

Заступник голови Служби безпеки України Володимир ПОРОДЬКО підкреслив, що підготовка нової редакції Закону «Про Службу безпеки України» є ключовим завданням із законодавчого забезпечення діяльності СБУ. Цей документ визначить статус Служби безпеки, уточнить її завдання, загальну структуру та чисельність з огляду на зміни, які відбулися в кримінально-процесуальному законодавстві. В. Породько звернув увагу на потребу низки змін у законодавстві, що регламентує оперативно-розшукову діяльність, а також проведення оперативно-технічних заходів у процесі здійснення контррозвідальної діяльності.

– Нинішній порядок проведення таких заходів практично паралізує виконання завдань із захисту основ національної безпеки, які не пов'язані з протиправною (з точки зору криміналу) діяльністю, – зауважив він.

Як повідомив **перший заступник начальника податкової міліції Василь КОВАЛЬ**, штатну чисельність податкової та митної служб після їх

об'єднання в Міністерство доходів і зборів скорочено на 6,8 тисячі одиниць. Після затвердження Президентом України положення про міністерство проекти законів щодо роботи міністерства та податкової міліції буде направлено до Верховної Ради.

Перший заступник голови Державної пенітенціарної служби України Сергій СИДОРЕНКО розповів, що основним стратегічним документом відомства є Концепція державної політики у сфері реформування Державної кримінально-виконавчої служби України, затверджена Указом Президента від 8 листопада 2012 року. За його словами, багато питань стосуються оподаткування системи виробничої діяльності пенітенціарної служби, в якій працюють майже 100 підприємств, а також проведення державних закупівель.

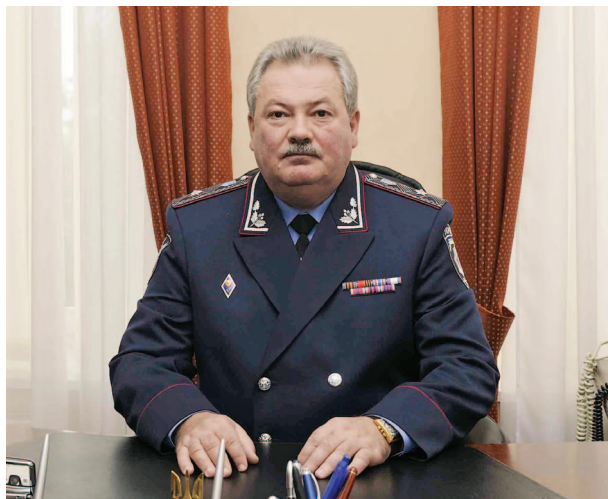
Заступник міністра з питань надзвичайних ситуацій, голова комісії з реорганізації МНС Василь ПАШУК наголосив, що завдяки фаховій роботі профільного комітету минулого року народні де-

путати ухвалили Кодекс цивільного захисту, який є базовим законом у діяльності відомства. Він розповів про деталі реорганізації МВС, яке згідно з Указом Президента від 26 грудня 2012 року об'єднується з Державною інспекцією техногенної безпеки й реорганізовується в Державну службу з питань надзвичайних ситуацій.

В. Пашук звернув увагу, що в держбюджеті на 2013 рік узагалі не виділено коштів на виконання Загальнодержавної цільової програми захисту населення і територій від надзвичайних ситуацій.

Насамкінець Андрій Кожем'якін подякував керівникам правоохоронних органів за участь у засіданні комітету та запросив їх до активної законодавчої співпраці. Він також зазначив, що новий Кримінальний процесуальний кодекс тільки почав діяти, тому робити якісь серйозні узагальнення поки що зарано. Але очевидно, що сфери регулювання початку досудового розслідування, проведення негласних слідчих дій та низка інших потребуватимуть змін.

Начальник Департаменту ДАІ МВС України Валерій ЛОЗОВИЙ: «Новації для водіїв, сподіваємося, будуть ефективні»



Сумна статистика. У 2012 році в Україні зареєстровано 30536 ДТП із потерпілими. При цьому 5046 учасників дорожнього руху загинуло (в 2011 році на 138 осіб менше). Тобто кожна шоста пригода забирала життя українських громадян, у кожному третьому випадку смерть припадала на долю пішоходів. Ці жахливі цифри оприлюднили на недавньому брифінгу в Департаменті ДАІ МВС України за підсумками минулого року. Основні причини аварій – перевищення встановленої швидкості (кожна четверта ДТП) і порушення правил маневрування (кожен п'ятий випадок).

Автоінспектор не стоятиме з радаром

В Європі швидкість у населених пунктах обмежують до 50 і навіть до 40 кілометрів на годину. Українські лихачі «пролітають» містами й селами з не менш як 80 км/год замість дозволених 60. Учені підраховали, що саме за такої швидкості зростає пропускна спроможність автошляхів. Бо, рухаючись так швидко, водії збільшують дистанції між машинами. «Тож і виходить: якщо перші їдуть 80 км/год, то вже через 40–50 автомобілів водії рухаються зі швидкістю черепах!» – констатував В. Лозовий.

Нині на дорогах державного значення розпочали встановлювати автоматичні реєстратори швидкості «Гарпун», які в режимі реального часу передаватимуть на найближчий пост ДПС фото автомобіля-лихача. Інспектор ДАІ обов'язково зупинить порушника й складе протокол. «Маємо намір уже в першому півріччі повністю відмовитися від приладів без функції відеофіксації, таких, зокрема, як «Іскра», – зазначив начальник Департаменту ДАІ МВС України.

Ремінь безпеки ігнорувати не слід

В Європі цей важливий засіб особистої безпеки водія та пасажирів дискусій не викликає. Записано в правилах – користуйся! Вітчизняні водії наводять тисячі причин для ігнорування ременів безпеки.

«ДАІ посилить контроль за користуванням цими важливими засобами», – наголосив В. Лозовий. Щодо розміру штрафів, то вони поки що на рівні 51–85 гривень.

Не сплатив штрафу – розпрощаєшся з авто

Саме таку інформацію озвучили під час згаданого брифінгу в Департаменті ДАІ МВС України. Адже відомості про порушника протягом місяця потрапляють до бази даних Державтоінспекції. За словами генерала В. Лозового, на 95 стаціонарних постах ДПС дорога сканується в автоматичному режимі. Якщо авто водія, кот-

рий вчасно не сплатив штрафу за порушення, потрапляє в поле зору автоінспектора, той обов'язково затримає його власника й викличе держвиконавця. У порушника два варіанти: негайно сплатити штраф із урахуванням пені або ж розпрощатися з машиною, яку виконавча служба має право продати з молотка.

Європротоколи в Україні не приживаються

Про це керівник Департаменту ДАІ МВС України казав із прикрістю. А відтак автоінспекторам доводиться відриватися від основної роботи та виїздити на оформлення «копійчаних» зіткнень. Незважаючи на роз'яснення в ЗМІ, переважна більшість водіїв не вміють користуватися європротоколами, грамотно їх заповню-

вати. Та й страхові компанії не зовсім охоче приймають ці документи: є певна недовіра до водіїв. ДАІ й надалі тісно співпрацюватиме зі страховальниками та має намір навчити водіїв правильно заповнювати європротоколи без автоінспектора ще під час підготовки в автошколах.

Кроки назустріч

На завершення брифінгу В. Лозовий повідомив, що нинішнього року на водіїв очікує низка приємних новацій і послуг від Державтоінспекції. Будь-який громадянин, незалежно від місця проживання чи місця реєстрації транспортного засобу, може отримати необхідну допомогу чи консультацію в одному з 269 реєстраційно-екзаменаційних підрозділів (МРЕВ), які працюють за принципом «єдиного вікна».

Громадянам держави відтепер не треба складати іспити для відновлення втраченого посвідчення водія. З 1 січня відпала потреба проводити оцінку вартості транспортного засобу під час його реєстрації, як і необов'язково представляти в ДАІ авто чи мотоцикл у разі перереєстрації у зв'язку зі зміною місця проживання власника або відновлення втрачених чи зіпсованих документів.

Підготував Віктор ГАЙ.

Техогляд: архаїзм чи назріла необхідність?

Останнім часом в Україні істотно зросла кількість колісних транспортних засобів, а також людей, котрі постраждали внаслідок дорожньо-транспортних пригод, зокрема через незадовільний стан автомобілів і мотоциклів.

Однією з основних складових державного технічного огляду колісних транспортних засобів, як відомо, була перевірка відповідності їхнього технічного стану встановленим нормам, правилам і стандартам України. Для приведення вітчизняного законодавства у відповідність з міжнародними стандартами владними інституціями було визначено низку заходів, зокрема, на урядовому рівні затверджено відповідну концепцію реформування системи технічного огляду колісних транспортних засобів (ТЗ). Результатом її реалізації стало поступове делегування державою функцій проведення технічного огляду господарюючим суб'єктам, а згодом узагалі його цілковитою ліквідацією. Зрештою, все звели до технічного обслуговування ТЗ. Більше того, нині на законодавчому рівні висловлюються різні думки про ототожнення поняття «технічний огляд», «технічний контроль» та «технічне обслуговування транспортних засобів».

Справді, технічний огляд і технічний контроль за своїм змістом дещо схожі й мають на меті здійснення комплексу заходів державного контролю за технічним станом транспортного засобу, правомірністю його експлуатації тощо. А ось технічне обслуговування передбачає комплекс заходів, спрямованих на підтримку експлуатаційних характеристик автомобілів, автобусів, колісних тракторів, що забезпечують їх використання як засобів пересування за призначенням: перевезення пасажирів, вантажу тощо. Але під час проведення технічного обслуговування питання відповідності того чи іншого транспортного засобу вимогам міжнародних та вітчизняних норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху не вирішується.

Тож на практиці маємо нині завищені деякі фізичні показники світлових та звукових сигналів автомобіля, використання без будь-якого дозволу



спеціальних пристроїв аудіо й візуального супроводу, а також належний, і це дуже м'яко сказано, стан гальмівної та інших важливих систем транспортних засобів. Усе це сприяє істотному зниженню рівня безпеки дорожнього руху, підвищенню аварійності, створенню некомфортних умов для пересічних громадян, які стають жертвами таких законотворчих ініціатив.

Наведені факти та низка інших ініційованих некваліфікованих новацій потребують негайного перегляду на законодавчому рівні понять «технічний огляд», «технічний контроль», «технічне обслуговування», а також доопрацювання механізму державного контролю за відповідністю транспортного засобу загальноприйнятим у світі нормам та стандартам у сфері безпеки дорожнього руху.

Анатолій ОПИХАЙЛЕНКО,
голова Херсонської обласної організації ВСА.