

3. Податковий кодекс України від 2 грудня 2010 року № 2755-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>.
4. Мельник М.І., Лещух І.В. Податковий контроль в Україні: проблеми та пріоритети підвищення ефективності : [монографія] / М.І. Мельник, І.В. Лещух. – Львів : ДУ «Інститут регіональних досліджень ім. М.І. Долішнього НАН України», 2015. – 330 с.
5. Податкова працює у збиток [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://znaj.ua/news/regions/47412/podatkova-policiya-perestala-sebe-okupati.html>.
6. Підприємці вимагають прискорити ліквідацію податкової міліції [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://intvua.com/news/politics/1465301167-pidpriemtsi-vimagayut-priskoriti-likvidatsiyu-podatkovoyi.html>.
7. Заболотнікова В.С. Податковий контроль як невід'ємний інструмент Державної податкової служби / В.С. Заболотнікова, О.В. Соломатіна // Вісник Запорізького нац. Університету : Економічні науки. – 2010. – № 3. – С. 128–133.
8. Ткаченко І.В. Особливості державного податкового контролю в Україні та зарубіжний досвід розвинених європейських країн / І.В. Ткаченко // Вісник КДПУ ім. М. Остроградського. – 2009. – № 59. – С. 224–228.
9. Лісовий А.В. Проблеми податкового контролю в Україні та напрями підвищення його ефективності / А.В. Лісовий, К.П. Проскура // Науковий вісник НЛТУ України. – 2014. – Вип. 24.6. – С. 140–150.
10. Потернак Ю.П. Податковий контроль у системі забезпечення економічної безпеки держави / Ю.П. Потернак // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. серія економічна. – 2013. – Вип. 1. – С. 105–112.
11. Лісовий А.В. Роль податкового контролю у системі державного фінансового контролю / А.В. Лісовий, Т.М. Єгорова // Науковий вісник Національного університету державної податкової служби України (економіка, право). – 2011. – № 2. – С. 91–94.
12. Соловійова Ю.О. Організаційно-правові засади здійснення податкового контролю в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / Ю.О. Соловійова ; Відкритий міжнар. ун-т розв. людини «Україна». – К., 2011. – 20 с.
13. Васильчук С.С. Правове регулювання податкового контролю за справлянням непрямих податків : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / С.С. Васильчук. – К., 2015. – 243 с.
14. Шевчук О.Д. Сучасні тенденції та напрями удосконалення податкового контролю в Україні / О.Д. Шевчук, І.І. Лоїк // Економіка. Фінанси. Право. – 2013. – № 5. – С. 38–40.

УДК 342.951:351.82

ОСОБЛИВОСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ НА ШЛЯХУ ДО ЄВРОПЕЙСЬКИХ СТАНДАРТІВ

FEATURES ENSURE TRAFFIC SAFETY IN UKRAINE TOWARDS EUROPEAN STANDARDS

Миронова Т.М.,

*старший викладач кафедри адміністративного права,
процесу та адміністративної діяльності
Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*

У статті досліджуються новели у законодавстві України, пов'язані з забезпеченням безпеки дорожнього руху, особливості провадження справ про адміністративні правопорушення в цій сфері, шляхи підвищення ефективності поліцейської діяльності та необхідність приведення їх у відповідність до європейських стандартів.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, дорожньо-транспортна пригода, гарантії професійної діяльності, штрафні бали, адміністративне провадження, патрульна поліція, європейські стандарти.

В статье исследуются новеллы в законодательстве Украины, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения, особенности производства дел об административных правонарушениях в этой сфере, пути повышения эффективности полицейской деятельности и приведение их в соответствие с европейскими стандартами.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, гарантии профессиональной деятельности, штрафные баллы, административное производство, патрульная полиция, европейские стандарты.

This article examines the novels in the legislation of Ukraine related to ensuring road safety, especially in the processing of cases of administrative offences in this sphere, ways of improving the effectiveness of police activities and provided them to European standards.

Key words: traffic safety, traffic accident, safeguards for the professional activity, penalty points, administrative proceedings, police patrol, European standards.

Постановка проблеми. Життя людини має дуже велику цінність для держави. Про це говорять всі без виключення міжнародні конвенції з прав людини та ст. 3 Конституції України [1]. Водночас безпека життя – це, зокрема, безпека на дорозі. Генеральна Асамблея Організації Об'єднаних Націй проголо-

сила 2011–2020 роки «Десятиліттям дій безпеки дорожнього руху». Мета Десятиліття – скоротити втрати людських життів від дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) [2].

За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я за рік жертвами дорожньо-транспортних

пригод стають 1,2 млн. людей, травмуються – до 50 млн. осіб, а за прогнозами до 2030 року дорожні пригоди посядуть 5 місце у смертності населення світу, а завданий ними збиток експерти оцінюють у сумі понад 1,5 трильйона євро. Показник смертності від ДТП в Україні – один з найгірших у Європі (5 місце серед 40 країн Європейського континенту). Щорічно відбувається майже 200 000 ДТП, в яких близько 40 тисяч осіб отримують травми, а понад 4 тисячі – гинуть, а за оцінками Світового банку щорічні втрати української економіки від ДТП сягають 5 млрд. доларів США. Середній вік загиблих і травмованих в ДТП становить 35–40 років, тобто економічний потенціал держави [3].

Дорожній рух – соціальне явище, безпека якого розглядається як невід’ємний показник загальної безпеки держави. Захищеність учасників дорожнього руху є показником не тільки безпеки дорожнього руху, а й громадської безпеки, бо остання розуміється як становище, при якому велике значення має громадський спокій і впевненість громадян у своїй захищеності від загроз і дій будь-якого характеру, що забезпечуються системою правоохоронних поліцейських органів [4, с. 266].

Джерелом небезпеки для суспільства вважаються не тільки небезпечні форми поведінки людей, а й джерела підвищеної небезпеки, яким безперечно є транспортні засоби. Отже, забезпечення громадської безпеки включає захист громадян від загрози, яка походить від порушень порядку користування джерелом підвищеної небезпеки [5, с. 91]. З цього випливає, що змістом безпеки дорожнього руху є захищеність життєво важливих інтересів учасників дорожнього руху і суспільства від загрози виникнення ДТП та їх негативних наслідків.

Отже, метою даної статті є визначення особливостей забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні під час реформування законодавства, поліцейських органів і потреби впровадження європейських стандартів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій з даної тематики дає можливість стверджувати, що особливості провадження у справах про адміністративні правопорушення недостатньо вивчені науковцями. Це пов’язано зі стрімким реформуванням поліції, яка виконує завдання із забезпечення безпеки дорожнього руху, відходом від традиційного підходу до провадження з приводу порушень правил дорожнього руху у бік європейських, відсутністю однаманітної практики з цих питань та швидкоплинною зміною законодавства в даній сфері.

Водночас проблема забезпечення безпеки дорожнього руху завжди була актуальною серед науковців, тому в загальному сенсі розв’язання поставленої у статті проблематики спирається на роботи Т.О. Гуржія, В.В. Гаркуші, Г.В. Галімішина, В.С. Гуславського, С.М. Гусарова, В.В. Доненка, М.М. Долгополової, Д.С. Денисюка, Є.В. Довженка, С.А. Комісарова, В.А. Мисливого, Р.І. Михайлова, В.В. Новікова, А.О. Собакаря, О.Ю. Салманової, М.М. Стоцької, А.М. Подоляки, В.М. Лозового та інших.

Виклад основного матеріалу. Вітчизняним законодавцем для покращення ситуації небезпеки на дорогах постійно вносяться зміни до відповідного законодавства: Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), Кримінального кодексу України, законів України «Про дорожній рух», «Про автомобільний транспорт», «Про автомобільні дороги» – з метою вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Зупинімося більш детально на аналізі змін законодавства в рамках притягнення правопорушників до адміністративної відповідальності. У КУпАП закріплено: порушення правил перевезення пасажирів при наданні послуг з перевезення пасажирів (ст. 121-2), залишення місця дорожньо-транспортної пригоди (ст. 122-4), порушення порядку встановлення та використання спеціальних світлових або звукових сигнальних засобів (ст. 122-5) тощо [6].

У разі виявлення правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, розгляд якого віднесено до компетенції Національної поліції України, поліцейський виносить постанову у справі про адміністративне правопорушення без складання відповідного протоколу (ст. 222, 258 КУпАП). У разі виявлення правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, якщо воно вчинене особами віком від 16 до 18 років, або його розгляд не віднесено до компетенції Національної поліції України, відповідно до ст. 255 КУпАП поліцейський складає протокол про адміністративне правопорушення [6; 7].

Наразі в Україні можливо виокремити проблему з фіксації ПДР з перевищення швидкості, яка породжена відсутністю належного технічного обладнання, а саме автоматичних приладів фіксації. Отже, єдиним доказом правопорушення є очі поліцейського та його рапорт, однак судом вони протиставляються поясненню правопорушника і, як правило, за «принципом презумпції невинуватості» трактуються на користь особи, яка доводить свою невинуватість.

КУпАП відповідно до європейських стандартів нині передбачає «усічену» процедуру провадження у справах про ПДР. Розглянувши справу про адміністративне правопорушення, поліцейський виносить одразу постанову по справі про адміністративне правопорушення. Тобто на місці вирішує питання про винність особи на підставі свого внутрішнього переконання. Зміст постанови по справі про адміністративне правопорушення повинен відповідати ст. 283 КУпАП та п. 8 Розділу XIII Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі. Така постанова складається у письмовій формі або, за наявності технічної можливості, в електронній формі у вигляді стрічки, яка роздруковується за допомогою спеціальних технічних пристроїв, із зазначенням відомостей, що відповідають пунктам постанови про накладення адміністративного стягнення по справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване не в автоматичному режимі [7].

Тобто провадження у справі про порушення ПДР виключає інші стадії, окрім розгляду справи по суті та оголошення рішення (ст. 285 КУпАП). Копія постанови у справі про адміністративне правопорушення вручається особі, щодо якої її винесено, на місці вчинення правопорушення. Виникає наступна проблема: відсутність у правопорушника можливості отримати належну правову допомогу під час розгляду справи, про яку порушник може заявити клопотання. Так, ст. 271 КУпАП «Захисник» визначає, що у розгляді справи про адміністративне правопорушення можуть брати участь адвокат, інший фахівець у галузі права, який за законом має право на надання правової допомоги особисто чи за дорученням юридичної особи. Повноваження адвоката на участь у розгляді справи підтверджуються довіреністю на ведення справи, посвідченою нотаріусом або посадовою особою, якій відповідно до закону надано право посвідчувати довіреності, або ордером чи дорученням органу (установи), уповноваженого законом на надання безоплатної правової допомоги, або договором про надання правової допомоги. До ордера обов'язково додається витяг з договору, в якому зазначаються повноваження адвоката або обмеження його прав на вчинення окремих дій як захисника. Витяг засвідчується підписами сторін. Очевидно, що подібні умови для отримання правової допомоги передбачають більш тривалий час на отримання допомоги, ніж дається поліцейському законодавством для вирішення справи на місці та «негайного» оголошення рішення під час провадження.

Певним чином МВС України вирішує дану проблему можливістю «Повідомлення про запрошення до підрозділу патрульної поліції» правопорушника, який уклав відповідний договір із захисником відповідно до Інструкції, з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі (п. 8 Додаток 4 до Інструкції). Однак така можливість є дуже умовною, по-перше, оскільки передбачена підзаконним відомчим актом, а по-друге, за змістом вона прямо не передбачає подібної можливості та утворює привід для оскарження.

У разі несплати особою, яка притягається до адміністративної відповідальності, штрафу в установленій КУпАП строку постановою у справі про адміністративне правопорушення протягом п'яти днів з супровідним листом надсилається для примусового виконання до органу державної виконавчої служби за місцем проживання (перебування), роботи особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, або за місцезнаходженням її майна в порядку, установленому законодавством [7].

Незважаючи на наявність певних прогалин у законодавстві, законодавець вдається до всіх, навіть непопулярних методів боротьби з ПДР з метою забезпечення безпеки дорожнього руху. Навіть не приводячи статистики, очевидно, що найбільш розповсюдженою ситуацією, в якій вчиняється ДТП, є керування транспортним засобом у нетверезому ста-

ні. Тому 5 квітня 2016 року у Верховній Раді України було зареєстровано проект Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції)» [9]. Запропоновані зміни зводяться до наступного:

1) істотне підвищення штрафів за керування автомобілем у нетверезому стані. Зокрема, розробниками Проекту пропонується збільшити мінімальний штраф за керування авто в нетверезому стані до 10200 грн., а також змінити порядок застосування санкції у вигляді позбавлення права керування транспортним засобом. При повторному порушенні протягом двох років штраф зростає вдвічі, а термін позбавлення прав – до трьох років. Якщо водія зупинять у третій раз протягом 5 років, то його штраф буде складати 2400 неоподаткованих мінімумів доходів громадян (40800 грн.) з позбавленням прав на 10 років;

2) пропонується санкцію у вигляді позбавлення права керування авто за дане правопорушення трансформувати з альтернативної на основну, поряд із грошовим штрафом. Тобто суд на свій розсуд вибирає, яку міру адміністративного стягнення застосувати до водія – штраф або позбавлення прав, тож правопорушник буде в будь-якому випадку і штрафуватися, і позбавлятися прав;

3) пропонується можливість вилучення посвідчення водія, талону про проходження технічного огляду (ч. 2 ст. 260 КУпАП) [10]. Вжиття таких заходів беззаперечно позитивно вплине на превентивну та виховну функцію провадження в справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

Що стосується чинних положень КУпАП, які покликані на забезпечення безпеки дорожнього руху, то відповідно до Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 17 липня 2015 року [10] основними нововведеннями є автоматична фото- і відеофіксація порушень ПДР, впровадження штрафних балів за порушення ПДР, «усічене» провадження. Всі вони пов'язані з потребою приведення чинного законодавства до європейських стандартів і відповідно до указу Президента України «Про План заходів із виконання обов'язків та зобов'язань України, що впливають з її членства в Раді Європи» [11].

У більшості країн Європи штрафні бали нараховуються водієві водночас із накладенням основного штрафу. Потім ці бали складаються, і по досягненню ними певної кількості водій автоматично позбавляється права керування транспортним засобом на певний термін. В Україні згідно ст. 27-1 КУпАП штрафні бали визнані як стягнення, що накладається на громадян за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Кожному водію на рік нараховується 150 балів «для

витрат» на вчинення правопорушення, які передбачені у ст. 122 КУпАП. Після цього водієм буде сплачуватися штрафів у розмірі 255 грн. за ч. 1 ст. 121 КУпАП або штрафу в розмірі 425 грн. за ч. 2 ст. 121 КУпАП.

Нині штрафування балами ще не здійснюється, оскільки бали можуть списуватись лише у тому випадку, коли правопорушення було зафіксовано засобами автоматичної фото– і відеофіксації. А такої технічної можливості у переважній більшості населених пунктів немає. Отже, виникла така ситуація, коли притягнути водія до відповідальності за перевищення швидкості або проїзд на червоне світло має певні труднощі з доказовою базою. Серед доказів є тільки рапорт поліцейського і, можливо, пояснення свідків. Очевидно, що обидва докази можуть містити суб'єктивну оцінку події.

Висновки. Таким чином, у нормативно-правовому забезпеченні безпеки дорожнього руху постійно відбуваються позитивні зміни, спрямовані на підвищення їх ефективності. Водночас певні норми та правила мають окремі недоліки, які потребують удо-

сконалення, а відсутність матеріально-технічного оснащення доріг і поліцейських зводить нанівець багато позитивних і потрібних законодавчих новел, що потребує забезпечення дієвим механізмом реалізації. Потрібна розробка комплексної програми забезпечення безпеки дорожнього руху, яка також має містити напрацювання щодо поліпшення конструкції транспортних засобів, пропозиції оптимальної організації руху на дорогах, плани будівництва й ремонту автошляхів, дослідження фінансових і практичних можливостей уведення на всій території країни сучасних якісних і точних автоматизованих систем регулювання дорожнього руху та нагляду за ним. Очевидно, що в подальшому слід більше уваги приділяти правовому вихованню учасників дорожнього руху, у тому числі поваги до роботи патрульних поліцейських, створення умов щодо відповідального ставлення до сплати штрафів за постановами. Значене вимагає подальших реформ у сфері безпеки дорожнього руху, а отже – глибокого вивчення розглядуваної тематики та впровадження європейського позитивного досвіду.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Конституція України : Прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України від 28 червня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
2. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://vas-miskvo.at.ua/tizhden_bezpeki_dorozhnogo_rukhu.pdf.
3. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://info.dedal.ua/files/pressa/bezopasnost_na_dorogah.pdf.
4. Бельский К.С. Полицейское право : Лекционный курс / К.С. Бельский. – М. : Издательство «Дело и Сервис», 2004. – 816 с.
5. Міжнародна поліцейська енциклопедія [Текст] : у 10 т. / під ред. Ю.І. Римаренко, Я.С. Кондратьєв, В.Я. Тацій, Ю.С. Шемшученко. – К. : Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2003. – Т.1 : Теоретико-методологічні та концептуальні засади поліцейського права та поліцейської деонтології. – 2003. – 1231 с.
6. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 № 8073-X // Відомості Верховної Ради УРСР. – Додаток до № 51. – Ст. 1122.
7. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі : Наказ МВС України від 07.11.2015 № 1395 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://w1.c1.rada.gov.ua>.
8. Наказ Міністерства внутрішніх справ України та Міністерства охорони здоров'я України 09.11.2015 № 1452/735 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://w1.c1.rada.gov.ua>.
9. Проект Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції)» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://w1.c1.rada.gov.ua>.
10. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері : Закон України від 14.07.2015 № 596-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/596-19>.
11. Про План заходів із виконання обов'язків та зобов'язань України, що випливають з її членства в Раді Європи : Указ Президента України від 12.01.2011 року № 24/2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/24/2011>.