

УДК 351.811

Володимир ЗАРОСИЛО,

доктор юридичних наук, доцент,
начальник кафедри адміністративного права та організації адміністративної діяльності
Академії управління МВС;

Олег БЕРЕСТ,

ад'юнкту кафедри
адміністративного права та
організації адміністративної
діяльності Академії управління МВС

ФОРМИ ТА МЕТОДИ ДІЯЛЬНОСТІ ДЕРЖАВНОЇ АВТОМОБІЛЬНОЇ ІНСПЕКЦІЇ: НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Розглянуто проблеми вдосконалення діяльності Державної автомобільної інспекції в сучасних умовах. Запропоновано відновити деякі форми та методи роботи, внести певні зміни до чинного законодавства.

Ключові слова: форми та методи діяльності Державної автомобільної інспекції, пересувні патрульні групи, стаціонарні пости ДАІ, комп'ютеризація обліку порушень Правил дорожнього руху.

Рассмотрены проблемы усовершенствования деятельности Государственной автомобильной инспекции в современных условиях. Предлагается восстановить некоторые формы и методы работы, внести изменения до существующего законодательства.

Ключевые слова: формы и методы работы Государственной автомобильной инспекции, передвижные патрульные группы, стационарные посты ГАИ, компьютеризация учета нарушений Правил дорожного движения.

The problems of improvement of the activity of State traffic inspection in the situation of nowadays are considered. The proposals of the restoration of some forms and methods of the work are done and the changes to the existing legislation are proposed too.

Keywords: forms and methods of the activity of the State traffic inspection, moving patrol units, stationed posts of State traffic inspection, computer calculation of the breakings of the traffic rules.

Діяльність із запобігання порушенням Правил дорожнього руху та контролю за безпекою дорожнього руху з боку працівників Дер-

жавної автомобільної інспекції не можна вважати задовільною. Кількість дорожньо-транспортних пригод збільшується, зростає число поранених і загиблих під час дорожньо-транспортних пригод.

Якщо проаналізувати участь державних органів у проведенні заходів із профілактики порушень Правил дорожнього руху, то з'ясуємо, що більшість таких заходів проводять виключно працівники міліції, зокрема Державної автомобільної інспекції (ДАІ). Проте слід зазначити, що форми та методи діяльності ДАІ в сучасних умовах вимагають певних змін. Необхідно звернути увагу на окремі організаційні аспекти роботи інспекції, а також на нормативне забезпечення такої діяльності. Якщо запропонувати нові напрями діяльності та внести зміни до нормативних актів, ефективність роботи ДАІ значно зросте, відповідно, дівішою буде і профілактика порушень Правил дорожнього руху. Закономірно зменшиться й кількість дорожньо-транспортних пригод.

Слід зазначити, що з прийняттям нового законодавства в жовтні 2008 р. кількість дорожньо-транспортних пригод і постраждалих від них суттєво зменшилася, та невдовзі ситуація знову погіршилася. Тому дії міліції мають бути активнішими та різноманітнішими, щоб контролювати ситуацію на дорогах.

Більшість аспектів діяльності ДАІ досить детально розглянуто в сучасній юридичній науковій літературі. За останні роки захищено чимало дисертаційних досліджень, які стосуються проблем роботи правоохоронних органів і, зокрема, ДАІ у сфері запобігання, виявлення та припинення порушень Правил дорожнього руху. Такі питання проаналізовано в працях Я. Хом'яка, М. Стоцької, М. Микитюка, В. Доненка, А. Гаркуші, С. Гусарова, М. Долгополової, Т. Гуржія, О. Міленіна, А. Подоляки, В. Сгупенка та ін.

Однак у науковій літературі не приділено належної уваги питанням удосконалення форм і методів діяльності ДАІ, а також упровадженню нових форм і методів у цій сфері.

На наш погляд, потребують перегляду перш за все основні завдання та функції ДАІ в питаннях контролю за безпекою дорожнього руху та запобігання правопорушенням. Завданням ДАІ на сьогодні має стати задоволення потреб суспільства, а не надання комерційних послуг та отримання доходів [1].

Працівники ДАІ мають здійснювати системний контроль за дорожнім рухом і вести чіткий облік такої роботи. Водночас необхідно зібрати повний масив даних про притягнення водіїв до адміністративної відповідальності для активнішого використання адміністративної преюдиції [2], тобто використання тих статей Кодексу України про адміністративні правопорушення, які передбачають повторне притягнення до адміністративної відповідальності [3].

Системність роботи підрозділів ДАІ, на нашу думку, забезпечується насамперед кадровою роботою, тобто інспекторами дорожньо-патрульної служби мають бути в основному особи офіцерського складу, які мають відповідну вищу освіту і можуть чітко зорієнтуватися в ситуації, яка складається на дорозі, володіють іноземними мовами та не виявляють нахилів до створення конфліктних ситуацій [4].

Інший напрям – удосконалення організаційної роботи працівників ДАІ під час несення служби з контролю за безпекою дорожнього руху.

Перш за все необхідно здійснювати активне відпрацювання районів і великих міст шляхом створення пересувних патрульних груп, які повинні перевіряти всі транспортні засоби та вносити їх до бази даних ДАІ. Потім ці дані можуть зв'язатися вже за місцем перебування та реєстрації транспортних засобів.

Наприклад, протягом першого тижня треба перевірити дані про транспортні засоби, які використовуються в 3-4 районах міста Києва. При цьому не слід блокувати автомагістралі, можна перекрити вулиці й дороги пересувними патрульними групами Державної автомобільної інспекції з використанням дільничних інспекторів міліції, патрульно-постової служби та інших служб.

При цьому всі виявлені порушення також необхідно вносити до бази даних ДАІ і поступово формувати базу даних на кожний автомобіль і на кожного водія.

Зазначені дані можуть стати в майбутньому підставою для використання засобів адміністративної преюдиції, проведення конкурсу серед водіїв за використання транспортних засобів без порушень, водночас для формування прогресивної системи покарань за правопорушення, вчинені на вулицях і дорогах.

Використання пересувних патрульних груп, основними завданнями яких є перш за все формування масиву даних про водіїв та їх поведінку на дорозі, передбачає досить ґрунтовну підготовку працівників ДАІ. Вони неодмінно повинні володіти комп'ютером, щоб вносити відповідні дані до бази та використовувати ті, які вже є. По-друге, всі працівники повинні пройти відповідний курс навчання з метою недопущення конфліктних ситуацій при контакті з водіями, слід застосовувати навіть такі форми роботи, як контакт із водіями через стільниковий зв'язок, якщо у водія бракує часу на детальну перевірку, аби здійснити її пізніше.

Під час роботи пересувних груп контролю ДАІ можна запропонувати перевіряти такі дані:

наявність реєстраційних документів на транспортний засіб і відповідність таких документів вузлам і агрегатам, які є в автомобілі. У разі відсутності документів або виявлення розбіжностей відповідних номерів вузлів та агрегатів складають протоколи за ст. 121, 121-1, 122-2, 126 Кодексу України про адміністративні правопорушення [5];

наявність талону про проходження технічного огляду транспортного засобу та своєчасність його проходження;

наявність поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів [6];

керування транспортними засобами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції.

При цьому число працівників міліції та їх помічників у складі пересувного патруля чи групи має бути не менше ніж 4 особи, щоб не затримувати водіїв і транспортні засоби понад 20–30 хв.

Активність пересувних патрульних груп може контролюватися керівниками відповідних відділів ДАІ та іншими відповідальними працівниками негласним шляхом, що дає можливість зменшити випадки корупційних проявів.

Іншою формою діяльності ДАІ щодо підвищення ефективності роботи з охорони Правил дорожнього руху може бути відновлення роботи стаціонарних постів ДАІ, розміщених на трасах республіканського значення, на кордонах областей і мегаполісів. Їх призначення – контролювати автомобільний транспорт, запобігати по-

рушенням Правил дорожнього руху. Крім того, слід змінити формат діяльності таких постів та їхні обов'язки. Треба створити відповідну інфраструктуру, організувати пункти допомоги водіям, у яких виникли проблеми з транспортними засобами, передбачити можливість відпочинку тощо. Для цього необхідно використовувати кошти приватних підприємців і досвід інших країн.

Вимагають змін і форми взаємодії працівників ДАІ з громадськістю та засобами масової інформації. Адже в будь-якому випадку журналісти будуть висвітлювати діяльність ДАІ, тому слід постійно надавати їм необхідну інформацію. Можна відновити, наприклад, як за часів Радянського Союзу, опублікування списків водіїв, які порушили Правила дорожнього руху, керували транспортними засобами в стані сп'яніння чи спричинили дорожньо-транспортну пригоду. Така форма впливу є досить дієвою, водночас громадськість буде належно поінформована про роботу ДАІ.

З огляду на це слід внести певні зміни до законодавства, уточнити пріоритети.

Що стосується зупинки транспортних засобів, то випадки застосування цього заходу передбачені в Законі України «Про міліцію» [7], тож у разі виникнення проблемних ситуацій працівники ДАІ та інших підрозділів міліції мають неухильно керуватися законодавством.

Необхідно сформувати нормативну базу для обліку правопорушень та їх комп'ютеризації, підготувавши відповідний наказ МВС України, де визначити всі нормативні дані.

На нашу думку, потрібно також передбачити суворіше покарання за статтею 121-1 КУпАП, адже для водіїв, які керують транспортними засобами, ідентифікаційні номери складових частин яких не відповідають записам у реєстраційних документах, штраф у розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян не є значним. Крім того, в цій статті немає норми про посилення покарання в разі повторного порушення. З огляду на це доцільно внести до згаданої статті таке доповнення: «Повторне вчинення порушення, допущене водіями протягом року, тягне за собою позбавлення права керування транспортними засобами на строк до одного року».

Потребує змін і стаття 122-2 КУпАП. Адже не є таємницею, що за порушення за цією статтею переважно ніколи не позбавляють прав

на керування транспортними засобами. Необхідно чітко передбачити, що порушення за цією статтею повинно каратися лише позбавленням права керування транспортними засобами.

Крім того, слід чітко визначити, що відповідно до ст. 251 КУпАП доказами про вчинення правопорушення за ст. 122-2 є також дані, отримані за допомогою засобів фото-, кінозйомки та відеозапису. Пересувні патрульні групи в обов'язковому порядку повинні мати при собі зазначені засоби.

Окремо слід розглянути питання про заміну протоколів про виявлені порушення Правил дорожнього руху. У більшості європейських країн замість протоколу використовується так званий квиток – штрафний талон (ticket). Його складають поліцейські, коли виявили порушення, та копію його видають порушникові. Порушник повинен сплатити штраф у десятиденний термін. У разі несплати в зазначений термін сума штрафу подвоюється.

У такому випадку матеріали не направляються до суду та інших інстанцій. Облік порушень здійснюється згідно з копіями штрафних талонів, які залишаються в поліцейських і вносяться до бази даних комп'ютерів поліції. Проте, якщо виявлено факт керування транспортними засобами в стані сп'яніння чи інші тяжкі порушення Правил дорожнього руху, складається відповідний протокол, а матеріали направляються до суду.

Необхідно також підвищити відповідальність водіїв транспортних засобів за порушення ст. 122-4 КУпАП. До видів покарання за цією статтею слід додати також і такий вид покарання, як позбавлення прав керування транспортними засобами на період до одного року, адже залишення місця пригоди водієм, який, наприклад, знаходився в стані алкогольного чи іншого сп'яніння, дає йому можливість уникнути відповідальності.

Як свідчить аналіз дорожньо-транспортних пригод, майже 40 % з них скоєно у зв'язку з перевищенням встановлених обмежень швидкості руху, тож є необхідність внести зміни до ч. 4 ст. 122 КУпАП та підвищити відповідальність за це правопорушення.

Сучасний стан охорони безпеки дорожнього руху не можна вважати задовільним. Тому форми і методи діяльності ДАІ в зазначеній сфері необхідно змінювати. Запропоновані в статті форми та

методи не можна вважати остаточними. Проте головним напрямом роботи має бути вдосконалення правової бази та створення постійної активної бази даних. Інспектор ДАІ за лічені хвилини повинен мати змогу через Інтернет встановити, кому належить транспортний засіб, чи притягнувся власник до відповідальності, чи має він заборгованість за штрафними санкціями тощо.

З іншого боку, міліція, зокрема працівники ДАІ, мають усвідомлювати, що вимогливість повинна поєднуватися з винятковою ввічливістю, стриманим і поважним ставленням працівників ДАІ до водіїв.

Перспективним напрямом дослідження в контексті порушеної теми вважаємо пасажирський транспорт, проблеми якого слід розв'язувати спільно з відповідними державними структурами та приватними власниками.

Список використаних джерел

1. Ворушило В. П. Проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні на сучасному етапі / В. П. Ворушило // Роль Державтоінспекції (дорожньої поліції) у забезпеченні безпеки дорожнього руху, розкритті злочинів, запобіганні та протидії терористичним актам : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. – Донецьк : ДЮІ ЛДУВС, 2007. – 311 с.
2. Колпаков В. К. Адміністративно-деліктний правовий феномен : монографія / В. К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 2004. – 528 с.
3. Кодекс України про адміністративні правопорушення : науково-практичний коментар / Р. А. Каложний, А. Т. Комзюк, О. О. Погрібний та ін. – К. : Всеукраїнська асоціація видавців «Правова Єдність», 2008. – 781 с.
4. Холмянский Я. Д. Роль ГАИ в обеспечении безопасности дорожного движения и позитивного имиджа государства во время подготовки и проведения Евро – 2012 / Я. Д. Холмянский // Роль Державтоінспекції (дорожньої поліції) у забезпеченні безпеки дорожнього руху, розкритті злочинів, запобіганні та протидії терористичним актам : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. – Донецьк : ДЮІ ЛДУВС, 2007. – 311 с.
5. Кодекс України про адміністративні правопорушення: чинне законодавство зі змінами станом на 10 черв. 2009 р. – К. : Паливода А. В., 2009. – 248 с.
6. Про затвердження інструкції з організації діяльності підрозділів Державтоінспекції МВС України щодо контролю за наявністю у водіїв полісів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та страхових сертифікатів «Зелена карта» при нагляді за дорожнім рухом : наказ МВС України від 29 лист. 2007 р. № 451 //

Збірник нормативно-правових актів, що регламентують діяльність Державтоінспекції МВС України : у 3 ч. / кол. авт. ; за заг. ред. С. Г. Коломійця, С. М. Протченка. – Донецьк : Департамент ДАІ МВС України, ДЮІ ЛДУВС, 2009. – Ч. 2. – 846 с.

7. Науково-практичний коментар до Закону України «Про міліцію» / відп. ред. Я. Ю. Кондратьєв та І. П. Голосніченко. – К. : УАВС, 1996. – 144 с.