

УДК351.743

ВДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНОГО ЗАКОНОДАВСТВА ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

**О.Ю. Салманова, доцент, к.ю.н., Харківський національний університет
внутрішніх справ**

Анотація. Розглянуто проблеми правового регулювання адміністративної відповідальності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Розглянуто особливості адміністративних стягнень за порушення правил дорожнього руху, запропоновано шляхи вдосконалення механізму їх реалізації.

Ключові слова: правове регулювання, законодавство, адміністративна відповідальність, безпека дорожнього руху.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ АДМИНИСТРАТИВНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

**Е.Ю. Салманова, доцент, к.ю.н.,
Харьковский национальный университет внутренних дел**

Аннотация. Рассмотрены проблемы правового регулирования административной ответственности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Рассмотрены особенности административных взысканий за нарушение правил дорожного движения, предложены пути совершенствования механизма их реализации.

Ключевые слова: правовое регулирование, законодательство, административная ответственность, безопасность дорожного движения.

IMPROVEMENT OF ADMINISTRATIVE LAW FOR OFFENSES IN THE FIELD OF ROAD SAFETY

**E. Salmanova, Associate Professor, Candidate of Legal Sciences,
Kharkiv National University of Internal Affairs**

Abstract. The article deals with the problems of legal regulation of administrative responsibility in the field of road safety. The features of administrative penalties for violation of traffic rules and the ways of improving the mechanism for their implementation are considered.

Key words: legal regulation, legislation, administrative responsibility, road safety.

Вступ

Реалізація конституційних положень про пріоритетність людини, її життя і здоров'я, честі і гідності, недоторканності і безпеки залежить від багатьох чинників, але значною мірою – від досконалості законодавства, що

регулює діяльність відповідних державних органів та їх посадових осіб, які повинні ці пріоритети забезпечувати в усіх сферах суспільного життя.

Насправді глобальною у теперішніх умовах стала проблема безпечного дорожнього руху.

Аварійність на дорогах в Україні, як і в багатьох інших країнах, розцінюється на рівні національного лиха. Людству завдається колосальний матеріальний, фізичний та моральний збиток. Блага, які несе автомобілізація, оплачуються дорогою ціною. Драматизм цього боку автомобілізації змушує до пошуку радикальних засобів, спрямованих на зниження аварійності, попередження дорожньо-транспортних пригод. Людство знайшло тисячу засобів вдосконалити автомобіль, робити його більш надійним, більш зручним, але так і не зуміло зробити його абсолютно безпечним.

І для України проблема безпечності дорожнього руху перетворилась на проблему великої державної ваги. В Україні за останні п'ять років (2008–2012 рр.) кількість загиблих у дорожньо-транспортних пригодах досягла майже 28 тисяч осіб, у Харківській області – 1735, а кількість поранених, травмованих склала понад 223 тисячі осіб, в Харківській області відповідно – понад 18 тисяч [4].

Аналіз публікацій

Питання правового регулювання адміністративної відповідальності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху досить детально розглянуті в сучасній юридичній науковій літературі. Однак останніми роками в Україні відбуваються політичні, економічні зміни, які можна обґрунтувати спрямованістю України до Європейських стандартів, в тому числі й у проблемах застосування адміністративних стягнень за порушення правил дорожнього руху.

Науково-теоретичною базою статті є праці вітчизняних і зарубіжних вчених, зокрема – О.М. Бандурки, Ю.П. Битяка, О.К. Безсмертного, С.М. Гусарова, Є.В. Додіна, О.В. Домашенко, М.М. Долгополової, В.В. Єгупенка, А.Т. Комзюка, О.Л. Міленіна, В.Й. Развадовського, О.Ю. Салманової, М.М. Стоцької, В.К. Шкарупи та ін. [7–11]. Нормативною основою роботи є Конституція України, міжнародно-правові акти, закони України, акти Президента та Кабінету Міністрів України, численні відомчі акти МВС України, які регулюють суспільні відносини у сфері забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху [1–4].

Мета і постановка задачі

Правове регулювання у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху здійснюється за допомогою цілого комплексу різноманітних загальнообов'язкових правил, які складають певну частину вітчизняного законодавства, зокрема адміністративного.

Загальнообов'язкові правила, які діють на автотранспорті, є необхідним і досить вагомим організаційно-правовим інструментом; без їх регулюючого або охоронного впливу неможливо здійснювати правильну організацію дорожнього руху, забезпечувати додержання вимог безпеки, а в цілому – більш ефективний його розвиток. Їх змістом визначаються межі належної поведінки працівників транспортних підприємств, їх керівників, громадян, представників державних контрольно-наглядових органів, громадських формувань.

Правила надають вказаним суб'єктам права і встановлюють для них обов'язки, а також передбачають гарантії реалізації цих прав і обов'язків. Інакше кажучи, завдяки впливу правил, які розглядаються, створюється належний правовий режим на автотранспорті і в галузі дорожнього господарства, який відповідає інтересам держави, транспортних підприємств, установ, організацій і громадян.

Тим дивніше виглядає зміст проекту Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року [5], у якому до шляхів розв'язання проблеми безпеки дорожнього руху не віднесено вдосконалення вітчизняного законодавства, яке повинно регулювати всі чинники цієї безпеки (організаційні, правові, технічні, медичні тощо). Тобто мова йде і про нормативні акти, що стосуються безпосередньо технічного забезпечення організації і управління дорожнім рухом; технічного обслуговування транспортних засобів; організації й основних засад діяльності державних органів, що виконують контрольно-наглядові функції у сфері забезпечення його безпеки; нормативні акти, які регламентують головні функції і повноваження рятувальної служби та підготовки фахівців медицини катастроф; інформаційне забезпечення дорожнього руху; відповідальність за порушення правил, норм та стандартів у зазначеній сфері тощо.

Метою дослідження є аналіз законодавства України щодо застосування заходів адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху та шляхи його вдосконалення.

Реформування адміністративно-деліктного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху

На наш погляд, вдосконалення законодавства недоцільно розглядати як необхідність зведення великої кількості нормативних актів в єдиний правовий акт (такі пропозиції неодноразово лунали і в засобах масової інформації, і навіть висловлювалися деякими вченими). Але систематизувати законодавство у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є вкрай необхідним: інкорпорувати нормативні акти за окремими напрямками (можливо, за вищезазначеними) і, певна річ, кодифікувати всю існуючу систему чинного законодавства у цій сфері, особливо з питань, що стосуються застосування заходів юридичної відповідальності, зокрема адміністративної.

Головним законом, що регламентує адміністративну відповідальність за порушення правил дорожнього руху, є Кодекс України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), прийнятий ще в 1984 році, тобто за п'ятиріччя до створення держави Україна. Зміни до цього нормативного акта вносяться майже щомісячно, бездумно вганяючи у протиріччя між собою окремі норми, а коли це стосується визначення адміністративних штрафів за порушення БДР – без урахування домірності суми штрафу суспільній шкідливості самого діяння (наприклад, ст. 122-5) [3].

Основними етапами вдосконалення КУпАП у сфері безпеки дорожнього руху можна вважати зміни 2001 року, за якими було змінено адміністративно-юрисдикційні повноваження органів Державтоінспекції України. Більшість порушень правил дорожнього руху також було передано на розгляд судів, що спричинило їх перевантаження, порушення процесуальних термінів і, в підсумку, зниження показників сплати правопорушниками адміністративних штрафів, поповнення держбюджета, а головне – порушення принципу невідворотності покарання за вчинені проступки. Змінами 2008 року до системи адміністративних стягнень було внесено новий вид покарання – громадські роботи.

Необхідність перегляду та вдосконалення видів адміністративних стягнень взагалі та за порушення правил дорожнього руху зокрема назріла вже давно.

Проведення в Україні реформи адміністративно-деліктного законодавства взагалі й у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху зокрема є актуальним, особливо у зв'язку із розпорядженням Президента України №98/2012-рп «Про робочу групу з питань реформування законодавства про адміністративні правопорушення та запровадження інституту кримінальних проступків» [6].

До основних, найбільш значних проблем, пов'язаних із забезпеченням прав і свобод громадян, їх незаконним притягненням до юридичної відповідальності, належать встановлення, визначення змісту адміністративної відповідальності та її реалізація.

Якщо говорити про соціальне призначення адміністративної відповідальності, то тут можна виділити дві кардинальні проблеми. З одного боку, ця відповідальність як один з найважливіших методів державної діяльності повинна забезпечувати належне виконання завдань і функцій держави, надійну охорону відповідних суспільних відносин; з іншого – реалізація її заходів має базуватись на суворому додержанні принципів гуманізму, соціальної справедливості, законності тощо.

Адміністративну відповідальність, разом з відповідальністю кримінальною, можна розглядати як універсальний спосіб охорони суспільних відносин, що регулюються різноманітними галузями права – конституційним, цивільним, екологічним, трудовим, фінансовим і власне адміністративним. Інакше кажучи, законодавство про адміністративні проступки – це своєрідна збірка санкцій значної частини галузевих правових норм. Цим обумовлюється значення адміністративної відповідальності не тільки як адміністративно-правового інституту, але й як складової частини всієї правової системи держави.

Не вдаючись до визначення поняття адміністративної відповідальності в теорії адміністративного права, візьмемо за основу концепцію «санкційної» адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху, тобто розглянемо її як відповідальність водіїв транспортних засобів, інших учасників

дорожнього руху, а також посадових осіб, що забезпечують безпечну експлуатацію транспорту, доріг і шляхових споруд, за порушення правил дорожнього руху, експлуатації транспорту і шляхів, виражену у застосуванні до винних осіб встановлених законом адміністративних стягнень уповноваженими на те органами (посадовими особами) на підставах і в порядку, передбачених нормами адміністративного права.

Основним нормативним актом, що передбачає адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері дорожнього руху, є Кодекс України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), в якому закріплено перелік проступків у даній галузі, адміністративних стягнень, що застосовуються за їх вчинення, посадових осіб, уповноважених накладати ці стягнення, а також детально урегульовано цей вид провадження. Слід зазначити, що, відповідно до п. 22 ст. 92 Конституції України, адміністративна відповідальність в наш час може регулюватися виключно законами.

Адміністративне законодавство встановлює вичерпну систему стягнень – порушення правил дорожнього руху застосовуються: попередження, штраф, оплатне вилучення транспортного засобу, конфіскація предмета правопорушення, позбавлення права керування транспортом, громадські роботи та адміністративний арешт. Міліція має право виносити постанови про накладення таких видів адміністративних стягнень як попередження та штраф.

В системі адміністративних стягнень попередження відрізняється непостійністю своєї присутності у санкціях статей КУпАП, 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 незначні адміністративні проступки (наприклад, зберігання транспортних засобів, що належать підприємствам, установам і організаціям, поза встановлених місць їх стоянки; перевезення в автобусах, маршрутних таксі, тролейбусах чи трамваях, а також здача у багаж чи у камеру

схову на автомобільному транспорті небезпечних речовин чи предметів, хоча останнє, виходячи зі знов прийнятих програм боротьби з тероризмом, навряд чи можна віднести до категорії незначних). Цей вид стягнення передбачено як альтернативу штрафу, і тільки відповідно до сформульованої невизначено ст. 125 КпАП України («Інші порушення правил дорожнього руху») попередження застосовується безальтернативно.

Адміністративним стягненням визнається лише таке попередження, яке було винесено у письмовій формі чи зафіксовано іншим встановленим законом способом (ст. 26 КУпАП).

Існують різні думки про ефективність попередження як адміністративного стягнення у сфері дорожнього руху. Поведінка законодавця є нестабільною: він то виключає цей захід відповідальності, то знову його передбачає. Разом з тим, як свідчать дослідження практики, застосування попередження за порушення правил дорожнього руху було більш дієвим, ніж інші стягнення, але тільки у тому випадку, якщо неодноразовість його застосування тягла для водія як наслідок перескладання екзамену на знання правил дорожнього руху. Тому, на нашу думку, для підвищення ефективності застосування цього виду стягнення за правопорушення у сфері дорожнього руху доцільно розширити можливість його накладення за більшу кількість проступків.

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 гл. 10 КУпАП передбачають накладення штрафу як єдиного стягнення або як альтернативного, поряд із попередженням, оплатним вилученням транспортного засобу, позбавленням права керувати ним, громадськими роботами та адміністративним арештом. Частіш за все штраф передбачається у відносно-визначеному розмірі, коли встановлюється його верхня і нижня межі, тобто сума штрафу варіюється залежно від характеру вчиненого проступку й особи порушника.

Слід звернути увагу на розміри штрафу, встановленого за правопорушення в зазначе-

ній сфері, які часто визначають ефективність його застосування. Як і раніше, розмір штрафу залежить від розміру неоподаткованого мінімуму доходів громадян (17 грн), причому штраф передбачається від 3 (ч. 5 ст. 121, ст. 127 КУпАП) до 3 тисяч зазначених мінімумів (ст. 122-5 КУпАП). Проаналізувавши систему проступків у сфері дорожнього руху, об'єкти їх посягання, можливі наслідки таких дій і суми штрафних санкцій за їх вчинення, можна зробити висновок про те, що розміри штрафу є надзвичайно не співмірними.

Дивно, на наш погляд, виглядає сума штрафу від 42.500 до 51 тисячі гривень за порушення вимог законодавства щодо встановлення та використання спеціальних світлових та звукових сигнальних пристроїв. Порівняно зі ст. 122 КУпАП (перевищення водіями транспортних засобів встановлених обмежень швидкості руху), що, за статистичними даними Департаменту ДАІ МВС України, є першою причиною дорожньо-транспортних пригод, максимально передбачений штраф становить від 6800 до 8500 грн. А якщо порівняти зі штрафом за ч. 1 ст. 130 КУпАП (керування транспортними засобами у стані будь-якого ступеня сп'яніння), що, на наш погляд, спричиняє більшу суспільну шкоду, ніж наслідки ст. 127 КУпАП, його сума становить 3400 грн.

Незрозумілим, наприклад, є підхід законодавця до формулювання складу адміністративного проступку, передбаченого ст. 122 (перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів). Як і раніше, перевищення обмеженої швидкості руху до 20 км/год не спричиняє накладення адміністративного стягнення, що порушує один з основних принципів – невідворотність адміністративної відповідальності.

Якщо порівняти законодавство про адміністративні правопорушення Білорусі та Російської Федерації, то ці питання вирішуються таким чином.

Відповідно до ст. 12.9 КпАП РФ градація перевищення швидкісного режиму та штрафу за це перевищення має такий вигляд:
– перевищення встановленої швидкості руху ТЗ від 10 до 20 км/год – попередження або штраф 100 руб. (25 грн);
– перевищення встановленої швидкості руху ТЗ від 20 до 40 км/год – штраф 300 руб. (75 грн);

– перевищення встановленої швидкості руху ТЗ від 40 до 60 км/год – штраф від 1000 до 1500 руб. (375 грн);
– перевищення встановленої швидкості руху ТЗ від 60 та більш км/год – штраф від 2000 до 2500 руб. (625 грн).

Відповідно до ст. 18.13 КпАП РБ градація перевищення швидкісного режиму та штрафу за це перевищення має такий вигляд:

– перевищення встановленої швидкості руху ТЗ від 10 до 20 км/год – штраф у розмірі до однієї базової величини (100000 білоруських руб. – 93 грн);
– перевищення встановленої швидкості руху ТЗ від 20 до 30 км/год – штраф у розмірі від однієї до трьох базових величин (300000 білоруських руб. – 279 грн);
– перевищення встановленої швидкості руху ТЗ від 30 та більше км/год – штраф у розмірі від трьох до десяти базових величин (1000000 білоруських руб. – 930 грн);
– за повторність перевищення встановленої швидкості руху ТЗ – штраф у розмірі від десяти до п'ятнадцяти базових величин (1500000 білоруських руб. – 1395 грн) або позбавлення права керування ТЗ строком до одного року.

Таким чином, максимальна сума штрафу, за вітчизняним законодавством, за перевищення швидкості (ст. 122 КУпАП ч. 4 – у розмірі від 40 до 50 неоподаткованих мінімумів доходів громадян, тобто 6800–8500 грн) значно перевищує штрафи і за білоруським законодавством, і, тим більш, за законодавством РФ. А якщо звернутися до рівня ефективності забезпечення безпеки дорожнього руху, він є «на нашу користь».

Таким чином, для підвищення ефективності адміністративного штрафу як засобу забезпечення безпеки дорожнього руху необхідно, насамперед, чітко врегулювати його розміри.

По-перше, на наш погляд, необхідно скоротити різницю між нижчою та вищою межами штрафу в рамках кожної окремої санкції.

По-друге, розмір штрафу має бути адаптований до розміру усередненої заробітної плати у державі.

По-третє, сума штрафу повинна бути співмірною суспільній шкідливості вчиненого адміністративного проступку у сфері безпеки дорожнього руху.

По-четверте, і це головне, необхідно вдосконалити механізм стягнення адміністративного штрафу.

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. КУпАП України зі змінами 2008 року передбачає можливість застосування оплатного вилучення транспортних засобів за повторне протягом року керування транспортним засобом особами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, передачу керування транспортним засобом особі у стані сп'яніння та відмову від проходження огляду на стан сп'яніння (ч. 2 ст. 130 КУпАП), за третє протягом року вчинення вищевказаних діянь (ч. 3 ст. 130 КУпАП), а також за повторне протягом року керування цими засобами, не зареєстрованими або не перереєстрованими в установленому порядку, без номерного знака або з номерним знаком, що не належить цьому засобу чи не відповідає вимогам стандарту, або з номерним знаком, закріпленим у невстановленому для цього місці, закритим іншими предметами чи забрудненим, що не дозволяє чітко визначити символи номерного знака з відстані двадцяти 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 КУпАП).

На жаль, цей вид адміністративного стягнення не є ефективним, оскільки застосовується вкрай рідко та, як правило, як додаткове стягнення.

Конфіскація предмета, який став знаряддям вчинення 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 КУпАП), як додатковий вид стягнення до штрафу.

Адміністративно-правова конфіскація завжди має спеціальний характер, тобто конфісковано 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.

За порушення правил, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, дуже дієвим заходом є позбавлення їх права керування транспортними засобами. Це стягнення застосовується на різний строк (до 3 років – за досить значну кількість правопорушень, які визнаються грубими або були вчинені систематично та максимально до 10 років – за ч. 3 ст. 130 КУпАП). Разом з тим позбавлення права керування транспортними засобами майже завжди передбачається в КУпАП як альтернативне стягнення штрафу. Не зменшуючи значення штрафу як ефективного способу гарантування безпеки дорожнього руху, слід визнати, що він не йде ні в яке порівняння з позбавленням права керування. Тому слід за найбільш грубі порушення правил дорожнього руху встановити стягнення у вигляді позбавлення права керування як безальтернативного стягнення (можливо, скоротивши його максимальний строк – до 1–2 років). Уявляється доцільним взагалі змінити у чинному законодавстві максимальні строки позбавлення водіїв права керування, оскільки довготривале «стримування» від керування транспортним засобом негативно позначається на кваліфікації водія, призводить до втрати навичок водіння. Зарубіжна практика реагування на керування транспортним засобом у стані сп'яніння допускає застосування позбавлення права керування ТЗ на строки від одного місяця і більше [12].

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

Відповідно до чинного 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 до чинного Кримінального кодексу України у 2001 році (а з вересня 2008 року – і до Кодексу України про адміністративні правопорушення – прим. автора) правових норм щодо громадських робіт зумовлене 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 склалися в суспільстві.

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 вищезазначеного 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.

Посилення адміністративної відповідальності у вересні 2008 року 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 короточасне позбавлення волі правопорушника з можливим використанням його на фізичних роботах без оплати праці). 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.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.

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

Крім Кодексу України про адміністративні правопорушення, вдосконалення потребує і українська «Дорожня Конституція» – Закон України «Про дорожній рух» від 28 січня 1993 р. з наступними змінами і доповненнями, оскільки він визначає базові і вихідні принципи, що лежать в основі правового регулювання дорожнього руху. У Законі визначено компетенцію органів державної влади і місцевого самоврядування, умови і порядок отримання посвідчення водія, а також підстави для позбавлення прав водія. В ньому встановлено коло суб'єктів, які беруть участь у правовідносинах у сфері дорожнього руху, а також коло суб'єктів, які є безпосередніми учасниками дорожнього руху, їх права, обов'язки і відповідальність, в тому числі відповідальність органів державної влади. Окрім того, цей Закон регулює правовідносини, пов'язані з правоохоронною і правозастосовчою діяльністю компетентних державних органів у сфері дорожнього руху, в тому числі і в галузі безпеки дорожнього руху [1] (сьогодні все частіше лунають, на наш погляд, слушні пропозиції щодо підготовки проекту Закону України «Про безпеку дорожнього руху»).

Таким чином, вважаємо за необхідне внести до проекту «Державної цільової програми

підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року» та «Завдань і заходів, з виконання «Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року» пункт щодо вдосконалення вітчизняного законодавства, діючого у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (аналіз стану, внесення пропозицій, проектів нормативних актів їх обговорення), визначити виконавців та передбачити джерела фінансування заходів.

Література

1. Про дорожній рух: Закон України від 28 червня 1993 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338; 1994. – № 46. – Ст. 414.
2. Про міліцію: Закон України від 20 грудня 1990 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 4. – Ст. 20.
3. Кодекс України про адміністративні правопорушення // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – Додаток до № 51. – Ст. 1122.
4. Дорожньо-транспортні пригоди в Україні: статистичні дані УДАІ МВС України за 2008–2012 роки. – К., 2008, 2009, 2010, 2011, 2012.
5. Проект Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року [Електронний ресурс – http://www.sai.gov.ua/uploads/filemanager/file/proekt_pkmu_program_2013_2016.pdf]
6. Про робочу групу з питань реформування законодавства про адміністративні правопорушення та запровадження інституту кримінальних проступків: розпорядження Президента України № 98/2012-рп [Електронний ресурс – <http://www.president.gov.ua/documents/14798.html>].
7. Бандурка О.М. Заходи адміністративного припинення в діяльності міліції: автореф. дис. на здобуття наукового ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.07 «Теорія управління; адміністративне право, фінансове право» / О.М. Бандурка. – Х.: Укр. юрид. академія, 1994. – 16 с.
8. Гусаров С.М. Адміністративно-правові засади управлінської діяльності Державної автомобільної інспекції України щодо забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. дис. на здобуття наукового ступеня: канд. юрид. наук: спец. 12.00.07 «Теорія управління; адміністративне право, фінансове право» / С.М. Гусаров. – Х., 2002. – 19 с.
9. Домашенко О.В. Организационно-правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения в Украине: автореф. дис. на здобуття наукового ступеня: канд. юрид. наук: спец. 12.00.07 «Теорія управління; адміністративне право, фінансове право» / О.В. Домашенко. – К., 1993. – 22 с.
10. Комзюк А.Т. Заходи адміністративного примусу в правоохоронній діяльності міліції: поняття, види та організаційно-правові питання реалізації: монографія / А.Т. Комзюк; за заг. ред. проф. О.М. Бандурки. – Х.: Вид-во нац. ун-ту внутр. справ, 2002. – 336 с.
11. Салманова О.Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / О.Ю. Салманова. – Х., 2002. – 200 с.
12. Закон о дорожном движении Эстонии [Електронний ресурс – [Електронний ресурс – file:///Users/air/Desktop/ Конференція%20з%20БДР%20квітень%202012/3 акон%20о%20дор.движ.Эстонии.html]].

Рецензент: Ю.В. Климчук, доцент, к.ю.н., ХНАДУ.

Стаття надійшла до редакції 24 квітня 2013 р.