

**Молчанов Ростислав Юрійович**  
ад'юнкт кафедри адміністративного права,  
процесу та адміністративної діяльності  
Дніпропетровського державного  
університету внутрішніх справ

## **ЩОДО СТВОРЕННЯ ДОРОЖНЬОЇ ПАТРУЛЬНОЇ СЛУЖБИ ТА АВТОМАТИЧНОЇ ФІКСАЦІЇ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Реформування МВС України розпочалося зі створення нового органу в системі – Національної поліції, статус якого визначено в Законі України від 02.07.2015 «Про Національну поліцію» [1]. Структура поліції визначено у статті 13 даного Закону, частина 3 якої визначає, що у складі поліції функціонують: кримінальна поліція, патрульна поліція, органи досудового розслідування, поліція охорони, спеціальна поліція, поліція особливого призначення. Ключовим підрозділом, з якого власне і розпочалася реформа МВС, стала патрульна поліція, на яку покладено виконання досить широкого кола завдань. Ці завдання визначно в Положенні про патрульну службу МВС. До них віднесено: 1. Забезпечення публічного порядку і громадської безпеки; забезпечення безпеки осіб, захисту їх прав, свобод та законних інтересів; створення стану захищеності життєво важливих інтересів суспільства, сконцентрованих у його матеріальних і духовних цінностях, нормальних умов життєдіяльності людини, діяльності підприємств, установ, організацій. 2. Запобігання кримінальним, адміністративним правопорушенням; попередження, виявлення та припинення кримінальних та адміністративних правопорушень, випадків насильства у сім'ї, а також виявлення причин і умов, що сприяють їх учиненню. 3. Взаємодія із суспільством: реалізація підходу «міліція та громада», що полягає у співпраці та взаємодії із населенням, громадськими організаціями, іншими підрозділами органів внутрішніх справ, органами публічної влади, з метою запобігання правопорушенням, забезпечення безпеки, зниження рівня злочинності, а також встановлення довірливих відносин між міліцією та населенням. 4. Забезпечення безпеки дорожнього руху; організація контролю за додержанням законів, інших нормативно-правових актів з питань безпеки дорожнього руху [2].

Однією з новел законодавчого регулювання адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху, внесених Законом України від 14.07.2015 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» [3], є запровадження автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху та встановлення особливого порядку провадження у справах цієї категорії. Так, за порушення Правил дорожнього руху, зафіксовані в

автоматичному режимі, передбачено можливість притягнення до відповідальності юридичної особи, якщо вона є власником транспортного засобу, введено новий вид стягнення – штрафні бали, який можна накласти тільки в разі фіксації правопорушення в автоматичному режимі.

Враховуючи сучасний науково-технічний прогрес, запровадження автоматичної фото-, відеофіксації правопорушень вже давно назріло. Такий механізм мінімізує суб'єктивізм у прийнятті рішення посадової особи, що здійснює провадження у справах про адміністративні правопорушення, та унеможливує корупційну складову. Проблема запуску цього механізму полягає тільки в нормативному його супроводженні, створенні правового поля, в якому б він функціонував. До сьогоднішнього дня відсутня практика притягнення до відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, а існуючі норми, що визначають порядок провадження, потребують суттєвого доопрацювання.

Законом України від 14.07.2015 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» КУпАП було доповнено статтею 14-2 [4], відповідно до якої адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, несуть юридичні та фізичні особи, за якими зареєстровано транспортний засіб. Але запропонована процедура притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху має багато прогалин в діючому законодавстві. Зазначимо, що в 2008 році вже було запроваджено інститут адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, який був дуже схожим з існуючим, але Рішенням Конституційного Суду № 23-рп/2010 від 22.12.2010 [5] положення КУпАП, які регламентували провадження в таких справах, було визнано неконституційними. Тодішня процедура притягнення власників транспортних засобів фактично втілювалася у двох нормах – статті 14-1 КУпАП «Відповідальність власників (співвласників) транспортних засобів» та в частині шостій статті 258 КУпАП, відповідно до якої протокол про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, не складався, а постанову виносилася без участі особи, яка притягається до відповідальності. Таку процедуру Конституційний Суд України визнав такою, що не відповідає ряду норм Конституції, а також суперечить нормам самого КУпАП.

Враховуючи це, Законом України від 14.07.2015 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» внесено зміни до КУпАП з метою усунення недоліків, на яких було зазначено в Рішенні Конституційного Суду. До таких слід віднести: 1) власне запровадження чіткого визначення «зафіксовані в автоматичному режимі», а саме: за допомогою технічних засобів, що дають змогу здійснювати фотозйомку або відеозапис та

функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах (ст. 14-2 КУпАП); 2) запровадження штрафних балів як принципово нового виду стягнення саме для застосування в разі порушень правил дорожнього руху, які фіксуються в автоматичному режимі, що означає автономність цього виду стягнень, застосування їх за правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі, і тільки у сфері дорожнього руху; 3) встановлення того, що суб'єктом правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі, може бути юридична або фізична особа, за якою зареєстровано транспортний засіб, а також регламентується порядок відповідальності іноземних громадян та у випадках тимчасового ввозу транспортного засобу та його експлуатації на території України; 4) чітке окреслення правопорушень, які можуть бути зафіксовані в автоматичному режимі (ст. ст. 122, 123 КУпАП), та за які може бути накладено штрафні бали; 5) для забезпечення прав і свобод людини в адміністративно-юрисдикційній діяльності окремими статтями передбачено розгляд справи про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі (ст. 279-1 КУпАП), а також додатково передбачено особливий порядок розгляду справи про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, вчинене на транспортному засобі, зареєстрованому за межами України (ст. 279-2 КУпАП).

Разом з тим для забезпечення безпеки дорожнього руху недостатньо існуючих підрозділів патрульної служби, а запровадження автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху вимагає прийняття відповідного закону, значного фінансування та організаційної перебудови. За таких обставин, наприкінці року стартує набір до дорожньої патрульної служби, яка частково має компенсувати забезпечення безпеки дорожнього руху на автострадах, маршрутах міжнародного та національного значення – це понад дев'ять тисяч кілометрів, а в населених пунктах ця функція залишається за патрульною службою. Штат майбутньої служби становитиме 2600 поліцейських, в розподіленні яких буде 320 автомобілів. На наш погляд, запровадження дорожньої поліції має відбуватися синхронно із введенням автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху, після їх законодавчого доопрацювання.

#### **Література:**

1. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 // Голос України. – 141-142.
2. Про затвердження Положення про патрульну службу МВС : наказ МВС України від 22.07.2015 № 796 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0777-15>.
3. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 14.07.2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/596-19>.
4. Кодекс України про адміністративні правопорушення // ВВР УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.
5. Рішення Конституційного Суду № 23-рп/2010 від 22.12.2010 у справі за консти-

туційним зверненням громадянина Багінського Артема Олександровича щодо офіційного тлумачення положень частини першої статті 14-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення (справа про адміністративну відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/v023p710-10>

**Ростовська Карина Валеріївна**  
докторант Дніпропетровського державного  
університету внутрішніх справ  
**Науковий керівник – д.ю.н., доц. Мінка Т.П.**  
(Дніпропетровський державний  
університет внутрішніх справ)

### **СПІВІДНОШЕННЯ ПОНЯТЬ «ПРОТИДІЯ» ТА «ЗАПОБІГАННЯ» КОРУПЦІЇ**

Основними напрямками на усіх історичних етапах розвитку та становлення антикорупційного законодавства в Україні були заходи, спрямовані на зменшення корупції в Україні, недопущення вчинення корупційних правопорушень, поширення цього ганебного явища.

Однак не можна не звернути увагу, що сьогодні як в науці, так і законодавець однозначно не визначилися зі значенням та співвідношенням таких понять, як «протидія корупції», «боротьба з корупцією», «запобігання корупції». Відсутні остаточні ознаки, які відрізняють ці поняття.

Так, 5 жовтня 1995 р. було прийнято Закон України «Про боротьбу з корупцією», який був покликаний упередити прояви корупції в Україні та встановити механізм відповідальності за вчинення корупційних правопорушень. 11.09.2009 року було прийнято новий Закон України, який отримав назву «Про засади запобігання і протидії корупції». Через декілька років цей закон втратив актуальність і 7 квітня 2011 року було прийнято новий Закон України «Про засади запобігання і протидії корупції», який втратив чинність на підставі Закону № 1700-VII від 14.10.2014 р. Цим Законом України було прийнято новий Закон «Про запобігання корупції». Як ми бачимо законодавець вживає різні поняття щодо позначення заходів подолання корупції в Україні.

Якщо здійснити порівняльний аналіз змісту вказаних законодавчих актів, то можна прийти до висновку, що Закон України «Про боротьбу з корупцією» за своєю ідеологією був спрямований на здійснення заходів суто репресивного характеру (боротьбу), а вже інші законодавчі акти спрямовувалися (і зараз спрямовуються) на здійснення заходів з мінімізації корупції як явища. А останній законодавчий акт у цій сфері взагалі містить положення, згідно до яких запобігання корупції починається ще на стадії, коли здійснюється відбір кандидатів на державну службу.

Серед науковців також відсутні єдині підходи до визначення понять