

## **УПРАВЛІНСЬКІ АСПЕКТИ ОХОРОНИ ПРАВОПОРЯДКУ Й ПРОТИДІЇ ЗЛОЧИННОСТІ ТА ВДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО СТАТУСУ ПРАЦІВНИКІВ ПРАВООХОРОННИХ ОРГАНІВ**

**Доненко Валерій Вікторович**  
доктор юридичних наук, доцент,  
професор кафедри загальноправових дисциплін  
Дніпропетровського державного  
університету внутрішніх справ

### **АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ЗАСТОСУВАННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ СТЯГНЕНЬ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Вирішення питань забезпечення безпеки дорожнього руху стає все більш проблематичним.

Комплексне та системне вдосконалення основних напрямів розвитку адміністративного права України, як засобу забезпечення виконання головного обов'язку держави, є одним з важливих напрямів реформи в Україні, розвитку демократії прав, свобод і законних інтересів фізичних та юридичних осіб. Основні вектори реформ наведено у Стратегії сталого розвитку «Україна 2020». Відповідальність громадянського суспільства полягає у контролі влади, жити відповідно до принципів гідності та неухильно дотримуватися Конституції України та законів України. Важливого наголосу у суспільстві набувають останні кроки щодо реформування правоохоронної системи. Метою державної політики в цій сфері є коригування завдань та функцій правоохоронних органів, упровадження нових засад проходження служби, нових критеріїв оцінки роботи правоохоронців для підвищення рівня захисту прав і свобод людини, а також інтересів суспільства і держави від протиправних посягань.

Учасники парламентських слухань на тему: "Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху", що відбулися 23 грудня 2015 року, зазначають, що порівняно із країнами Європейського Союзу та сусідніми країнами, Україна має надзвичайно низькі показники безпеки дорожнього руху, що призводить до значних людських та економічних втрат. Наслідком цього є високий рівень смертності та травматизму на дорогах. За даними офіційної статистики, за 11 місяців 2015 року в Україні сталося 119175 дорожньо-транспортних пригод, внаслідок яких загинуло 3529 осіб, травмовано 28104 особи. За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), в Україні рівень смертності від дорожньо-транспортних пригод становить 12

осіб на 100 тисяч населення, що вдвічі перевищує середній показник у країнах Європейського Союзу. Дорожньо-транспортні пригоди є першою за поширеністю причиною смерті українців віком від 15 до 24 років та другою за поширеністю – віком від 5 до 14 років [1].

Одним з ефективних засобів з протидії правопорушенням у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є адміністративно-деліктні засоби. Важливе значення для формування нового правового інструментарію для створеної Національної поліції України стали зміни в чинному законодавстві, передбачені Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 14 липня 2015 року [2], де були внесені значні зміни до порядку та видів адміністративних стягнень, який існував у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Так, по-перше, введено новий вид стягнень та додано статтю 24 КУпАП «Види адміністративних стягнень, штрафні бали»; по-друге, встановлено особливий порядок застосування штрафних балів; по-третє, суб'єктом відповідальності на певному етапі провадження стали вважатися юридичні та фізичні особи, за якими зареєстровано транспортний засіб; по-четверте, штрафи встановлено з чітко визначеним розміром без будь-якої альтернативи щодо як самої суми, так і накладення адміністративного стягнення в цілому, по-п'яте, суттєво зменшено кількість складів адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, за які передбачається санкція – попередження. Попередження, як вид адміністративного стягнення, застосовується лише за такими складами: Стаття 125. Інші порушення правил дорожнього руху, Стаття 127. Порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами та особами, які керують гужовим транспортом, і погоничами тварин. Таким чином, законодавець, з одного боку, ввів нові види адміністративних санкцій тільки для сфери забезпечення безпеки дорожнього руху – штрафні бали, а з іншого – суттєво зменшив можливість застосовувати такий вид стягнення як попередження. Адже, на думку професора Коломоєць Т.О., «особливість адміністративних правопорушень, за вчинення яких передбачається застосування попередження, їх незначний ступінь суспільної шкідливості і навіть інколи малозначний характер, цілком логічно припустити, що шкідливі наслідки за вчинення таких діянь є незначними, можуть бути мінімальними, а інколи і взагалі бути відсутніми, коли мова йде про формальні склади таких проступків, коли проступком «визнається саме вчинення протиправних діянь» [3, с. 49]

Важко з цим не погодитися. Але, на нашу думку, виключення можливості застосовувати попередження за незначні порушення, наприклад правил користування пасками безпеки, правил зупинки та стоянки, навіть незначне перевищення швидкості тощо на фоні запропонованих згаданим законом безальтернативних санкцій тільки підвищують напругу у відносинах з поліцейськими, про що можуть свідчити поширювані в мережі Інтернету відеосвідчення незадоволення громадян щодо дріб'язкового характеру вчинку та стягнення, яке на особу накладається. Адже розумний баланс у застосуванні ад-

міністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху схилився до застосування безальтернативних штрафів. Зазначене може свідчити і про посилення відповідальності в зазначеній сфері, і про посилення адміністративно-деліктної репресії як основного важеля протидії зростанню порушень правил дорожнього руху. Звуження ресурсу адміністративних стягнень у цій сфері, який існував раніше, призводить до суто механічної реакції на порушення у вигляді конкретної суми штрафу, який передбачено санкцією відповідної статті. За таких умов патрульні поліцейські не мають можливості застосовувати елементи, орієнтовані на досягнення усіх цілей адміністративного стягнення – виховання, превенція (загальна, конкретна), покарання. Своєрідний превентивний характер було закладено законодавцем у штрафні бали як стягнення, що накладається на громадян за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, установлені Кодексом України про адміністративні правопорушення і кожному громадянину, який має право керування транспортним засобом, щороку з початку року (з дня отримання права керування транспортним засобом) і до кінця року нараховується 150 балів.

Реальне ж запровадження штрафних балів у цій сфері не відбувається як за відсутності відповідних фінансів, так і відсутності нормативної регламентації їх реалізації підрозділами Національної поліції.

Таким чином, необхідно розширити застосування попередження як виду адміністративного стягнення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

На нашу думку, зміни до чинного адміністративно-деліктного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху призвели до суттєвого скорочення застосування цього виду стягнення. Зазначене є свідченням недооцінки законодавцем його перш за все виховного та попереджувального потенціалу саме у сфері дорожнього руху. По-друге, штраф, як адміністративне стягнення, має бути не у вигляді конкретної суми, а у певних мінімальних та максимальних межах. Зазначене дозволить застосовувати стягнення як з урахуванням особи порушника, характеру вчиненого правопорушення, так і інших обставин справи, що сприятиме зростанню рівня довіри до патрульної служби.

1. Про рекомендації парламентських слухань на тему «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху» // ВВР України. – 2016. – № 21. – Ст. 414; Про практику застосування та стан виконання Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»: комітет, слухання [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://komzakon.rada.gov.ua/>

2. Відомості Верховної Ради України. – 2015. – № 39. – Ст. 372.

3. Адміністративна відповідальність : навч. посібник / за заг. ред. Т.О. Коломоєць. – К. : Істина, 2011. – 184 с.