

ефективніші раптові відвідування підозрюваного або дзвінки чи опитування сусідів.

1. Конституція України // Відомості Верховної Ради України від 23.07.1996 — 1996 р., № 30. – Ст. 141.

2. Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 08.06.2017 №480 «Про затвердження Порядку застосування електронних засобів контролю», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 14.07.2017 за № 860/30728

3. Україна зіткнулася з гострим дефіцитом електронних браслетів для стеження за підсудними [Електронний ресурс] // DT.UA. – 2017. – Режим доступу до ресурсу: https://dt.ua/UKRAINE/ukrayina-zitknulasya-z-gostrim-deficitom-elektronnih-brasletiv-dlyastezhennya-za-pidsudnimi-238379_.html

Плескачова Владислава Сергіївна,
курсант 3 курсу факультету
підготовки фахівців для органів
досудового розслідування,
Дніпропетровський державний
університет внутрішніх справ

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИМИ ЗАСОБАМИ

Актуальність даної теми зумовлюється тим, що наразі транспортний засіб є джерелом небезпеки, а тому водій має велику відповідальність збереження не тільки свого життя, а й життя інших учасників дорожнього руху. Зараз існує велика проблема в тому, що водії нехтують правилами дорожнього руху та нормами чинного законодавства і часто сідають за кермо у стані алкогольного та наркотичного сп'яніння, яке спричиняє особливо тяжкі наслідки, внаслідок вчинення дорожньо – транспортних пригод (далі – ДТП).

З огляду на статистику, за першу половину 2018 року в ДТП в Україні загинуло 1237 осіб, а за 2017 рік – 3432 особи[1].

На превеликий жаль, Україна посідає одне із найперших місць в Європі, а саме – 6 місце. Найбільший рівень смертності на дорогах – в Росії – 15,85% на 100 тисяч осіб. Потім за нею крокує Албанія (12,32%), Білорусь (11,16%), Молдова (9,9%).

Незважаючи на всі тяжкі наслідки, які отримуються в результаті ДТП, водії не завжди отримують належне адміністративне покарання, що сприяє розповсюдженню серед суспільства небезпечного уявлення про те, що керування у нетверезому стані не є чимось небезпечним та аморальним, а

будь-які неприємності, які можуть виникнути через таке керування, легко вирішити.

Для того, щоб припинити це свавілля у 2016 році прийняли Закон № 1446-VIII «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції». З липня 2016 року покарання у виді штрафу зросло до 600 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк один рік, а за повторне протягом року вчинення - накладення штрафу на водіїв у розмірі однієї тисячі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк три роки[2].

Ухвалений закон за яким утричі збільшили штрафи за керування транспортним засобом в нетверезому стані, потребує суттєве доповнення в розширенні методів покарання залежно від кількості алкоголю в крові – аж до кримінальної відповідальності. За надвисокий рівень проміле в крові, коли людина за кермом, має бути кримінальна відповідальність.

З огляду на європейські країни, то у Німеччині адміністративна відповідальність настає тоді, коли рівень алкоголю в крові перевищує 0,5 проміле. За таке правопорушення накладється штраф у розмірі від 500 євро. Якщо ж було повторне правопорушення – сума зростає до 3000 євро. Крім цього, водія позбавляють водійського посвідчення терміном на 1 місяць.

Водії в Великобританії не порушують закону, якщо знаходяться за кермом з рівнем алкоголю в крові 0,8 проміле – це найвищий показник в ЄС.

Скандинавські країни є лідерами з найвищими штрафами за таке правопорушення. У Швеції, як і в Україні, межа допустимого алкоголю в крові – 0,2 проміле[3].

Зазначена проблема вимагає комплексного вирішення. Враховуючи сумну статистику наслідків ДТП за участю водіїв, які перебували у нетверезому стані, слід запровадити більш жорстку відповідальність за таке правопорушення, а саме: безальтернативне позбавлення права керування ТЗ назавжди; використання «алкозамків», які заблокують замок запалювання автомобіля, якщо водій перебуватиме в нетверезому стані; введення «пунктів перевірки тверезості», які передбачають, що в певному місці встановлюється додатковий знак про обов'язковість зупинки та надання документів для перевірки на вимогу поліцейського.

1. Статистика аварійності в Україні / Управління безпеки дорожнього руху. URL: http://www.sai.gov.ua/uploads/filemanager/file/dtp08_2017.pdf

2. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів,

що знижують увагу та швидкість реакції : закон України від 07.07.2016 № 1446-VIII // База даних (БД) «Законодавство України» / Верховна Рада (ВР) України. URL : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1446-19>

3. Як штрафують п'яних водіїв в Європі // Ukr.Media : сайт. URL: <https://ukr.media/auto/265345>

Побідинський Ростислав Сергійович
слухач магістратури факультету підготовки
фахівців для підрозділів превентивної діяльності
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ

ОСОБЛИВОСТІ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПУБЛІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В КРАЇНАХ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Соціально-економічна і політична обстановка в Україні характеризується загостренням проблем забезпечення публічної безпеки. Об'єктивні закономірності ускладнення відносин у сфері публічної безпеки визначають особливі вимоги до їх нормативно-правового регулювання, покликаного впорядкувати соціальні процеси в цій сфері адекватно до реальних загроз. На цьому шляху державного розвитку позитивним є прийняття Радою національної безпеки і оборони України від 6 травня 2015 року Стратегії національної безпеки України, видання законів і підзаконних нормативних правових актів, що регулюють різні відносини щодо безпеки, що утворюють відокремлені сфери публічної безпеки, – безпеку дорожнього руху, техногенну безпеку тощо. Дослідження нормативно-правового регулювання у зазначеній сфері Європейського Союзу та країн-членів ЄС має пріоритетне значення у контексті адаптації національного законодавства.

Питанням нормативно-правового регулювання і забезпечення безпеки в сучасній правовій літературі приділено достатню увагу. Вищевказане висловлювання підтверджується науковими дослідженнями з цієї проблематики: В. Б. Авер'янова, О. М. Бандурки, А. В. Басова, Ю. П. Битяка, Н. П. Бортник, І. П. Голосніченка, В. К. Колпакова, Ю. М. Козлова О. В. Кузьменко, С. О. Кузніченка, В. Л. Ортинського, О. І. Остапенка, В. М. Плішкіна, О. П. Рябченко, Ю. О. Тихомирова і інших. Однак у сфері нормативно-правового забезпечення публічної безпеки України дослідні роботи переважно стосуються громадської та суспільної безпеки чи зосереджені на окремих аспектах цього явища. В дослідженнях проблем нормативно-правового забезпечення безпеки не завжди враховується аналіз зарубіжного законодавства, не приділено належної уваги організаційно-правового аспекту забезпечення безпеки.