

6. Соболев С.Ю. Діяльність органів публічної влади щодо реалізації захисту прав та свобод інвалідів: адміністративно-правова теорія та практика: дис...док. юр. наук: 12.00.07. Класичний приватний університет. Запоріжжя, 2015. 546 с.
7. Нормативно-правові акти України щодо діяльності підприємств та організацій громадських організацій інвалідів : Збірник. – Вип.4. – К. : Національна Асамблея інвалідів України, Комісія з питань діяльності підприємств та громадських організацій інвалідів, 2008. – 236 с.
8. Великий тлумачний словник сучасної української мови (з дод. і доповн.) / [уклад. В.Т. Бусел]. — К.; Ірпінь: ВТФ «Перун», 2005. — 1728с.
9. Філософський словник / [за ред. В.І. Шинкарука]. — 2-ге вид., оновл. — К.: Голов.ред.УРЕ, 1986. — 800 с.
10. Недольний І.Ф. Філософія: [навчальний посібник] / І.Ф. Недольний. — К.: Вікор, 1997. — 584 с.
11. Завгородній В.А. Адміністративно-правове регулювання взаємодії органів внутрішніх справ та громадських організацій у протидії корупції : дис. ... кандидата юрид. наук : 12.00.07 / В.А. Завгородній. — Дніпропетровськ, 2010. — 268 с.
12. Вашук О.М. Конституційно-правовий статус громадських організацій в Україні : дис. ... канд.. юрид. наук : 12.00.02 / О. М. Вашук. — К., 2004. — 197 с.
13. Про Типове положення про комітети забезпечення доступності інвалідів та інших маломобільних груп населення до об'єктів соціальної та інженерно-транспортної інфраструктур: наказ Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України та Міністерства праці та соціальної політики України від 08 вересня 2006 № 300/339
14. Про державні соціальні стандарти та державні соціальні гарантії від 5 жовтня 2000 року № 2017-III // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2000, N 48, ст.409.

Стаття надійшла до редакції 24.10.2017

УДК 351.811.12

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

ОСОБЛИВОСТІ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ В СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ПРОВАДЖЕННЯ ЗА ЯКИМИ ВХОДИТЬ ДО КОМПЕТЕНЦІЇ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ

Розглянуто норми законодавства, що встановлюють адміністративну відповідальність за порушення Правил дорожнього руху, провадження за якими входить до компетенції патрульної поліції. Проаналізовано практику застосування працівниками патрульної поліції норм Кодексу України про адміністративні правопорушення, що визначають адміністративну відповідальність в сфері безпеки дорожнього руху. Визначено недоліки окремих матеріальних норм законодавства в цій сфері та надано конкретні пропозиції щодо його вдосконалення. Зокрема, запропоновано внести зміни до статті 121 КУпАП в частині пом'якшення відповідальності за експлуатацію транспортних засобів з технічними несправностями, які безпосередньо не впливають на безпеку дорожнього руху; до статті 130 КУпАП в частині встановлення диференціації відповідальності за керування транспортними засобами в стані сп'яніння та інші.

Ключові слова: провадження в справах про адміністративні правопорушення, безпека дорожнього руху, адміністративна відповідальність.

Molchanov R.Y. PECULIARITIES OF ADMINISTRATIVE RIGHTS IN THE FIELD OF SAFETY OF ROAD TRANSPORT, PROCEEDINGS FOR WHICH ARE INCLUDED TO THE COMPETENCE OF PATROL POLICE

The rules of legislation that establish administrative responsibility for violation of the Rules of the traffic, the proceedings of which are within the competence of the patrol police, are considered. The practice of using patrol police officers in the norms of the Code of Ukraine on administrative offenses, which determine the administrative responsibility in the field of road safety, is analyzed. The defects of certain substantive norms of legislation in this area are identified and concrete proposals for its improvement are provided. In particular, it is proposed to amend Article 121 of the Code of Ukraine on administrative offenses in order to mitigate the responsibility for the operation of vehicles with technical malfunctions that do not directly affect road safety; to article 130 Code of Ukraine on

administrative offenses concerning the establishment of differentiation of responsibility for driving vehicles in a state of intoxication and others.

Key words: proceedings in administrative affairs cases, traffic safety, administrative responsibility.

Постановка проблеми. Однією зі складових адміністративно-юрисдикційної діяльності є провадження в справах про адміністративні правопорушення. Враховуючи те, що адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху є найпоширенішими серед усіх адміністративних правопорушень, патрульна поліція значну частину свого робочого часу відводить саме на забезпечення безпеки дорожнього руху, в тому числі зосереджуючи свої зусилля на виявленні та припиненні порушень Правил дорожнього руху, притягненні винних до відповідальності. Цю діяльність можна назвати адміністративно-деліктним провадженням патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху.

У той же час, правозастосовча практика показує недосконалість окремих матеріальних норм, які встановлюють адміністративну відповідальність за порушення правил дорожнього руху, внаслідок чого постанови в справі про адміністративні правопорушення оскаржуються та на підставі п. 1 ст. 247 КупАП виносяться постанови про закриття справи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання забезпечення безпеки дорожнього руху досліджувалися багатьма відомими вченими. Різним аспектам безпеки дорожнього руху присвячені роботи В. В. Гаркуші, Т. О. Гуржія, С. М. Гусарова, В. В. Доненко, М. М. Долгополової, В. Й. Развадовського, В. Ф. Муцко, С. А. Комісарова, М. А. Микитюка, Р. І. Михайлова, А. М. Подоляки, В. В. Новікова, О. Ю. Салманової, А. О. Собакаря та інших. У роботах вказаних вчених розглядалися окремі питання законодавчого забезпечення безпеки дорожнього руху, надавалися різні пропозиції щодо його вдосконалення, проте реальні сьогодні свідчать про необхідність вдосконалення саме матеріальних норм, що визначають адміністративну відповідальність в сфері безпеки дорожнього руху.

Формування цілей статті. Метою статті є розгляд норм адміністративного законодавства, що визначає адміністративну відповідальність за правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху, визначення прогалин законодавства в цій сфері та розроблення пропозицій щодо його вдосконалення.

Для досягнення поставленої мети передбачено вирішення *завдань*, що спрямовані на визначення переваг та недоліків матеріальних норм права, що адміністративну відповідальність за правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху та надання пропозицій щодо їх вдосконалення.

Виклад основного матеріалу. Усі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, провадження за якими входить до компетенції патрульної поліції, можна поділити на 2 групи: ті, за якими патрульна поліція має право лише збирати докази та скласти протокол про адміністративне правопорушення, та ті, за якими патрульна поліція має право здійснювати розгляд справи про адміністративні правопорушення та виносити постанову в справі про адміністративне правопорушення. Розглянемо проблемні питання деяких з них.

Вочевидь потребує коригування диспозиції окремих статей КУпАП в сфері безпеки дорожнього руху. Так, частина 1 статті 121 КУпАП передбачає відповідальність за керування водієм транспортним засобом, що має технічні несправності, з якими відповідно до встановлених правил експлуатація його забороняється, або переобладнаний з порушенням відповідних правил, норм і стандартів. Санкція цієї норми передбачає накладення штрафу в розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Якщо особа вчинила подібне правопорушення повторно протягом року, то вона понесе відповідальність за частиною 4 вказаної статті, санкція якої передбачає позбавлення права керування транспортними засобами на строк від трьох до шести місяців або адміністративний арешт на строк від п'яти до десяти діб.

З цього приводу слід зазначити, що відповідно до Правил дорожнього руху України, зокрема розділу 31, експлуатація транспортного засобу забороняється як при технічних несправностях, які дійсно можуть призвести до аварійної ситуації чи ДТП, так і при незначних несправностях, наприклад - відсутні передбачені конструкцією брудозахисні фартухи і бризковики чи медична аптечка з нанесеними на неї відомостями про тип транспортного засобу, для якого вона призначена.

Так, дійсно законодавець передбачив інститут малозначності правопорушення, але на практиці трапляються випадки, коли особу позбавляють права керування транспортним засобом за подібні незначні технічні несправності транспортного засобу, якщо правопорушення вчинено повторно протягом року. Наведемо приклад рішення суду Бабушкінського суду м. Дніпро у провадженні № 3/200/1052/17 від 14.03.2017. Відповідно до протоколу про адміністративне правопорушення від 01.02.2017 року водій ОСОБА_1, 01.02.2017 року о 06 год. 05 хв. в м. Дніпрі, пр. Б.Хмельницького, керував транспортним засобом «РУТА 25D», д/н НОМЕР_1 у несправному стані, а саме: експлуатація транспортного засобу, що має технічні несправності (тріщини лобового скла зі сторони водія). Дане порушення скоїв повторно на протязі року, чим порушив п. 31.1 Правил дорожнього руху України та ч. 4 ст. 121 КУпАП.

Розглянувши матеріали справи, суд дійшов висновку, що вина ОСОБА_ІГ у скоєнні правопорушення, передбаченого ч. 4 ст. 121 КУпАП, яке виразилося у порушенні Правил дорожнього руху, доведена повністю та підтверджується протоколом про адміністративне правопорушення. Враховуючи це, суд постановив: ОСОБА_1, ІНФОРМАЦІЯ_1, притягнути до адміністративної відповідальності за ст. 121 ч. 4 КУпАП та накласти на нього адміністративне стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами на три місяці [1].

Для уникнення подібних ситуацій пропонуємо внести зміни до статті 121 КУпАП, а саме в частині 1 залишити тільки найбільш грубі технічні несправності транспортного засобу, які безпосередньо впливають на безпеку дорожнього руху, інші технічні несправності закріпити в окремій частині вказаної норми.

Наступною нормою, яка охоплює найбільшу кількість правопорушень в сфері безпеки дорожнього руху, за які передбачена адміністративна відповідальність є стаття 122 КУпАП. На наш погляд, ця норма також має деякі недоліки, що призводить до певних проблем в правозастосовній практиці. Так, серед правопорушень, за які передбачена адміністративна відповідальність в частині 2 зазначеної статті, слід виділити порушення правил безпечної дистанції або інтервалу, розташування транспортних засобів на проїзній частині, користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами при початку руху чи зміні його напрямку.

Щодо порушення правил безпечної дистанції та інтервалу зазначимо, що виходячи з визначення цих понять, закріплених у Правилах дорожнього руху [2], до відповідальності за порушення правил безпечної дистанції чи безпечного інтервалу можна притягнути тільки при вчиненні ДТП, що, по суті, й відповідає практиці притягнення до адміністративної відповідальності за ці правопорушення. Але, кваліфікуватись правопорушення при цьому буде зовсім по іншому, а саме за статтею 124 КУпАП.

Виходячи з цього, пропонуємо виключити з частини 2 статті 122 КУпАП відповідальність за порушення правил безпечної дистанції чи інтервалу.

Наступне виділене нами правопорушення в альтернативній диспозиції частини 2 статті 122 КУпАП є порушення правил розташування транспортних засобів на проїзній частині. На практиці ця норма використовується при порушенні пункту 11.5 Правил дорожнього руху: на дорогах, які мають дві і більше смуги для руху в одному напрямку, виїзд на крайню ліву смугу для руху в цьому ж напрямку дозволяється, якщо праві зайняті, а також для повороту ліворуч, розвороту або для зупинки чи стоянки на лівому боці дороги з одностороннім рухом у населених пунктах, коли це не суперечить правилам зупинки (стоянки) [3]. Враховуючи стан наших доріг, який подекуди не дотягує навіть до задовільного, інколи важко виконувати зазначену норму Правил дорожнього руху України. І незважаючи на те, що порушення цього правила суттєво не впливає на безпеку дорожнього руху, законодавець чомусь відніс його до грубих порушень Правил дорожнього руху, адже санкція частини 2 статті 122 КУпАП передбачає один з найбільших штрафів за правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху.

Враховуючи те, що порушення правил розташування транспортних засобів на проїзній частині суттєво не впливає на безпеку дорожнього руху, пропонуємо виключити відповідальність за це правопорушення з частини 2 статті 122 КУпАП. В такому разі водій транспортного засобу при порушенні пункту 11.5 Правил дорожнього руху України понесе відповідальність за статтею 125 КУпАП – інші порушення Правил дорожнього руху.

І останнє виділене нами правопорушення в альтернативній диспозиції частини 2 статті 122 КУпАП є порушення правил користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами при початку руху чи зміні його напрямку. На наш погляд, формулювання самої диспозиції цієї норми є не досить коректним. Адже Правила дорожнього руху України встановлюють обов'язок подачі сигналу світловими покажчиками повороту не тільки при початку руху чи зміні його напрямку, а й перед перестроюванням в іншу полосу руху, коли напрямок руху транспортного засобу не змінюється. Відповідно до цього, на наш погляд, невірною слід вважати практику кваліфікації правопорушень за частиною 2 статті 122 КУпАП у випадку неподання водієм транспортного засобу сигналу світловими покажчиками повороту при здійсненні маневру у вигляді перестроювання в іншу смугу для руху транспортних засобів. В такому випадку порушення вимог пункту 9.1 б Правил дорожнього руху України слід кваліфікувати за статтею 125 КУпАП – «Інші порушення правил дорожнього руху». Для кваліфікації порушення зазначеного пункту Правил дорожнього руху України за частиною 2 статті 122 КУпАП потрібно в даній нормі передбачити відповідальність за порушення правил користування попереджувальними сигналами при здійсненні маневрування, адже останнє поняття включає в себе і початок руху, і перестроювання транспортного засобу в русі з однієї смуги на іншу, і поворот праворуч, ліворуч чи розворот, а також з'їзд з проїзної частини, рух заднім ходом.

Найбільш суспільно небезпечним порушенням правил дорожнього руху є правопорушення, передбачене статтею 130 КУпАП Керування транспортними засобами або суднами особами, які

перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції. За офіційними даними Національної поліції України у 2016 році було вчинено 1892 ДТП з потерпілими внаслідок керування транспортним засобом в стані сп'яніння [4].

В останні роки санкція цієї статті змінювалась в сторону посилення відповідальності [5]. Водночас, через недоліки законодавства, що визначає відповідальність в цій сфері, багатьом правопорушникам часто вдається уникати відповідальності.

Погоджуємось з думкою В. В. Доненка, який визначає необхідність запровадження диференціації відповідальності за керування транспортним засобом у стані сп'яніння [6]. Адміністративних санкцій на сьогодні не вистачає для того щоб ефективно протидіяти цьому небезпечному правопорушенню. П'яні водії продовжують створювати небезпеку на дорозі незважаючи на високі штрафи. Ситуація ускладнюється ще й тим, що в даному правопорушенні значний відсоток повторюваності. Тому на наш погляд, потрібно зробити диференціацію відповідальності залежно від ступеню сп'яніння особи, яка керує транспортним засобом. Якщо особа, яка керує транспортним засобом має вміст алкоголю в крові від 0,3 до 0,6 проміле та вперше вчинила правопорушення протягом року, таке правопорушення повинно визначатись як адміністративне та кваліфікуватись за статтею 130 КУпАП. Якщо ж у особи-водія виявлено більше ніж 0,6 проміле алкоголю в крові, або якщо встановлено факт наркотичного чи іншого сп'яніння, або якщо особа відмовилась від проходження в установленому порядку освідування на визначення ступеня алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або ж повторно вчинила таке правопорушення – вона повинна притягуватись не до адміністративної відповідальності, а вже до кримінальної.

Практика кримінальної відповідальності за керування транспортним засобом в стані сп'яніння не нова. Вона працює в США та багатьох Європейських країнах. Пояснюється це тим, що в даного правопорушення підвищена суспільна небезпека, адже керування транспортним засобом особою, яка знаходиться в стані сп'яніння, може закінчитися травмуванням або ж загибеллю людей.

Використовуючи міжнародну практику, пропонуємо також збільшити мінімальний ступінь алкогольного сп'яніння з якого настає відповідальність з 0,2 проміле до 0,3. Це пояснюється тим, що на сьогодні особа, яка вжила, скажімо, бокал вина та при цьому знаходиться в адекватному стані, який дозволяє безпечно керувати транспортним засобом та особа, яка знаходиться в сильному алкогольному, наркотичному чи іншому сп'янінні несуть однакову відповідальність в разі керування ними транспортними засобами. Хоча в останньому випадку діяння особи буде нести високий ступінь суспільної небезпеки, а в першому – небезпека буде взагалі відсутньою.

Висновки. Таким чином, ми розглянули матеріальні норми, які встановлюють адміністративну відповідальність за порушення правил дорожнього руху і які застосовують працівники патрульної поліції під час здійснення адміністративно-юрисдикційної діяльності. Виділили проблемні аспекти реалізації окремих з цих норм на практиці та запропонували заходи щодо їх вдосконалення.

Список використаних джерел:

1. Постанова Бабушкінського районного суду Дніпропетровської області від 14 березня 2017 р. (Справа № 200/3089/17-п) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://reyestr.court.gov.ua/Review/65451530>
2. Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 року № 1306 // Збірник урядових нормат. актів України. – 2001. – № 35. – Ст. 635.
3. Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 року № 1306 // Збірник урядових нормат. актів України. – 2001. – № 35. – Ст. 635.
4. Стистика аварійності в Україні. [Електронний ресурс]. Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>
5. 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 р. [Електронний ресурс]. Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1446-19/paran8#n8>
6. Доненко В.В. Адміністративна відповідальність за правопорушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами особами, які перебувають у стані сп'яніння : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / В.В.Доненко. – К., 2001.

Стаття надійшла до редакції 25.09.2017