. І. Жулев, «регулювання дорожнього руху за допомогою правових норм залишається найнадійнішим способом, який не потребує великого капіталовкладення» [3, с. 12].

Таким чином, заходи адміністративної відповідальності, тобто адміністративні стягнення, посідають одне з важливих місць серед різноманітних заходів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху.

Адміністративне законодавство встановлює вичерпну систему адміністративних стягнень, при цьому за порушення правил дорожнього руху сьогодні застосовується більшість з них. Це: попередження, штраф, оплатне вилучення транспортного засобу, конфіскація предмета (спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв), позбавлення права керування транспортом, громадські роботи, адміністративний арешт.

У системі адміністративних стягнень *попередження* не має постійного місця у санкціях статей Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КпАП), які передбачають відповідальність за проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Попередження полягає в офіційному осуді вчиненого проступку і застереженні правопорушника від його повторення. Це найбільш лояльне адміністративне стягнення, яке застосовується за найбільш незначні адміністративні правопорушення, хоча деякі вчені-адміністративісти заперечують його віднесення до адміністративних стягнень узагалі [4, с. 193]. Зміни, внесені до Кодексу про адміністративні правопорушення у вересні 2008 р. [5], передбачили застосування попередження за проступки, пов'язані з порушенням правил дорожнього руху тільки у трьох статтях: невизначено сформульованої ст. 125 КпАП (інші порушення правил дорожнього руху) – альтернативно; ч. 1 ст. 127 КпАП (непокоря пішоходів сигналам регулювання дорожнього руху, перехід ними проїжджої частини у невстановлених місцях або безпосередньо перед

транспортними засобами, що наближаються, невиконання інших правил дорожнього руху) та ч. 4 ст. 133 КпАП (перевезення в автобусах, маршрутних таксі, тролейбусах або трамваях, а також здача у багаж чи до камери схову на автомобільному транспорті небезпечних речовин або предметів) – в альтернативі зі штрафом, хоча останнє, виходячи з діючих програм боротьби з тероризмом, навряд чи можна віднести до категорії незначних).

Адміністративним стягненням визнається лише таке попередження, яке було винесено у письмовій формі. Існують різні думки про ефективність попередження як адміністративного стягнення у сфері дорожнього руху. Поведінка законодавця нестабільна: він то виключає цей захід відповідальності, то знову його передбачає. Разом із тим, як свідчать дослідження практики, застосування попередження за порушення правил дорожнього руху було більш дієвим у тому випадку, якщо неодноразовість його застосування тягла для водія як наслідок перескладання іспиту на знання правил дорожнього руху або нарахування штрафних балів.

Відповідно до чинного законодавства, основним стягненням, що застосовується за порушення правил, які стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, є *штраф*, тобто грошове стягнення, яке впливає на майнові інтереси правопорушника. Санкції більшості статей КпАП про порушення правил дорожнього руху передбачають накладення штрафу як єдиного стягнення або як альтернативного, поряд із попередженням, позбавленням права керувати ним, громадськими роботами (новий вид адміністративного стягнення) чи адміністративним арештом, або як основне стягнення з можливістю застосування додаткового у вигляді конфіскації предмета, що став знаряддям учинення правопорушення. Частіше за все штраф передбачається у відносно-визначеному розмірі, коли встановлюється його верхня і нижня межа, тобто сума штрафу варіюється залежно від характеру вчиненого проступку і особи порушника. Слід звернути увагу на розміри штрафу, встановленого за правопорушення в зазначеній сфері, які часто визначають ефективність його застосування. Мінімальна сума штрафу за порушення правил дорожнього руху на сьогодні становить 34 грн (ч. 3 ст. 133-1 КпАП), максимальна – 3400 грн (ч. 1 ст. 130 КпАП).

Проаналізувавши зміни до законодавства, внесені у вересні 2008 р., а саме: змінену систему складів правопорушень у сфері забезпечення

безпеки дорожнього руху, можливі наслідки таких дій і суми штрафних санкцій за їх учинення – можна зробити висновок про те, що розміри штрафів у цій сфері були значно підвищені порівняно зі змінами 2001 р. (і це позитивний момент), хоча у деяких випадках дещо перевищили «здоровий глузд». Наприклад, штраф за керування транспортним засобом водієм, який не мав при собі посвідчення водія (наприклад, змінив протягом дня куртку або сумку), становить суму від 425 до 850 грн (ст. 126 КпАП); несправність зовнішніх світлових приладів у темну пору доби (ч. 1 ст. 121 КпАП) коштуватиме водієві, наприклад, «Запорожця» мінімум 340 грн, при цьому вартість усієї автівки може бути незначно вищою.

Оплатне вилучення транспортного засобу як вид адміністративного стягнення за порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху не є новим та може застосовуватися судом і як основне, і як додаткове.

Мета цього стягнення – позбавити порушника права володіння транспортним засобом, який ним використовується (експлуатується) з порушенням загальнообов'язкових правил, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху. КпАП України зі змінами 2008 р., передбачає можливість застосування платного вилучення транспортних засобів за повторне протягом року керування транспортним засобом особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, передачу керування транспортним засобом особі в стані сп'яніння та відмову від проходження огляду на стан сп'яніння (ч. 2 ст. 130 КпАП), за третє протягом року вчинення вищевказаних діянь (ч. 3 ст. 130 КпАП), а також за повторне протягом року керування цими засобами, не зареєстрованими або не перереєстрованими в установленому порядку, без номерного знака чи з номерним знаком, що не належить цьому засобу чи не відповідає вимогам стандарту, або з номерним знаком, закріпленому у не встановленому для цього місці, закритим іншими предметами чи забрудненим, що не дозволяє чітко визначити символи номерного знака з відстані 20 метрів, перевернутим чи неосвітленим, а також без талона про проходження державного технічного огляду чи з талоном, що не належить цьому засобу або не відповідає вимогам стандарту (ч. 6 ст. 121 КпАП). Здається, що із застосуванням платного вилучення за керування транспортним засобом із забрудненим номерним знаком законодавець «поганячкував», оскільки у нашому регіоні як мінімум три пори року (весна, осінь та тепла зима),

коли забрудненість транспортних засобів може бути цілком обґрунтована, якщо тільки працівникам Державтоінспекції доведеться обов'язково доводити навмисність дій водія.

Конфіскація предмета, який став знаряддям учинення правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, застосовується тільки за порушення визначеного порядку встановлення і використання на транспортних засобах спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв (ст. 122-5 КпАП) як додатковий вид стягнення до штрафу.

Адміністративно-правова конфіскація завжди має спеціальний характер, тобто конфіскованим може бути тільки предмет, який став знаряддям або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення, та, як правило, знаходиться в особистій власності порушника, якщо законом не передбачено інше.

Для порушників правил, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, дуже дієвим заходом є **позбавлення їх права керування транспортними засобами**. Це стягнення застосовується за досить значну кількість правопорушень, які визнаються грубими чи вчиняються систематично, на різний строк (максимально – до 10 років).

Зміни до законодавства 2008 р. значно збільшили кількість складів порушень правил дорожнього руху, за які передбачили застосування цього виду стягнення. Позбавлення права керування транспортним засобом може бути застосовано як єдине у санкції статті, так і в альтернативі зі штрафом, громадськими роботами, адміністративним арештом, а також як основне стягнення з можливістю приєднання додаткового у вигляді оплатного вилучення транспортного засобу.

Слід визнати, що законодавці взяли до уваги зауваження науковців і практиків ОВС щодо необхідності встановлення за найбільш грубі та систематичні порушення правил дорожнього руху стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортним засобом як безальтернативного (ч. 3 ст. 130 КпАП) або в альтернативі з більш суворими стягненнями (адміністративний арешт, громадські роботи – ч. 3 ст. 123; ч. 1, 2, 4 ст. 130 КпАП). Однак неодноразово у тих самих зауваженнях йшлося про доцільність скорочення строку позбавлення права керування транспортним засобом (до 1–2 років і менше), і вони були слухні, оскільки спиралися на зарубіжний досвід. Як відомо, довготривале «стримування» від керування транспортним засобом негативно позначається на кваліфікації водія, призводить

до втрати навичок практичного водіння. Зарубіжна практика реагування на керування транспортним засобом у стані сп'яніння допускає застосування позбавлення водійських прав на строк від одного тижня до 30 днів, а при повторному вчиненні проступку – від двох тижнів до трьох місяців [6, с. 73]. Натомість вітчизняний законодавець у 2008 р. збільшив строк позбавлення права керування транспортним засобом і встановив строк до 10 років, а також безальтернативно приєднав до нього застосування додаткового стягнення у вигляді оплатного вилучення транспортного засобу. Єдине, чим це можна було б обґрунтувати, – це велика суспільна небезпека (саме небезпека, а не шкідливість) самого діяння, закріпленого ч. 3 ст. 130 КпАП (вчинення правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 130 КпАП особою, яка двічі протягом року піддавалась адміністративному стягненню за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, а також за відмову від проходження огляду на стан такого сп'яніння). Відповідно до ч. 2 ст. 30 КпАП позбавлення права керування транспортними засобами не застосовується до осіб, які користуються цими засобами у зв'язку з інвалідністю, за винятком випадків керування в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, а також у разі невиконання вимоги працівника міліції про зупинку транспортного засобу, залишення місця дорожньо-транспортної пригоди, учасниками якої вони є, ухилення від огляду на наявність якогось із вищевказаних видів сп'яніння.

Посилення адміністративної відповідальності у вересні 2008 р. у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху вперше за останні десятиріччя знайшло своє вираження в застосуванні до порушників такого адміністративного стягнення особистісного характеру, як **адміністративний арешт** (тобто короткочасне позбавлення волі правопорушника з можливим використанням його на фізичних роботах без оплати праці [7, с. 57]). Відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення адміністративний арешт застосовується за порушення водіями правил експлуатації транспортних засобів (ч. 3 ст. 121); залишення місця дорожньо-транспортної пригоди (ст. 122-4); керування транспортними засобами особами, які перебувають у стані

алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції (ч. 1, 2, 4 ст. 130). Адміністративний арешт не застосовується до вагітних жінок, жінок, що мають дітей віком до 12 років, до неповнолітніх осіб, до інвалідів першої або другої групи, а також до осіб, на яких поширюється дія дисциплінарних статутів або спеціальних положень про дисципліну. Адміністративний арешт є найсуворішим заходом адміністративної відповідальності, тому в санкції відповідної статті завжди передбачений альтернативний вид адміністративного стягнення: штраф, позбавлення права керування транспортним засобом або громадські роботи.

Громадські роботи як вид адміністративного стягнення – це нововведення до діючого адміністративного законодавства, прийняте змінами до Кодексу України про адміністративні правопорушення від 24 вересня 2008 р.

Відповідно до діючого законодавства громадські роботи полягають у виконанні порушником правил дорожнього руху у вільний від роботи чи навчання час безоплатних суспільно корисних робіт, вид яких визначають органи місцевого самоврядування. У сенсі визначення самого поняття громадських робіт зміст ст. 30-1 КпАП України ідентичний змісту ст. 56 Кримінального кодексу України; різниця полягає тільки у визначенні строків відбування покарання (20–60 та 60–240 годин відповідно; не більш як чотири години на день). Громадські роботи не призначаються вагітним жінкам, інвалідам першої або другої групи,

особам, які досягли пенсійного віку, та особам, на яких поширюється дія дисциплінарних статутів або спеціальних положень про дисципліну.

Введення у чинний Кримінальний кодекс України 2001 р. [8], (а з вересня 2008 р. – і у Кодекс України про адміністративні правопорушення – прим. автора) правових норм щодо громадських робіт зумовлено інтеграцією українського законодавства у світову (особливо європейську) систему права, а також приведенням вітчизняного законодавства у відповідність до якісно нового характеру політичних, економічних, соціальних та інших видів відносин, що сформувалися в суспільстві [9, с. 11].

Громадські роботи сьогодні набули поширення у всьому світі. Практика їх застосування у Російській Федерації, Великій Британії, Швеції, Франції, Іспанії, США та багатьох інших країнах засвідчила велике профілактичне значення вищезазваного заходу, його високу ефективність.

Таким чином, питання визначення та застосування громадських робіт за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні є науково і практично цікавими та потребують подальшого дослідження.

Отже, чинне законодавство передбачає можливість призначення порушникам правил дорожнього руху різних видів адміністративних стягнень, але головна мета їх застосування незмінна – зменшення кількості загиблих і травмованих у дорожньо-транспортних пригодах та збереження суспільно корисного, повноцінного людського життя.

Література

1. Дорожньо-транспортні пригоди : статистичні дані Департаменту ДАІ МВС України за 10 міс. 2009 р. – К. : ДДАІ МВСУ, 2009.
2. Салманова О. Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук / О. Ю. Салманова ; Нац. ун-т внутр. справ – Х., 2002. – 200 с.
3. Жулев В. И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий / В. И. Жулев. – М., 1989. – 200 с.
4. Лук'янец Д. М. Розвиток інституту адміністративної відповідальності: концептуальні засади та проблеми реалізації : дис. ... д-ра юрид. наук / Д. М. Лук'янец ; Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького. – К., 2007. – 226 с.
5. Кодекс України про адміністративні правопорушення : за станом на 15 січ. 2009 р. – Х. : Одіссей, 2009. – 311 с. – (Закони України).
6. Бровкин С. А. Правила дорожного движения в США / С. А. Бровкин. – Л., 1990. – 123 с.
7. Кодекс України про адміністративні правопорушення : наук.-практ. коментар / [Р. А. Калюжний, А. Т. Комзюк, О. О. Погрібний та ін.]. – К. : Правова єдність, 2008. – 781 с.
8. Кримінальний кодекс України : за станом на 20 черв. 2009 р. – Х. : Одіссей, 2009. – 271 с. – (Закони України).
9. Гавриш С. Б. Концептуальні питання застосування нового кримінального законодавства України / С. Б. Гавриш, Є. В. Фесенко // Новий Кримінальний кодекс України: питання застосування і вивчення : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 25–26 жовтня 2001 р.). – К. ; Х. : Юрінком Інтер, 2002. – С. 11–14.

Надійшла до редколегії 12.12.2009

Анотації

Розглянуто та проаналізовано зміни адміністративного законодавства щодо заходів адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху. Особливу увагу приділено питанням застосування громадських робіт як нового виду адміністративних стягнень.

Рассмотрены и проанализированы изменения административного законодательства, касающегося мер административной ответственности за нарушения правил дорожного движения. Особое внимание уделено вопросам применения общественных работ как нового вида административных взысканий.

Changes of administrative legislation, concerning the measures of administrative responsibility for traffic rules' violations are researched and analyzed. Special attention is paid to the problems of public works application as a new type of administrative penalties.

УДК 351.743

О. О. НЕБРАТ,

кандидат юридичних наук,

доцент кафедри адміністративного права та процесу

навчально-наукового інституту підготовки фахівців міліції громадської безпеки

Харківського національного університету внутрішніх справ

ДЕЯКІ АСПЕКТИ СУЧАСНОГО СТАНУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Суттєві зміни політичних, соціально-економічних аспектів життя, процес європейської інтеграції України обумовили збільшення автотранспортного парку в країні. Як наслідок значно посилилась інтенсивність руху на автошляхах держави, збільшилась кількість дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), а це, у свою чергу, поставило перед державою цілий комплекс нових завдань, спрямованих на створення умов безпечного руху. Аналіз показників аварійності свідчить, що за останні 30 років в Україні відбулося понад 1,2 млн ДТП, у яких загинуло більше 200 тис. та поранено близько 1,3 млн людей [1, с. 11]. Кожні 15 хвилин в Україні трапляється ДТП, кожні дві години гине людина. Щодоби в автотранспортних аваріях втрачають життя приблизно 16 і зазнають тяжких каліцтв 104 особи. У 80 % дорожньо-транспортних пригод винуватцями є водії, 4,5 тис. людських життів – на їх совісті. Кожен рік з карти України умовно зникає населений пункт із населенням більше 6,6 тис. чоловік [2, с. 84].

Недосконалість функціонування всієї транспортної системи в Україні і, як результат, незадовільний стан безпеки дорожнього руху вимагає уваги науковців. Питанням державного регулювання транспортної системи приділяють увагу А. Васильєв, В. Гіжевський, А. Милашевич; управлінню безпекою дорожнього руху – В. Грошевий, Я. Хом'як; діяльності ДАІ та адміністративно-правовим засобам

забезпечення безпеки дорожнього руху – С. Гусаров, Г. Джагунов, В. Єгупенко, І. Казанчук, В. Новіков, О. Салманова.

В окремі роки рівень правопорушень і злочинів коливався внаслідок впливу економічних (енергетична криза), організаційних (зміни в обліку ДТП), законодавчих (декриміналізація діянь), нормативних (зміни підзаконних актів) та інших факторів, але в цілому ситуація з аварійністю залишається небезпечною і може погіршитись, що обумовлюється вищезгаданим збільшенням автопарку, адже наявність в Україні близько 8,9 млн автомобілів свідчить про вступ країни у стадію «вибухового» зростання кількості автотранспорту [1].

Природно склалося так, що автомобілізація як частка загального поступового розвитку суспільства має як позитивні, так і негативні риси. З одного боку, цей процес супроводжується численними економічними перевагами: активізується розвиток різних галузей промисловості, сільського господарства, повніше задовольняються потреби населення у вигляді пасажирських і вантажних перевезень; з іншого – автомобілізація – це комплекс проблем: ускладнюється процес дорожнього руху, зростають травматизм та збитки від пошкодження техніки, вантажу тощо [3, с. 96].

До причин високого рівня аварійності на автошляхах України можна віднести: низький рівень правової культури учасників дорожнього руху; нехтування елементарними вимогами