

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

КАЛУГІН ЄВГЕНІЙ ПАВЛОВИЧ

УДК 342.95

ДИСЕРТАЦІЯ
ВИКОНАННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ СТЯГНЕНЬ У СФЕРІ
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

12.00.07 «Адміністративне право і процес;
фінансове право; інформаційне право»
(081 – Право)

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук
(доктора філософії)

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело



Є.П. Калугін

Науковий керівник –
Доненко Валерій Вікторович,
доктор юридичних наук, доцент

Дніпро – 2017

АНОТАЦІЯ

Калугін Є.П. Виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. – *Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.*

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук (доктора філософії) за спеціальністю 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» (081 – Право). – Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ, Дніпро, 2017.

Дисертація висвітлює хід та результати оригінального фундаментального наукового дослідження теоретичних та прикладних питань виконання адміністративних стягнень за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Розглянутий науковий доробок вітчизняних вчених, за підсумками чого, зроблено узагальнення їх міркувань щодо поняття та змісту виконання постанов про накладення адміністративних стягнень, принципів виконання адміністративних стягнень, перспективних напрямів вдосконалення правового регулювання виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Запропоновано нове бачення змістового наповнення поняття «виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху». Основним принципом виконання адміністративних стягнень є принцип безумовного виконання постанови про накладення адміністративного стягнення, а можливість заміни адміністративних стягнень є його проявом. Іншими спеціальними принципами, які визначають зміст правового регулювання виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є: 1) принцип пріоритетності добровільного виконання, сутність якого полягає в заохоченні правопорушника добровільно виконати адміністративне стягнення шляхом запровадження додаткових обмежень, збільшення суми штрафу, або заміни стягнення на більш тяжке у випадку невиконання правопорушником вимог законодавства;

2) принцип максимальної доступності змісту правового регулювання, який полягає у тому, що законодавство, яке регулює процедури виконання постанови про накладення адміністративного стягнення, має бути викладеним простою мовою, а також максимально точно та конкретно визначати дії, вчинення яких є необхідним, та їх послідовність (для того, щоб забезпечити його повне та правильне розуміння учасниками правовідносин, які не мають юридичної освіти); 3) принцип простоти і необтяжливості виконання, який полягає у тому, що виконання адміністративного стягнення має бути настільки простим та зручним для правопорушника, наскільки це є можливим.

Охарактеризоване правове регулювання за чинним законодавством України виконання постанов про винесення попередження, про накладення штрафів (як звичайних, так і тих, що накладаються за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі), про нарахування штрафних балів, про позбавлення права керування транспортними засобами, про оплатне вилучення транспортного засобу та про адміністративний арешт. Особлива увага приділена його прогалинам та іншим недолікам, а також їх наслідкам для ефективності системи виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Відображені статистичні дані із показниками частоти застосування зазначених адміністративних стягнень, добровільності та повноти.

Вивчений зарубіжний досвід правового регулювання виконання найбільш поширених адміністративних стягнень (аналогічних за природою правових засобів) у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, якими є адміністративний штраф, фіксоване стягнення, штрафні бали, а також позбавлення права керування транспортними засобами. Охоплені відповідні положення законодавств Королівства Швеція, Республіки Білорусь, Російської Федерації, Сполучених Штатів Америки (на прикладі штату Каліфорнія), Сполученого Королівства, Федеративній Республіці Німеччина, Французької Республіки. Наведені практики, що не зайшли свого відображення у вітчизняному законодавстві, та питання про доцільність запозичення яких має

бути вирішене у рамках даного дослідження.

Сформульовані теоретичні положення та рекомендації щодо найбільш перспективних напрямів вдосконалення вітчизняної системи виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Зокрема, обгрунтовано те, що виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху потребує комплексного реформування на рівні фундаментального (кодифікованого) нормативно-правового акту, яким має виступити оновлений кодекс про адміністративні правопорушення або окремий процесуально-виконавчий кодекс про адміністративні правопорушення.

Також, запропоновано зобов'язати Міністерство внутрішніх справ України із застосуванням найбільш прогресивних інформаційно-комунікаційних технологій розробити автоматизовану систему виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Програмне забезпечення системи має слугувати основою для здійснення таких операцій, як, зокрема, об'єктивний та неупереджений розподіл постанов про накладення адміністративного стягнення між посадовими особами, уповноваженими на їх виконання; автоматичне списання у безспірному порядку сум штрафів, визначених постановами про накладення адміністративного стягнення, які набрали чинності; доступ учасників провадження у справі про адміністративний проступок у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху до його матеріалів у режимі реального часу; здійснення інформаційного обміну між учасниками провадження у справі про адміністративний проступок у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у електронну форму.

Крім того, корисним кроком визнана імплементація у вітчизняне законодавство такого зарубіжного досвіду: 1) зростання суми штрафу залежно від строку прострочення; 2) призупинення дії водійського посвідчення у випадку тривалого прострочення сплати штрафу; 3) збільшення строку для добровільної сплати суми штрафу до одного місяця; 4) зменшення розміру

штрафу до стягнення у випадку його дострокової сплати; 5) встановлення обмежень у перетині кордону України за умови несплати штрафів за адміністративні правопорушення.

На доповнення до вищенаведених перетворень, видається правильним реалізувати нововведення, необхідність яких переконливо обґрунтована вітчизняними вченими. Такими нововведеннями є: врегулювання повороту виконання постанов при накладення адміністративних стягнень; покладення на суб'єктів, уповноважених виносити постанови у справах про адміністративні правопорушення, обов'язку визначати у постановах про накладення адміністративного стягнення строк та порядок їх виконання; створення правового та організаційного підґрунтя для контролю сплати водієм адміністративних штрафів під час проходження ним та його транспортним засобом встановлених законом обов'язкових процедур із залученням представників влади; подовження строку для добровільної сплати адміністративного штрафу або надання розстрочки його оплати на визначені строки за обставин, які об'єктивно унеможливають або надмірно ускладнюють сплату штрафу за загальними правилами.

Практичне значення одержаних результатів полягає у тому, що вони є вагомим внеском у розвиток теорії адміністративного права, а їх реалізація підвищить ефективність системи виконання адміністративних стягнень за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Зокрема, вони можуть бути використані: у нормотворчій діяльності у ході пошуку науково обґрунтованих та орієнтованих на прикладне застосування ідей, пов'язаних із вдосконаленням системи виконання адміністративних стягнень в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, для покладення їх в основу проєктів реформаторських нормативно-правових актів; у науково-дослідній діяльності – з метою поглибленого опрацювання теоретичних і прикладних проблем забезпечення безпеки дорожнього руху, виконання адміністративних стягнень, зокрема у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а також розробки відповідних питань адміністративного

права.

Ключові слова: адміністративне стягнення, адміністративний штраф, виконання адміністративного стягнення, виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, позбавлення права керування транспортними засобами, штрафні бали.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Калугін Є.П. Класифікація адміністративних деліктів у сфері безпеки дорожнього руху // *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2013. № 4. С. 154-163.

2. Калугін Є.П. Безпека дорожнього руху: охорона чи захист. До створення понять // *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ: зб. наук. праць*. 2014. № 2. С. 149-158.

3. Калугін Є.П. Генеза функції міліції в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в умовах системних реформ / Є.П. Калугін, В.В. Доненко // *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2014. № 4. С. 188-198.

4. Калугін Є.П. Штрафні бали як вид адміністративного стягнення: зарубіжний досвід та його впровадження в Україні // *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*. 2016. № 4. С. 110-115.

5. Калугін Е.П. Развитие наказаний за управление транспортными средствами лицами, находящимися в состоянии опьянения, в административно-деликтном законодательстве Украины // *Leges si viata*. 2016. № 2 (август). С. 46-49.

6. Калугін Є.П. Новий вид стягнень в адміністративно-деліктному законодавстві України та проблеми його впровадження / Є.П. Калугін, В.В. Доненко // *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2016. № 1. С. 173-179.

7. Калугін Є.П. Зарубіжний досвід нормативно-правового забезпечення

виконання рішень про накладення адміністративного штрафу за порушення в сфері безпеки дорожнього руху та шляхи його запозичення у законодавство України // *Прикарпатський юридичний вісник*. 2017. № 3. С. 48-52.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

8. Калугін Є.П. Умови ефективності застосування адміністративних санкцій у сфері дорожнього руху // *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали VII Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Донецьк, 15-16 листоп. 2012 р.)*. Донецьк: Ландон XXI, 2012. С. 77-79.

9. Калугін Є.П. Ефективність застосування адміністративних санкцій у сфері дорожнього руху та прокурорський нагляд за виконанням законів при провадженні у справах про адміністративні правопорушення // *Актуальні проблеми державотворення і правотворення: матеріали наук. семінару (м. Дніпропетровськ, 7 груд. 2012 р.)*. Дніпропетровськ: ДДУВС, 2012. С. 98-101.

10. Калугін Є.П. Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху за законодавством Російської Федерації // *Актуальні проблеми правоохоронної діяльності та юридичної науки: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Дніпропетровськ 19-20 верес. 2013 р.)*. Дніпропетровськ : ДДУВС 2013. С. 471-475.

11. Калугін Є.П. Напрямки розвитку адміністративно-деліктного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху // *Правова держава: історія, сучасність та перспективи формування в умовах євроінтеграції: матеріали Українсько-польської наук.-практ. конф. (м. Дніпропетровськ, 15 листоп. 2013 р.)*. Дніпропетровськ : ДДУВС, 2013. С. 98-99.

12. Калугін Є.П. Перспективи розвитку адміністративно-деліктного законодавства в сфері безпеки дорожнього руху // *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали Восьмої міжнар. наук.-практ. конф. (м. Донецьк, 22 листоп. 2013 р.)*. Донецьк: ДДУВС, 2013. С. 122-126.

13. Доненко В.В., Калугін Є.П. Перспективи розвитку адміністративно-

деліктного законодавства в сфері безпеки дорожнього руху // Права людини: теорія, реальність, перспективи: матеріали наук.-практ. семінару, присвяч. 65-й річниці проголошення Загальної декларації прав людини (м. Дніпропетровськ, 12 груд. 2013 р.). Дніпропетровськ: ДДУВС, 2014. С. 78-81.

14. Калугін Є.П. Проблеми адміністративно-деліктного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху // Правова держава: історія, сучасність та перспективи формування в Україні: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Дніпропетровськ, 31 жовт. 2014 р.). Дніпропетровськ: Середняк Т.К.; ДДУВС, 2014. С. 49-51.

15. Калугін Є.П. Окремі питання застосування адміністративного стягнення у вигляді позбавлення спеціального права, наданого громадянину в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху // Права людини: теорія, реальність, перспективи: матеріали семінару, присвяч. 50-річчю ДДУВС (м. Дніпропетровськ, 14 груд 2014 р.). Дніпропетровськ: ДДУВС, 2014. С. 94-97.

16. Калугін Є.П. Правова природа адміністративно-правового захисту у сфері безпеки дорожнього руху / Доненко В.В., Калугін Є.П. // Юридична освіта та юридична наука в Україні: витоки, сучасність, перспективи: тези доп. Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 16-17 жовт. 2014 р.) / за заг. ред. Т.О. Коломоєць. Запоріжжя: ЗНУ, 2014. С. 75-76.

17. Калугін Є.П. До питання розвитку адміністративно-деліктного законодавства в сфері безпеки дорожнього руху // Адміністративне право та процес України: пріоритетні напрямки розвитку в умовах демократизації: тези доп. Міжнар. наук.-практ. конф. пам'яті д-ра юрид. наук, проф., засл. діяча науки і техніки України Л.В. Ковалю (м. Запоріжжя, 21-28 лют. 2014 р.) / за заг. ред. Т.О. Коломоєць. Запоріжжя: ЗНУ, 2014. С. 82-84.

18. Калугін Є.П. Штрафні бали як новий вид адміністративних стягнень // Актуальні проблеми державотворення, правотворення та правозастосування: матеріали наук. семінару, присвяч. 50-річчю Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ та 25-річчю ВГО «Асоціація українських правників» (м. Дніпропетровськ, 10 груд 2015 р.). Дніпропетровськ: Дніпроп.

держ. ун-т внутр. справ; Ліра ЛТД, 2016. С.181-184.

19. Калугін Є.П. Особливості провадження щодо виконання постанов про накладення попередження у сфері безпеки дорожнього руху // Актуальні проблеми державотворення, правотворення та правозастосування: матеріали наук. семінару (м. Дніпро, 9 груд. 2016 р.). Дніпро. Дніпроп. держ.ун-т внутр. справ; Ліра ЛТД, 2017. С. 62-65.

SUMMARY

Kalugin Ye.P. Execution of Administrative Sanctions in the Field of Traffic Safety. – *Qualifying scientific work on the rights of manuscripts.*

Dissertation for the degree of Candidate of Law (Doctor of Philosophy) in specialty 12.00.07 "Administrative Law and Process; finance law; information law" (0.81 – Law). – Dnipropetrovsk State University of Internal Affairs, Dnipro, 2017.

The thesis reveals the course and outcomes of the original fundamental scientific research of theoretical and practical issues of the execution of administrative sanctions in the field of traffic safety.

The domestic scholars' findings are considered, what served as a basis for generalization of their visions of the definition and content of the execution of rulings on imposition of administrative sanctions, principles for the execution of administrative sanctions, and areas for improvement of legal regulation of the execution of administrative sanctions in the field of traffic safety.

New concept of the execution of administrative sanctions in the field of traffic safety is elaborated.

The composition and essence of the principles of the execution of administrative sanctions in the field of road safety are determined. It is concluded that the fundamental special principle of execution of administrative sanctions is the principle of ineluctable execution of rulings imposing administrative sanctions. Along with that other special principles determining the content of legal regulation of

execution of administrative sanctions in the field of traffic safety are: 1) the principle of the priority of voluntary execution, the essence of which is to encourage the offender to voluntarily execute an administrative sanction by introducing additional restrictions or replacing the sanction with a more severe one in case of non-compliance of the offender with the appropriate legal provisions; 2) the principle of maximum accessibility of the content of legal regulation, which prescribes that the legal provisions regarding the procedure for execution rulings imposing administrative sanctions are to be formulated in plain language, as well as precisely specify actions that are necessary and their sequence (so as to ensure persons concerned have a comprehensive and correct understanding of it even though they have no legal education).

The current domestic legal regulation of the execution of administrative sanctions on the issuance of a warning, the imposition of fines (both conventional and imposed for traffic offenses recorded in automatic mode), on the putting of penalty points, on the driving disqualifications, on paid deprivation of vehicle and administrative arrest. Its gaps and other shortcomings were deeply regarded, as well as their impact on the effectiveness of the system of execution of administrative sanctions in the field of traffic safety. Statistical data with indicators of the frequency of application of particular administrative sanctions, voluntariness and completeness is presented.

The foreign experience in the legal regulation of the execution of the most common administrative sanctions (legal means similar in nature) in the field of traffic safety, which are an administrative fine, fixed penalties, penalty points, and driving disqualifications, is examined. The relevant provisions of the legislation of the Kingdom of Sweden, the Federal Republic of Germany, the French Republic, the Republic of Belarus, the Russian Federation, the United States of America (exemplified by the State of California) and the United Kingdom are covered. Practices are presented that have not appeared in the domestic legislation and the issue of the expediency of implementation of which is to be resolved within the framework of this research.

Theoretical propositions and recommendations on the best areas for improvement of the domestic system of execution of administrative sanctions in the field of traffic safety are put forward.

It is, in particular, maintained that the execution of administrative sanctions in the field of traffic safety needs complex reform at the level of the fundamental (codified) legal act, which should be the updated Code of Administrative Offenses or a separate procedural and executive code on administrative offenses.

Moreover, it is proposed that the Ministry of internal affairs of Ukraine has to be placed under obligation to develop an automated system of execution of administrative sanctions in the field of traffic safety. The software of the system should serve as the basis for a range of operations, such as: the objective and impartial distribution of rulings on imposition of administrative sanctions among public officials authorized to execute them; automatic decommissioning of the amount of fines specified in the rulings on imposition of administrative sanctions; unobstructed access to materials of administrative offence case proceedings; information interchange between the participants of the administrative offence case proceedings in the field of traffic safety in the electronic form.

Furthermore, implementation of the following foreign experience in the domestic legislation is deemed to cause positive effect: 1) increase of amount of administrative fine according to length of delay; 2) suspension of driving license in case of long-time delay; 3) increase of time for voluntary payment of fine to one month; 4) reduction of amount of payable fine in the event of its payment ahead of time; 5) introduction of restrictions concerning border-crossing in case of failure to pay a fine prior to border-crossing.

In addition to aforementioned transformations it was found expedient to introduce a set of innovations, helpfulness of which was convincingly substantiated by domestic scholars. It includes: settlement of the matters of backward (reverse) execution of rulings on imposition of administrative sanctions, laying the authorities entitled to rule on administrative offences cases under obligation to indicate in the decisions on the imposition of the administrative sanction the order and period of its'

execution; setting down the legal and institutional framework for control over due payment of administrative fines by drivers in context of special compulsory official procedures for drivers and their vehicles; prolongation of the period for voluntary payment of administrative fine or granting of its payment by installments under the circumstances that make it objectively impossible or overly complicated to pay the fine in line with general rules.

The practical significance of the findings is that they are a significant contribution to the development of the theory of administrative law, and their implementation will increase the effectiveness of the system for enforcing administrative sanctions for administrative violations in the field of road safety. It is possible to use them: in law-making activities – in the context of search for applied innovative ideas with scientific foundation relating to improvement of the system of execution of administrative sanctions in the field of road safety with a view to elaborate relevant legal regulations, using such ideas as a framework; in research activity; in research activities – in order to gain deeper insight into theoretical and practical issues of traffic safety maintenance, administrative sanction execution, including those imposed for violations in the field of road safety, as well as developing other appropriate areas of administrative law.

Keywords: administrative sanction, administrative fine, driving disqualifications, execution of administrative sanctions, execution of administrative sanctions in the field of traffic safety, penalty points.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Калугін Є.П. Класифікація адміністративних деліктів у сфері безпеки дорожнього руху // *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2013. № 4. С. 154-163.

2. Калугін Є.П. Безпека дорожнього руху: охорона чи захист. До створення понять // *Науковий вісник Дніпропетровського державного*

університету внутрішніх справ: зб. наук. праць. 2014. № 2. С. 149-158.

3. Калугін Є.П. Генеза функції міліції в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в умовах системних реформ / Є.П. Калугін, В.В. Доненко // *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. 2014. № 4. С. 188-198.*

4. Калугін Є.П. Штрафні бали як вид адміністративного стягнення: зарубіжний досвід та його впровадження в Україні // *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки. 2016. № 4. С. 110-115.*

5. Калугін Е.П. Развитие наказаний за управление транспортными средствами лицами, находящимися в состоянии опьянения, в административно-деликтном законодательстве Украины // *Legea si viata. 2016. № 2 (август). С. 46-49.*

6. Калугін Є.П. Новий вид стягнень в адміністративно-деліктному законодавстві України та проблеми його впровадження / Є.П. Калугін, В.В. Доненко // *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. 2016. № 1. С. 173-179.*

7. Калугін Є.П. Зарубіжний досвід нормативно-правового забезпечення виконання рішень про накладення адміністративного штрафу за порушення в сфері безпеки дорожнього руху та шляхи його запозичення у законодавство України // *Прикарпатський юридичний вісник. 2017. № 3. С. 48-52.*

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

8. Калугін Є.П. Умови ефективності застосування адміністративних санкцій у сфері дорожнього руху // *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали VII Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Донецьк, 15-16 листоп. 2012 р.). Донецьк: Ландон ХХІ, 2012. С. 77-79.*

9. Калугін Є.П. Ефективність застосування адміністративних санкцій у сфері дорожнього руху та прокурорський нагляд за виконанням законів при провадженні у справах про адміністративні правопорушення // *Актуальні проблеми державотворення і правотворення: матеріали наук. семінару*

(м. Дніпропетровськ, 7 груд. 2012 р.). Дніпропетровськ: ДДУВС, 2012. С. 98-101.

10. Калугін Є.П. Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху за законодавством Російської Федерації // Актуальні проблеми правоохоронної діяльності та юридичної науки: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Дніпропетровськ 19-20 верес. 2013 р.). Дніпропетровськ : ДДУВС 2013. С. 471-475.

11. Калугін Є.П. Напрямки розвитку адміністративно-деліктного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху // Правова держава: історія, сучасність та перспективи формування в умовах євроінтеграції: матеріали Українсько-польської наук.-практ. конф. (м. Дніпропетровськ, 15 листоп. 2013 р.). Дніпропетровськ : ДДУВС, 2013. С. 98-99.

12. Калугін Є.П. Перспективи розвитку адміністративно-деліктного законодавства в сфері безпеки дорожнього руху // Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали Восьмої міжнар. наук.-практ. конф. (м. Донецьк, 22 листоп. 2013 р.). Донецьк: ДДУВС, 2013. С. 122-126.

13. Доненко В.В., Калугін Є.П. Перспективи розвитку адміністративно-деліктного законодавства в сфері безпеки дорожнього руху // Права людини: теорія, реальність, перспективи: матеріали наук.-практ. семінару, присвяч. 65-й річниці проголошення Загальної декларації прав людини (м. Дніпропетровськ, 12 груд. 2013 р.). Дніпропетровськ: ДДУВС, 2014. С. 78-81.

14. Калугін Є.П. Проблеми адміністративно-деліктного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху // Правова держава: історія, сучасність та перспективи формування в Україні: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Дніпропетровськ, 31 жовт. 2014 р.). Дніпропетровськ: Середняк Т.К.; ДДУВС, 2014. С. 49-51.

15. Калугін Є.П. Окремі питання застосування адміністративного стягнення у вигляді позбавлення спеціального права, наданого громадянинуві у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху // Права людини: теорія, реальність, перспективи: матеріали семінару, присвяч. 50-річчю ДДУВС (м. Дніпропетровськ, 14 груд 2014 р.). Дніпропетровськ: ДДУВС, 2014. С. 94-97.

16. Калугін Є.П. Правова природа адміністративно-правового захисту у сфері безпеки дорожнього руху / Доненко В.В., Калугін Є.П. // Юридична освіта та юридична наука в Україні: витоки, сучасність, перспективи: тези доп. Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 16-17 жовт. 2014 р.) / за заг. ред. Т.О. Коломoeць. Запоріжжя: ЗНУ, 2014. С. 75-76.

17. Калугін Є.П. До питання розвитку адміністративно-деліктного законодавства в сфері безпеки дорожнього руху // Адміністративне право та процес України: пріоритетні напрямки розвитку в умовах демократизації: тези доп. Міжнар. наук.-практ. конф. пам'яті д-ра юрид. наук, проф., засл. діяча науки і техніки України Л.В. Ковалю (м. Запоріжжя, 21-28 лют. 2014 р.) / за заг. ред. Т.О. Коломoeць. Запоріжжя: ЗНУ, 2014. С. 82-84.

18. Калугін Є.П. Штрафні бали як новий вид адміністративних стягнень // Актуальні проблеми державотворення, правотворення та правозастосування: матеріали наук. семінару, присвяч.. 50-річчю Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ та 25-річчю ВГО «Асоціація українських правників» (м. Дніпропетровськ, 10 груд 2015 р.). Дніпропетровськ: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ; Ліра ЛТД, 2016. С.181-184.

19. Калугін Є.П. Особливості провадження щодо виконання постанов про накладення попередження у сфері безпеки дорожнього руху // Актуальні проблеми державотворення, правотворення та правозастосування: матеріали наук. семінару (м. Дніпро, 9 груд. 2016 р.). Дніпро. Дніпроп. держ.ун-т внутр. справ; Ліра ЛТД, 2017. С. 62-65.

ЗМІСТ

ВСТУП	18
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ ВИКОНАННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ СТЯГНЕНЬ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ	28
1.1. Сучасний стан дослідження системи адміністративних стягнень та їх виконання в сфері безпеки дорожнього руху	28
1.2. Поняття, зміст та принципи виконання постанов про накладення адміністративних стягнень в сфері безпеки дорожнього руху	64
Висновки до першого розділу	84
РОЗДІЛ 2. ВИКОНАННЯ РІШЕНЬ ПРО НАКЛАДЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ СТЯГНЕНЬ ЯК СТАДІЯ ПРОВАДЖЕННЯ В СПРАВАХ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ	86
2.1. Основні етапи виконавчого провадження у справах про адміністративні правопорушення в сфері дорожнього руху	86
2.2. Особливості провадження щодо виконання постанов про накладення попередження та штрафу	111
2.3. Особливості провадження щодо виконання постанов про накладення штрафних балів та штрафу за правопорушення зафіксовані в автоматичному режимі	135
2.4. Особливості провадження щодо виконання постанов про позбавлення права на керування, оплатне вилучення транспортного засобу та адміністративний арешт	153
Висновки до другого розділу	182

РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ НОРМАТИВНИХ ЗАСАД ВИКОНАННЯ ПОСТАНОВ ПРО НАКЛАДЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ САНКЦІЙ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ	186
3.1. Зарубіжний досвід нормативно-правового забезпечення виконання постанов про накладення адміністративних стягнень в сфері безпеки дорожнього руху та шляхи його запозичення для України	186
3.2. Основні напрямки вдосконалення нормативного забезпечення виконання адміністративних стягнень в сфері дорожнього руху.....	207
Висновки до третього розділу	229-
ВИСНОВКИ	234
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	241
ДОДАТКИ	256

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Юридична відповідальність за вчинення адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є ключовим засобом підтримки належного функціонування інструментів адміністративно-правового регулювання питань користування автомобільними дорогами та іншими територіями, призначеними для перевезення пасажирів та вантажів або пересування пішоходів. Вона, як неодмінний складовий елемент та запорука дієвості адміністративно-правового регулювання забезпечення безпеки дорожнього руху функціонуватиме належним чином лише за умови, що її заходи, серед яких чільне місце посідають адміністративні стягнення, застосовуються визначеними законодавством компетентними органами за справедливими та ефективними процедурами.

Значний внесок у дослідження питань правового регулювання виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху зроблений вітчизняними представниками науки адміністративного права, серед яких Д.Д. Бойко, С.С. Гнатюк, О.М. Григоришин, Е.Ф. Демський, Г.В. Джагупов, Є.В. Додін, В.В. Доненко, В.К. Колпаков, С.А. Комісаров, Ю.О. Лівар, М.В. Лошицький, Д.М. Лук'янець, Є.А. М'яскалюк, Р.В. Миронюк, Р.І. Михайлов, В.Ф. Муцко, В.В. Новіков, Н.Я. Отчак, С.В. Прийма, А.М. Ришелюк, Ю.О. Салманова, М.М. Стоцька, Р.Є. Строцький, Р.В. Ярова.

Найбільш ґрунтовними з фундаментальних наукових праць із питань виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та споріднених правових явищ видаються дисертації Г.В. Джагупова «Діяльність міліції щодо виконання постанов про накладення адміністративних стягнень» (Харків, 2002), Р.В. Миронюка «Органи внутрішніх справ як суб'єкти виконавчого провадження в справах про адміністративні правопорушення» (Ірпінь, 2003), М.М. Стоцької

«Провадження у справах про адміністративні проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» (Харків, 2007), С.С. Гнатюка «Стадії провадження у справах про адміністративні проступки» (Львів, 2010), С.А. Комісарова «Організаційно-правове забезпечення застосування адміністративних санкцій у сфері безпеки дорожнього руху» (Запоріжжя, 2011), Р.І. Михайлова «Забезпечення адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху в сучасних умовах» (Київ, 2011), В.Ф. Муцка «Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в Україні» (Київ, 2011), Р.Є. Строцького «Провадження щодо виконання постанов у справах про адміністративні правопорушення» (Львів, 2011), Н.Я. Отчак «Правове забезпечення виконавчого провадження у справах про адміністративні правопорушення» (Львів, 2012), Д.Д. Бойка «Адміністративно-деліктне забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні (Дніпро, 2015), Р.В. Ярової «Адміністративна відповідальність спеціальних суб'єктів – водіїв автотранспортних засобів» (Київ, 2016).

Разом з тим сучасна доктрина адміністративного права не містить концептуальних засад комплексного реформування виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на основі спеціальних інформаційних телекомунікаційних систем, системного опрацювання відповідного зарубіжного досвіду із виокремленням практик, запозичення яких сприятиме забезпеченню безумовного виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та більш повному врахуванню індивідуальних особливостей обставин, за яких відбувається їх виконання. Зазначене зумовлює актуальність теми дисертації, її важливе теоретичне і практичне значення для вдосконалення правового регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Зв'язок роботи із науковими програмами, планами, темами, грантами. Дисертацію виконано в межах загальноуніверситетської наукової теми «Актуальні проблеми державотворення, правотворення та правозастосування» (державний реєстраційний номер 0112U003550),

затвердженої 28.05.2012, та кафедральних тем «Адміністративно-правові засади удосконалення діяльності служб і підрозділів МВС», «Правотворення та правозастосування в умовах європейської інтеграції», затверджених 12.12.2015.

Мета і завдання дослідження. *Метою* даного дослідження є поглиблення теоретичного опрацювання питань виконання адміністративних стягнень, вироблення науково обґрунтованих та орієнтованих на практичне застосування рекомендацій щодо найбільш перспективних напрямів вдосконалення системи виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на основі комплексного дослідження наукових напрацювань вітчизняних вчених із теоретичних та практичних аспектів виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, відповідного чинного законодавства України та зарубіжного досвіду.

Досягнення мети дослідження має забезпечити виконання таких *завдань*:

- визначити сучасний стан наукових досліджень виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у доктрині адміністративного права;

- визначити змістове наповнення поняття «виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», встановити склад та розкрити сутність принципів виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;

- охарактеризувати правове регулювання виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за чинним законодавством України, виявити його прогалини та інші недоліки, що позначаються на ефективності системи;

- вивчити зарубіжний досвід правового регулювання виконання найбільш поширених адміністративних стягнень (аналогічних за природою правових засобів) у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та встановити практики, що не зайшли свого відображення у вітчизняному законодавстві та питання про доцільність запозичення яких слід розглянути;

– визначити напрями усунення недоліків вітчизняної системи виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та запропонувати інші заходи її вдосконалення.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, які виникають під час організації та здійснення виконання адміністративних стягнень, накладених за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Предметом дослідження є виконання адміністративних стягнень за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Методи дослідження. Методологічною основою дослідження стала сукупність методів і прийомів наукового пізнання – як загальнонаукових (діалектичний, формально-юридичний, логіко-семантичний, системний аналіз тощо), так і спеціальних (документального аналізу, порівняльно-правовий тощо). *Діалектичний метод* використано у процесі розгляду розвитку наукової думки та правового регулювання виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (підрозділи 1.1, 3.1). *Формально-юридичний метод* застосовано під час аналізу положень чинного законодавства, що встановлюють порядок виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (розділ 2). *Логіко-семантичний метод* використано для дослідження основоположних понять теорії права та адміністративного права, за допомогою яких розкрито особливості функціонування позначуваних ними правових утворень у рамках виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (підрозділ 1.2). *Метод системного аналізу* надав змогу виявити зв'язки між структурними елементами системи виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (розділ 2, підрозділ 3.2). *Структурно-функціональний метод* покладено в основу аналізу виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху як цілісного правового явища, кожен елемент якого

має відповідати загальному функціональному призначенню (підрозділи 1.2, 3.2). *Порівняльно-правовий метод* застосовано в процесі дослідження законодавства зарубіжних країн із визначенням спільного, відмінного та особливого у співставленні із національним законодавством (підрозділ 3.1).

Нормативну основу дослідження склали Кодекс України про адміністративні правопорушення, закони України «Про дорожній рух», «Про виконавче провадження», «Про органи та осіб, які здійснюють примусове виконання судових рішень і рішень інших органів» та деякі інші вітчизняні акти законодавства, а також матеріали практики Конституційного Суду України та роз'яснення органів виконавчої влади з питань, що увійшли в предмет даного дослідження. Опрацьовано окремі нормативно-правові акти Української РСР, а також розглянуто відповідні положення національних законодавств деяких іноземних держав.

Емпірична база дослідження охоплює статистичні дані, що відображають загальні показники стану здійснення судочинства в Україні у 2016 році та I кварталі 2017 року (видано Відділом аналізу судової статистики та узагальнення судової практики Верховного Суду України), показники смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод (видано Організацією економічного співробітництва та розвитку), фінансові втрати України внаслідок дорожньо-транспортних пригод (видано Всесвітнім банком), кількість зареєстрованих дорожньо-транспортних пригод в Україні у розрізі конкретних порушень правил дорожнього руху за перше півріччя 2017 року (видано Національною поліцією України).

Наукова новизна одержаних результатів пов'язана із тим, що дисертація є одним із перших оригінальних фундаментальних наукових досліджень теоретичних та прикладних питань виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, за підсумками якого сформульовано низку концептуальних положень, висновків та пропозицій, що характеризуються науковою новизною.

Основні наукові положення, які виносяться на захист:

– обґрунтовано необхідність запровадження автоматизованої системи виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, програмне забезпечення якої, ґрунтуючись на найбільш прогресивних інформаційно-комунікаційних технологіях, має слугувати основою для здійснення таких операцій, як, наприклад: 1) об'єктивний та неупереджений розподіл постанов про накладення адміністративного стягнення між посадовими особами, уповноваженими на їх виконання; 2) автоматичне списання у безспірному порядку сум штрафів, визначених постановами про накладення адміністративного стягнення, які набрали чинності; 3) доступ учасників провадження у справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху до його матеріалів у режимі реального часу; 4) здійснення інформаційного обміну між учасниками провадження у справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у електронній формі;

– визначено склад принципів виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (безумовне виконання, пріоритетність добровільного виконання, максимальна доступність змісту правового регулювання, простота і необтяжливість виконання) та їх змістове наповнення;

– запропоновано вдосконалити порядок виконання адміністративних штрафів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом запровадження таких заходів: 1) поступове зростання суми штрафу залежно від строку прострочення; 2) призупинення дії водійського посвідчення у випадку тривалого прострочення сплати штрафу; 3) збільшення строку для добровільної сплати суми штрафу до одного місяця; 4) зменшення розміру штрафу до стягнення у випадку його дострокової сплати; 5) встановлення обмежень у перетині кордону України за умови несплати штрафів за адміністративні правопорушення;

– систематизований огляд фундаментальних досліджень та зарубіжного досвіду з питань виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення

безпеки дорожнього руху та споріднених правових явищ;

– визначення поняття «виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», під чим запропоновано розуміти завершальну стадію провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, яке охоплює діяльність компетентних органів державної влади та їх посадових осіб щодо практичної реалізації постанови про накладення адміністративного стягнення шляхом встановлення, зміни або припинення прав та обов'язків відповідних осіб;

– положення про необхідність масштабного реформування адміністративно-деліктного законодавства шляхом прийняття нового кодексу про адміністративні правопорушення із ретельно опрацьованими та ефективними правилами виконання адміністративних стягнень або із одночасним прийняттям окремого процесуально-виконавчого кодексу про адміністративні правопорушення;

– підстави та процедури заміни адміністративного стягнення на інше під час його виконання;

– наукове обґрунтування шляхів перетворення системи виконання адміністративних стягнень, серед яких: 1) врегулювання повороту виконання постанов про накладення адміністративних стягнень; 2) покладення на суб'єктів, уповноважених виносити постанови у справах про адміністративні правопорушення, обов'язку визначати у постановах про накладення адміністративного стягнення строк та порядок їх виконання; 3) створення правового й організаційного підґрунтя для контролю сплати водієм адміністративних штрафів під час проходження ним та його транспортним засобом встановлених законом обов'язкових процедур, із залученням представників влади; 4) подовження строку для добровільної сплати адміністративного штрафу або надання розстрочки його оплати на визначені строки за обставин, які об'єктивно унеможливають або надмірно ускладнюють сплату штрафу за загальними правилами;

– дослідження особливостей правового регулювання виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за законодавствами Швеції, Білорусії, Росії, США (на прикладі штату Каліфорнія), Великобританії, Німеччини та Франції.

Особистий внесок здобувача. Дослідження виконано дисертантом самостійно, з використанням новітніх здобутків вітчизняної науки адміністративного права, усі викладені в ньому положення і висновки обґрунтовано на основі власних досліджень автора. У співавторстві з науковим керівником В.В. Доненком опубліковано наукові статті: «Генеza функції міліції в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в умовах системних реформ», в якій дисертантом особисто проаналізовано сучасні функції міліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; «Новий вид стягнень в адміністративно-деліктному законодавстві України та проблеми його впровадження», в якій дисертантом особисто з'ясовано сутність нового виду стягнень в адміністративно-деліктному законодавстві України; тези доповідей на конференціях – «Перспективи розвитку адміністративно-деліктного законодавства в сфері безпеки дорожнього руху», в якій дисертантом особисто визначено тенденції розвитку адміністративно-деліктного законодавства в сфері безпеки дорожнього руху; «Правова природа адміністративно-правового захисту в сфері безпеки дорожнього руху», в якій дисертантом особисто вивчені наукові публікації, присвячені проблемам розуміння сутності адміністративно-правового захисту, виділено ознаки останнього.

Наукові ідеї та розробки, що належать співавтору, у дисертації не використовувалися.

Практичне значення одержаних результатів полягає у тому, що ними є науково обґрунтовані теоретичні положення, а також висновки та рекомендації щодо напрямів вдосконалення законодавства України про виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, які ґрунтуються на новітніх технічних розробках з урахуванням можливості їх використання у цій сфері, позитивному зарубіжному досвіді та доктринальних

напрацюваннях вітчизняних вчених. Результати даного дослідження є вагомим внеском у розвиток теорії адміністративного права, а їх реалізація підвищить ефективність системи виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Зокрема, вони можуть бути використані у:

– *науковій діяльності* – з метою поглибленого опрацювання теоретичних і прикладних проблем забезпечення безпеки дорожнього руху, виконання адміністративних стягнень, зокрема у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а також розробки відповідних питань адміністративного права (акти впровадження Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, 2017 р., Університету митної справи та фінансів, 2017 р.);

– *законодавчій діяльності* – у ході пошуку науково обґрунтованих та орієнтованих на прикладне застосування ідей, пов'язаних із вдосконаленням системи виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, для покладення їх в основу проектів реформаторських нормативно-правових актів (лист Комітету з питань правової політики та правосуддя Верховної Ради України № 04-29/15-1929 від 22.09.2017);

– *практичній діяльності* – для оптимізації діяльності органів державної влади, уповноважених на здійснення тих чи інших операцій у рамках виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (акти впровадження в діяльність Жовтневого районного суду м. Дніпропетровська, 2017 р., патрульної поліції України в Дніпропетровській області, 2017 р.);

– *освітній діяльності* – під час удосконалення вже існуючих та розробки нових програм і планів підготовки та підвищення кваліфікації спеціалістів юридичного профілю, при підготовці відповідних розділів підручників, навчальних посібників, а також під час викладання курсів «Адміністративне право», «Адміністративно-деліктне право» (акти впровадження Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, 2017 р., Приватного навчального закладу «Львівський університет бізнесу і права»,

2017 р., Університету митної справи та фінансів, 2017 р.).

Апробація результатів дослідження. Основні теоретичні положення, висновки та рекомендації дисертаційного дослідження були оприлюднені на наукових конференціях та семінарах: «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти» (Донецьк, 2012), «Актуальні проблеми державотворення і правотворення» (Дніпропетровськ, 2012), «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти» (Донецьк, 2013), «Актуальні проблеми правоохоронної діяльності та юридичної науки» (Дніпропетровськ, 2013), «Права людини: теорія, реальність, перспективи» (Дніпропетровськ, 2013, 2014), «Правова держава: історія, сучасність та перспективи формування в Україні» (Дніпропетровськ, 2014), «Правова держава: історія, сучасність та перспективи формування в умовах євроінтеграції» (Дніпропетровськ, 2013), «Юридична освіта та юридична наука в Україні: витоки, сучасність, перспективи» (Запоріжжя, 2014), «Адміністративне право та процес України: пріоритетні напрямки розвитку в умовах демократизації» (Запоріжжя, 2014), «Актуальні проблеми державотворення, правотворення та правозастосування» (Дніпро, 2015, 2016).

Структура та обсяг роботи. Дисертація складається із основної частини (вступу, трьох розділів, які містять вісім підрозділів, висновків), списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 277 сторінок, з яких 223 сторінки основного тексту. Список використаних джерел складається зі 132-х найменувань і займає 15 сторінок, додатки викладено на 22-х сторінках.

РОЗДІЛ 1
ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ ВИКОНАННЯ
АДМІНІСТРАТИВНИХ СТЯГНЕНЬ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

1.1. Сучасний стан дослідження системи адміністративних стягнень та їх виконання у сфері безпеки дорожнього руху

Правове забезпечення виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху розглядається, головним чином, у рамках профільних наукових досліджень, а також тих, які присвячені більш масштабним правовим явищам, таких як виконання адміністративних стягнень (безвідносно до сфери забезпечення безпеки дорожнього руху), провадження у справах про адміністративні проступки, адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху. Іншими словами, для досягнення цілей даного дослідження слід висвітлити положення та висновки наукових праць, що зачіпають ті чи інші питання виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Найбільш ґрунтовними науковими працями з вищевказаних питань можна назвати дисертаційні дослідження таких авторів, як І.В. Слишалов «Виконання адміністративних стягнень, які признаються за правопорушення у сфері дорожнього руху» (для забезпечення єдності термінології поняття «адміністративне покарання» замінене на вітчизняний аналог «адміністративне стягнення»), Г.В. Джагупов «Діяльність міліції щодо виконання постанов про накладення адміністративних стягнень», М.М. Стоцька «Провадження у справах про адміністративні проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», Р.Є. Строцький «Провадження щодо виконання постанов у справах про адміністративні правопорушення», Р.В. Яров «Адміністративна відповідальність спеціальних суб'єктів – водіїв автотранспортних засобів»,

С.С. Гнатюк «Стадії провадження у справах про адміністративні проступки», Н.Я. Отчак «Правове забезпечення виконавчого провадження у справах про адміністративні правопорушення», В.Ф. Муцко «Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в Україні», Р.В. Миронюк «Органи внутрішніх справ як суб'єкти виконавчого провадження в справах про адміністративні правопорушення». Беручи до уваги зазначений науковий доробок, з'ясуємо стан дослідженості поняття, змісту та принципів виконання постанов про накладення адміністративних стягнень у сфері безпеки дорожнього руху, загальних вимог до виконання постанов про накладення адміністративних стягнень, дотримання яких сприятиме їх виконанню, а також проблемних аспектів та напрямків вдосконалення виконання й заміни найбільш поширених адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (штраф та позбавлення права керування транспортними засобами).

1. Поняття та зміст виконання постанов про накладення адміністративних стягнень. Перш ніж розкрити напрацювання вчених з питань поняття та змісту виконання постанов про накладення адміністративних стягнень у сфері безпеки дорожнього руху, вважаємо за доцільне навести міркування І.В. Слешалова щодо значення належного виконання постанов про накладення адміністративних стягнень. Вчений наголосив на тому, що правильно і своєчасно виконане адміністративне стягнення є запорукою адекватного ставлення громадян, в тому числі тих, хто вчинив адміністративні правопорушення, до адміністративної відповідальності. Він підкреслив, що виконанням стягнення завершується трудомістка робота з фіксації правопорушення, встановлення особи, яка його вчинила, збирання доказів її винуватості, ухвалення остаточного рішення. Він також звернув увагу на те, що саме якість приведення стягнення у виконання є критерієм ефективності юрисдикційної діяльності в цілому, оскільки саме на цій стадії відбувається цілеспрямоване втручання держави в приватне життя людини, виявляється потужний вплив на її свідомість з метою утвердження соціально прийнятного

зразка поведінки. Натомість, як зауважив вчений, невиконання або неналежне виконання постанов про накладення адміністративних стягнень робить безглуздим їх винесення юрисдикційними органами, законодавство про адміністративну відповідальність стає неефективним, знецінюються зусилля з виявлення та припинення правопорушень, підривається авторитет правоохоронних та інших юрисдикційних органів. Як наслідок, за його словами, безкарність правопорушників провокує на нові правопорушення одних і служить негативним прикладом для інших, бо свідчить про безсилля органів влади [1, с. 15-16].

Вищевикладене бачення поділяється багатьма вченими. В його основі лежить думка про те, що якість правового забезпечення виконання постанов про накладення адміністративних стягнень є неодмінною запорукою позитивних перетворень у суспільних відносинах, на настання яких спрямоване адміністративне стягнення. Належне функціонування адміністративної відповідальності можливе лише за умови, якщо дієвими будуть механізми виконання адміністративних стягнень.

Повертаючись до вивчення теоретичних здобутків вчених, пов'язаних із визначенням поняття та змісту виконання постанов про накладення адміністративних стягнень, вважаємо за необхідне проаналізувати їх міркування з цього приводу.

За визначенням, сформульованим Ю.О. Лівар, провадження з виконання постанов про накладення адміністративних стягнень – це самостійне адміністративне провадження у складі адміністративно-деліктного процесу, що являє собою регламентовану нормами адміністративного права діяльність органів виконавчої влади (їх посадових осіб) або уповноважених ними суб'єктів щодо практичної примусової реалізації заходів впливу на осіб, що вчинили адміністративні правопорушення, відповідно до змісту накладених на них адміністративних стягнень з метою реалізації цілей адміністративної відповідальності [2, с. 173].

Виділивши ознаки, що вирізняють виконавче провадження у справах про

адміністративні правопорушення, Р.В. Миронюк пропонує розуміти його як урегульовану нормами права процесуальну діяльність уповноважених на те органів і посадових осіб щодо виконання постанов про накладення адміністративних стягнень. На переконання вченого, це провадження утворює спеціальну сукупність правовідносин, що відрізняються самостійною предметною характеристикою і зв'язаністю з матеріальними адміністративно-правовими відносинами [3, с. 9].

За словами Н.Я. Отчак, виконавчим провадженням у справах про адміністративні правопорушення є сукупність правозастосовних та організаційно-технічних дій уповноважених органів, посадових осіб, які діють у межах правових приписів щодо реалізації постанов у справах про адміністративні правопорушення. На доповнення до того вчена зазначила, що під виконавчим провадженням у справах про адміністративні правопорушення слід вважати юридично значущу, здійснювану у визначеній послідовності, у суворо регламентованій формі діяльність компетентних органів із залученням учасників та суб'єктів, спрямовану на досягнення конкретного документально закріпленого результату. На її погляд, виконавче провадження у справах про адміністративні правопорушення як стадія адміністративного процесу є динамічною сукупністю закріплених в адміністративно-правових нормах способів, методів, форм, що визначають обов'язкове здійснення процедурно-процесуальних вимог, які відображають просторово-часові особливості процесуальної діяльності органів виконавчої влади та їх посадових осіб. Вказана діяльність, за її твердженням, спрямована на реалізацію їхньої компетенції, процесуального правового статусу фізичних та юридичних осіб і розгляд індивідуально-конкретних справ у сфері реалізації постанов у справах про адміністративні правопорушення. Також вчена зауважила, що виконавче провадження у справах про адміністративні правопорушення є адміністративною процедурою, яка виступає дієвим засобом охорони і захисту суб'єктивних прав і свобод, що зумовлено застосуванням імперативних, владних методів регулювання суспільних відносин, відповідністю

адміністративних правозастосовних процедур конституційним принципам поваги прав і свобод людини та громадянина, що особливо актуально у зв'язку з тенденцією переходу від жорстких заборонних заходів до правового менеджменту в соціально-правовій політиці держави [4, с. 7-10].

Визнаючи, що виконання постанов про накладення адміністративних стягнень є складовою провадження у справах про адміністративні правопорушення, завершальною стадією всього провадження, Г.В. Джагупов вказує, що цій стадії притаманна автономність та низка особливостей порівняно з іншими стадіями [5, с. 5].

З цього приводу С.С. Гнатюк наголосив, що на цій стадії досягається реальне виконання прийнятого у справі рішення та спрацьовує механізм виховного впливу на свідомість правопорушника, відновлюється порушений правопорядок [6, с. 12].

Розмірковуючи над сутністю провадження з виконання постанови про накладення стягнення, О.М. Григоришин та А.Ю. Суходольський наголосили, що воно являє собою нормативно врегульований порядок, який об'єднує послідовно вчинювані уповноваженим суб'єктом (уповноваженими суб'єктами) процесуальні дії щодо практичної реалізації адміністративного стягнення, призначеного правопорушнику юрисдикційним органом (посадовою особою). Крім того, вчені звернули увагу на те, що провадження з виконання постанови є частиною, видом завершальної стадії провадження у справах про адміністративні правопорушення – «виконання постанов про накладення адміністративних стягнень» [7, с. 147].

Визначаючи зміст виконання постанови про накладення адміністративного стягнення, Е.Ф. Демський дійшов висновку, що звернення постанови про накладення адміністративного стягнення до виконання охоплює: 1) своєчасне вручення (надсилання) порушнику копії постанови про накладення адміністративного стягнення; 2) роз'яснення порушнику порядку та умов її виконання; 3) своєчасне надсилання постанови органу-виконавцю; 4) контроль за виконанням постанови про накладення адміністративного

стягнення, інших питань – відстрочка виконання, припинення виконання, давність виконання тощо [8, с. 472; 7, с. 147].

У свою чергу, І.В. Слишалов визначає виконання постанов про адміністративні стягнення за правопорушення у сфері дорожнього руху як врегульовану процесуальними нормами діяльність компетентних органів із забезпечення примусового виконання постанов про накладення адміністративних стягнень, винесених у справах про правопорушення у сфері дорожнього руху [1, с. 8]

М.М. Стоцька вважає виконання постанов про накладення адміністративних стягнень за проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху заключною стадією провадження у справах про адміністративні правопорушення, яка полягає у застосуванні до порушника встановлених заходів впливу, що складають зміст накладеного адміністративного стягнення; забезпеченні виконання винесеної постанови; фактичній реалізації застосованого заходу стягнення [9, с. 14].

Таким чином, у науково-публіцистичній літературі для визначення поняття та змісту виконання постанов про накладення адміністративних стягнень використовуються такі формулювання: «заключна стадія провадження у справах про адміністративні правопорушення» (М.М. Стоцька) [9]; «складова частина провадження у справах про адміністративні правопорушення», «завершальна стадія всього провадження» (Г.В. Джагупов, О.М. Григоришин, А.Ю. Суходольський) [5; 7], «процесуальна діяльність щодо виконання постанов про накладення адміністративних стягнень» (Р.В. Миронюк) [3], «юридично значуща, здійснювана у визначеній послідовності, у суворо регламентованій формі діяльність компетентних органів» (Н.Я. Отчак) [4], «сукупність правозастосовних та організаційно-технічних дій уповноважених органів» (Н.Я. Отчак) [4], «нормативно врегульований порядок, який об'єднує послідовно вчинювані уповноваженим суб'єктом процесуальні дії щодо практичної реалізації адміністративного стягнення» (О.М. Григоришин, А.Ю. Суходольський) [7], «застосування до

порушника встановлених заходів впливу, які складають зміст накладеного адміністративного стягнення» (М.М. Стоцька), «забезпечення виконання винесеної постанови» (М.М. Стоцька), «фактична реалізація застосованого заходу стягнення» (М.М. Стоцька) [9], «реальне виконання прийнятого у справі рішення та спрацювання механізму виховного впливу на свідомість правопорушника, відновлення порушеного правопорядку» (С.С. Гнатюк) [6], «те, що охоплює: 1) своєчасне вручення (надсилання) порушнику копії постанови про накладення адміністративного стягнення; 2) роз'яснення порушнику порядку та умов її виконання; 3) своєчасне надсилання постанови органу-виконавцю; 4) контроль за виконанням постанови про накладення адміністративного стягнення, інших питань – відстрочка виконання, припинення виконання, давність виконання тощо» (Е.Ф. Демський) [8].

2. Принципи виконання адміністративних стягнень. Іншим питанням, належне дослідження якого вимагає ґрунтовного вивчення напрацювань представників науки адміністративного права, є принципи виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Огляд наукових джерел показав, що принципи виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху зачіпаються виключно у фундаментальних працях, присвячених провадженню у справах про адміністративні правопорушення у цій сфері, кількість яких є незначною. Зважаючи на це, для досягнення мети даного дослідження вважаємо за необхідне взяти до уваги міркування вчених щодо принципів провадження у справах про адміністративні правопорушення та виконання адміністративних стягнень безвідносно до тої чи іншої сфери.

Перш за все, відобразимо загальні уявлення вчених про принципи провадження у справах про адміністративні правопорушення та виконання адміністративних стягнень.

Оцінюючи вагомість правильного визначення принципів виконання постанов у справах про адміністративні правопорушення, Р.Є. Строцький наголосив, що «важливість їх правової регламентації зумовлюється тим, що

вони є відправною точкою правосуб'єктності учасників правовідносин у вказаному провадженні». Доходячи цього висновку, вчений виходив з того, що вирішення питання про принципи є основою для з'ясування необхідної процесуальної доктрини, оскільки принципи є орієнтиром, базою, на якій ґрунтується правозастосовна практика [10, с. 9].

Схожими до наведених є погляди Ю.О. Лівар на сутність та значення принципів виконання адміністративних стягнень. Вчений вважає їх формально визначеними, нормативними засадами діяльності уповноважених суб'єктів із практичного виконання постанов про накладення адміністративних стягнень, які відображають його зміст, призначення, особливості, а також гарантії досягнення цілей провадження [2, с. 133].

Визначаючи співвідношення принципів провадження у справах про адміністративні правопорушення та принципів виконання адміністративних стягнень, Н.Я. Отчак зауважила, що принципи виконавчого провадження у справах про адміністративні правопорушення певною мірою збігаються із принципами адміністративно-процесуальної діяльності, на яких будується провадження у справах про адміністративні правопорушення. У свою чергу, Р.Є. Строцький також дотримується думки про те, що формулювати та розглядати принципи виконання постанов у справах про адміністративні правопорушення слід «через призму загальних критеріїв щодо принципів, які є основою конституційного та адміністративного права, а також адміністративного судочинства в Україні» [10, с. 9]. Разом з тим, як зазначила Н.Я. Отчак, принципи виконавчого провадження у справах про адміністративні правопорушення мають і свої особливості, зумовлені впливом юрисдикційної діяльності на це адміністративне провадження. Зокрема, вони, на переконання вченого, визначають основні риси, сутнісні характеристики, зміст і призначення всієї сфери виконання судових та юрисдикційних рішень [4, с. 6, 9-10].

Висловлюючи власне бачення складу та класифікації принципів виконавчого провадження, Н.Я. Отчак виокремила три їх групи, серед яких:

а) загальні – верховенство права, законність, гласність; поєднання інтересів особи та суспільства; науковість;

б) принципи адміністративного процесу, які характеризують виконавче провадження, – публічність провадження, рівність учасників процесу перед законом та право на захисника і правову допомогу, провадження національною мовою;

в) спеціальні принципи виконавчого провадження – обов'язковість, своєчасність і повнота виконання, неупередженість державного виконавця, пріоритетність звернення стягнення на майно боржників, одноосібність прийняття рішення в конкретному виконавчому провадженні, доступність і гарантованість захисту прав стягувача і боржника [4, с. 6-7].

Розгорнутий аналіз змістового наповнення загальних принципів права та принципів адміністративного права разом із розглядом питання до їх належності до принципів виконання постанов про накладення адміністративних стягнень представлені у дисертаційному дослідженні Ю.О. Лівар.

Визначаючи вплив принципів верховенства права, законності та гуманності на положення законодавства, що встановлюють порядок виконання адміністративних стягнень, Ю.О. Лівар схиляється до думки, що принцип законності повною мірою притаманний і провадженню у справах про адміністративні правопорушення, і провадженню з виконання постанов про накладення адміністративних стягнень, як і принцип гуманності, який полягає у вимозі забезпечення поваги до особистості під час здійснення різних видів державної діяльності, в тому числі й тієї, яка здійснюється в рамках адміністративно-деліктного процесу. Для провадження з виконання постанов про накладення адміністративних стягнень цей принцип, на думку вченого, є найбільш актуальним при виконанні постанов про накладення адміністративних стягнень у вигляді адміністративного арешту. Разом з тим принцип верховенства права, за словами вченої, реалізується в першу чергу законодавцем при створенні відповідних законів. На її переконання, принцип

верховенства права має бути дотриманий при створенні законодавства про адміністративну відповідальність, а не у діяльності щодо її реалізації. Вчена стверджує, що і для провадження у справах про адміністративні правопорушення, і для провадження з виконання постанов про накладення адміністративних стягнень принцип верховенства права є невластивим [2, с. 140, 169].

З'ясовуючи особливості реалізації принципів усності та безпосередності у ході виконання адміністративних стягнень, Ю.О. Лівар вказала на те, що вони можуть бути властивими провадженню з виконання постанов про накладення адміністративних стягнень тільки частково. Вчена зазначила, що прояви принципу усності можна знайти у провадженнях з виконання постанов про накладення таких адміністративних стягнень, як адміністративний арешт, попередження, громадські роботи. Натомість, за її словами, усність як така відсутня у провадженнях з виконання постанов про накладення таких адміністративних стягнень, як виправні роботи чи оплатне вилучення чи конфіскація. Щодо належності принципу безпосередності процедурам виконання адміністративних стягнень Ю.О. Лівар зауважила, що цей принцип не властивий провадженням з виконання постанов про накладення таких адміністративних стягнень, як громадські роботи, виправні роботи, оплатне вилучення, конфіскація. У всіх цих випадках до виконання залучається сторонній суб'єкт, як-то адміністрація підприємства, на якому працює правопорушник, державний виконавець, орган місцевого самоврядування, який визначає об'єкти громадських робіт тощо. Водночас, цей принцип реалізується при виконанні постанов про накладення адміністративних стягнень у вигляді штрафу, адміністративного арешту чи позбавлення спеціального права, наданого даному громадянину, оскільки вони виконуються тими самими суб'єктами, які прийняли рішення про накладення адміністративного стягнення [2, с. 169-170].

Разом з тим система принципів виконання адміністративного стягнення, за твердженням Ю.О. Лівар, не включає принципи об'єктивної істини,

диспозитивності, оперативності, обґрунтовуючи це тим, що: 1) принцип об'єктивності істини має реалізовуватись там, де уповноважений суб'єкт має справу із необхідністю здійснення юридичної кваліфікації, тоді як під час виконання постанови про накладення адміністративного стягнення юридична кваліфікація не здійснюється, відтак підстав для реалізації принципу об'єктивності істини немає; 2) принцип диспозитивності не є властивим провадженню з виконання постанов про накладення адміністративних стягнень через те, що його учасники не наділяються жодними процесуальними правами, маючи, водночас, чимало обов'язків, виконання яких є безумовним; 3) принцип оперативності не є застосовним, оскільки тривалість провадження з виконання більшості адміністративних стягнень обумовлюється в основному характеристиками накладеного виконуваного адміністративного стягнення, і цю тривалість не можна ані збільшити, ані зменшити [2, с. 168].

Особливий інтерес для даного дослідження становить доробок інших вчених у частині, що містить положення та висновки про склад та змістовне наповнення принципів, що, як стверджується, є властивими виключно виконанню постанов про накладення адміністративних стягнень.

Основоположним принципом виконавчого провадження, що також відображає його призначення та спрямованість, є принцип невідворотності виконання, або безумовного виконання. У контексті виконання постанов про накладення адміністративних стягнень цей принцип може йменуватись принципом невідворотності виконання (безумовного виконання) адміністративних стягнень.

Розмірковуючи над сутністю та проявами зазначеного принципу, Ю.О. Лівар зазначила таке.

Серед принципів провадження з виконання постанов про накладення адміністративних стягнень можна виділити принцип, який не властивий провадженню у справах про адміністративні правопорушення, але властивий провадженням з виконання постанов про накладення адміністративних стягнень. Цей принцип умовно можна назвати «принцип безумовного

виконання адміністративного стягнення», а сутність його полягає у забезпеченні безумовного і неухильного виконання адміністративного стягнення, накладеного на правопорушника. Власне цей принцип є ключовим для досліджуваного виду адміністративного провадження, оскільки саме він відображає результативність та ефективність адміністративної відповідальності і досягнення її цілей [2, с. 170].

Реалізується зазначений принцип, за спостереженнями Ю.О. Лівар, по-різному для різних адміністративних стягнень. Прикладом цього вчений вважає виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу за відсутності добровільного виконання забезпечується примусовим стягненням штрафу за допомогою державного виконавця. При цьому примусове стягнення може бути звернено або на доходи правопорушника, або на його майно. Виконання постанов про накладення адміністративного стягнення у вигляді позбавлення спеціального права забезпечується тимчасовим вилученням посвідчення водія на стадії адміністративного розслідування в межах провадження у справах про адміністративні правопорушення або примусовим вилученням відповідного документа на стадії безпосереднього виконання [2, с. 170].

Іншим важливим проявом принципу безумовного виконання адміністративного стягнення, за словами вченої, є можливість заміни адміністративних стягнень у випадках, коли накладене адміністративне стягнення не може бути виконаним з тих чи інших причин [2, с. 171].

Також принцип безумовного виконання, на погляд І.В. Слишалова, полягає у тому, що немає часових рамок, протягом яких особа, притягнута до адміністративної відповідальності, могла б ухилитися від виконання адміністративного покарання, після чого виконавче провадження щодо неї підлягало б припиненню [1, с. 147].

Крім вищезазначеного, цінними видаються міркування щодо адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху, оскільки виконання постанов про накладення адміністративних стягнень у сфері

забезпечення безпеки дорожнього руху можна вважати його складовою.

Так, В.Ф. Муцко запропонував принципами, на яких ґрунтується адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху, вважати насамперед ті, що традиційно визнаються загальними, а також декілька спеціальних, серед яких:

- принцип пріоритету життя і здоров'я людини перед іншими соціально-економічними благами;
- принцип інформатизації адміністративно-правового регулювання;
- принцип пріоритетності превентивних заходів;
- принцип пріоритетності виконання профільних функцій;
- принцип комплексного регулювання суспільних відносин [11, с. 12].

У світлі викладеного можемо констатувати те, що принципами виконання адміністративних стягнень представники науки адміністративного права визнають: верховенство права, законність, гласність; поєднання інтересів особи та суспільства; науковість (Н.Я. Отчак, Ю.О. Лівар) [2; 4], гуманність, усність, безпосередність (Ю.О. Лівар) [2], принцип безумовного виконання (Ю.О. Лівар, І.В. Слишалов) [1; 2]; обов'язковість, своєчасність і повнота виконання; неупередженість державного виконавця; пріоритетність звернення стягнення на майно боржників; одноосібність прийняття рішення в конкретному виконавчому провадженні; доступність і гарантованість захисту прав стягувача і боржника (Н.Я. Отчак) [4].

Принципами адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху, що можуть мати значення для виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, є принцип пріоритету життя і здоров'я людини перед іншими соціально-економічними благами, принцип інформатизації адміністративно-правового регулювання та принцип пріоритетності превентивних заходів (В.Ф. Муцко) [11].

3. Виконання адміністративних стягнень, що накладаються за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

3.1. Загальні вимоги до виконання постанов про накладення

адміністративних стягнень.

Для напрацювання рекомендацій щодо вдосконалення механізмів виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, які матимуть більш виражений прикладний характер, необхідно висвітлити перетворення та нововведення, що пропонуються вченими до запровадження для оптимізації виконання усіх, а також конкретних адміністративних стягнень. Зважаючи на спрямованість нашого дослідження, вважаємо за доцільне викласти науковий доробок, пов'язаний із загальними вимогами до виконання постанов про накладення адміністративних стягнень, проблемами та напрямками вдосконалення виконання та заміни найбільш поширених адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (штраф та позбавлення права керування транспортними засобами).

Насамперед, на переконання вчених, відкритим залишається питання про необхідність прийняття постанов про накладення адміністративних стягнень із дотриманням вимог до виконавчих документів.

Серед багатьох інших наукових праць про зазначене йдеться у дисертації Р.В. Ярової. Вчена вказала на необхідність законодавчого закріплення вимоги, щоб у постанові у справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху містилися відомості про строк та порядок виконання такої постанови [12, с. 183]

Крім того, не можна залишати поза увагою зауваження вчених, пов'язані із неврегульованістю окремих питань повороту виконання постанов про накладення адміністративних стягнень.

Зокрема, порушується питання про те, КУпАП не дає відповіді на запитання, яким чином будуть відшкодовуватися витрати, понесені особою, яка притягалася до відповідальності, в результаті виконання постанови у справі про адміністративне правопорушення. Так, Р.В. Ярова з цього приводу зазначила, що на практиці може виникнути ситуація, що постанова про накладення адміністративного стягнення скасовується, а справа про

адміністративне правопорушення закривається. Але така постанова до моменту її скасування може вже бути частково або повністю виконана. При цьому, як зазначила вчена, ст. 296 КпАП лише встановлює, що скасування постанови із закриттям справи про адміністративне правопорушення тягне за собою повернення стягнених грошових сум, оплатно вилучених і конфіскованих предметів, а також скасування інших обмежень, зв'язаних із цією постановою (у разі неможливості повернення предмета повертається його вартість). Заповнити цю прогалину вчена запропонувала шляхом закріплення в КпАП норми про порядок відшкодування матеріальної і моральної шкоди, заподіяної особі неправомірним притягненням її до адміністративної відповідальності [12, с. 196-197].

Принагідно зазначимо, що у наукових колах широко підтримується ідея про ухвалення Верховною Радою України вітчизняного аналогу Процесуально-виконавчого кодексу про адміністративні правопорушення Республіки Білорусь, який детально врегулював би всі істотні аспекти виконання постанов про накладення адміністративних стягнень.

Зокрема, М.М. Стоцька, розглянувши організаційні та процесуальні проблеми виконання постанов про накладення адміністративних стягнень і процедур притягнення до адміністративної відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, дійшла висновку, що їх нормативне підґрунтя потребує подальшого розвитку й удосконалення. Прогресивний науковий доробок із зазначених питань, на переконання вченої, має увібрати в себе новий кодекс про адміністративні правопорушення та «адміністративно-процесуальний кодекс» [9, с. 14].

Отже, позитивним кроком вважається приведення вимог до постанов про накладення адміністративних стягнень до тих, що висуваються до виконавчих документів, належне врегулювання питань повороту виконання постанов про накладення адміністративних стягнень та компенсацію шкоди, що була причинена незаконним притягненням до адміністративної відповідальності, а також прийняття кодексу про виконання адміністративних стягнень.

3.2. Адміністративний штраф.

Переходячи до вивчення та узагальнення позицій вчених з питань виконання окремих адміністративних стягнень, беручи до уваги предмет даного дослідження, вважаємо за доцільне зосередитись на теоретичних напрацюваннях, пов'язаних із проблемами та напрямками вдосконалення виконання та заміни найбільш поширених адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (штраф та позбавлення права керування транспортними засобами).

Як відомо, питанням виконання адміністративних штрафів, зокрема тих, що накладаються за порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, приділяється значна увага вчених.

Огляд фундаментальних досліджень дозволяє стверджувати, що їх автори наголошують на необхідності вдосконалення відповідного законодавства. Однак не є однаковими погляди вчених на те, в яких напрямках та з використанням яких засобів має відбуватись таке вдосконалення.

Розвиваючи ідею про запровадження механізмів спонукання до добровільного погашення штрафів, як правило, вказують на необхідність підвищення заінтересованості порушника у цьому та спрощення правових і технічних аспектів процедури сплати штрафів [5, с. 10-11; 1, с. 119].

Крім того, рішеннями, спрямованими на забезпечення повного та своєчасного виконання постанови про адміністративний штраф у наукових джерелах, визнаються вилучення посвідчення водія, внесення водієм на особистий депозитний рахунок коштів для погашення можливих штрафів у безспірному порядку, контроль сплати водієм адміністративних штрафів під час проходження ним та його транспортним засобом встановлених законом обов'язкових процедур із залученням представників влади.

Тимчасове вилучення посвідчення водія у кожному випадку вчинення адміністративного правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, за яке може бути накладений штраф, до сплати штрафу позитивним кроком вважає І.В. Слишалов [1, с. 124-125].

Іншим ефективним інструментом, що може сприяти досягненню зазначеної мети, на погляд І.В. Слишалова, є внесення водієм на особистий депозитний рахунок коштів для погашення можливих штрафів у безспірному порядку. Запровадити це нововведення І.В. Слишалов вважає за доцільне лише як санкцію за протиправну поведінку (несплату штрафу), а не як превентивний захід. У протилежному випадку, як зазначає вчений, сама наявність у законі норми про обов'язковий депозит для кожного водія поставить будь-якого громадянина у ситуацію існування презумпції його неналежної, більш того, незаконної поведінки. Механізм відкриття депозитного рахунку, на думку вченого, має бути приватноправовим (договір банківського вкладу). Списання депозитних коштів, за словами вченого, відбуватиметься за заздалегідь визначених умов за правилами розрахунків за акредитивом. Також, у цьому контексті І.В. Слишалов зауважив, що має бути передбачений порядок адміністративного контролю за виконанням вимоги про відкриття депозиту та притягнення до адміністративної відповідальності за невиконання цього обов'язку [1, с. 127-128].

Поруч із зазначеним до запровадження багатьма вченими пропонується використання заохочень (стимулів) для порушників, що своєчасно сплатили штраф, та інші заходи, покликані сприяти належному виконанню цього обов'язку.

Так, І.В. Слишалов дотримується думки, що це нововведення позитивно відобразиться на загальній ситуації із виконанням постанов про накладення адміністративних штрафів та чинитиме значний економічний ефект. Оптимальним розміром знижки, що може надаватись, вчений вважає 20 % [1, с. 129].

Також звертається увага на необхідність передбачення можливості сплати сум штрафів у розстрочку як за добровільного порядку виконання постанови, так і у випадку примусового її виконання [5, с. 15].

Для більшого врахування індивідуальних особливостей конкретних справ та розширення проявів гуманізму Р.В. Миронюк вважає за необхідне

передбачити можливість подовження строку для добровільної сплати адміністративного штрафу або надання розстрочки його оплати на визначені строки за обставин, які унеможливають негайну оплату штрафу [3, с. 12].

Крім підвищення заінтересованості порушників у своєчасній і повній сплаті штрафу, у наукових працях зустрічається думка про доцільність встановлення ефективних заходів заохочення та стягнення до посадових осіб, які займаються виконанням таких постанов [3, с. 13].

На доповнення до зазначеного у наукових джерелах порушується питання про правомірність подвоєння суми адміністративного штрафу у випадку прострочення його сплати.

Серед інших вчених на непропорційність зазначеного заходу реагування на невиконання постанови про адміністративний штраф, відсутність ефективних засобів юридичного захисту від зловживань під час його застосування вказала Ю.О. Лівар, зазначивши, що таке збільшення розміру штрафу уявляється сумнівним з точки зору законності, оскільки законом не визначається обов'язок уповноваженого суб'єкта з'ясувати, з якої причини не відбулося добровільне виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу. Отже, за словами вченої, у разі, наприклад, коли у правопорушника немає грошей для сплати штрафу, з нього мають стягнути суму, удвічі більшу, що ще більш ускладнює виконання [2, с. 154-155].

Наступним заходом, необхідність якого обґрунтував І.В. Слишалов, є контроль сплати водієм адміністративних штрафів під час проходження ним та його транспортним засобом встановлених законом обов'язкових процедур із залученням представників влади.

Йдеться про державний технічний огляд, реєстраційні дії тощо. Разом з тим виявлення несплачених штрафів не має бути перешкодою для успішного проходження тих чи інших процедур. На думку І.В. Слишалова, зазначене потребує внесення відповідних змін в підзаконні нормативні акти, які регламентують порядок проведення державного технічного огляду транспортних засобів та здійснення реєстраційних дій щодо транспортних

засобів. Практика досягнення інших, прямо не пов'язаних з перевіркою технічного стану транспортних засобів, завдань вже давно і плідно використовується державними органами. Наприклад, при державному технічному огляді вирішуються такі завдання, як попередження і припинення злочинів та адміністративних правопорушень, пов'язаних з експлуатацією транспортних засобів; виявлення викрадених транспортних засобів, а також транспортних засобів учасників дорожнього руху, що зникли з місць дорожньо-транспортних пригод; державний облік показників стану безпеки дорожнього руху; контроль за виконанням власниками транспортних засобів вимоги про обов'язкове страхування цивільної відповідальності та ін. У зв'язку з вищевикладеним вчений пропонує внести до нормативних актів, що регламентують порядок проведення державного технічного огляду транспортних засобів та здійснення реєстраційних дій щодо транспортних засобів, зміни, що встановлюють заборону на здійснення зазначених дій щодо осіб, які не виконали адміністративні стягнення за правопорушення у сфері дорожнього руху [1, с. 129-130].

Іноземне походження порушника, як стверджується у наукових дослідженнях, також може ускладнити стягнення штрафу через відсутність правових перешкод для перетинання державного кордону України через наявність несплачених штрафів.

Формулюючи власне уявлення про напрями вирішення зазначеного питання, І.В. Слишалов констатував, що адміністративний штраф, який накладається за правопорушення у сфері дорожнього руху, не відноситься до одномоментних або короткочасних стягнень. Процедура його виконання, за спостереженнями вченого, може бути значно розтягнута в часі, якого буває цілком достатньо для того, щоб громадянин іноземної держави, який вчинив правопорушення, встиг повернутися до себе на батьківщину. Виконання таких постанов на території інших країн, де діють інші закони, зазначив вчений, як правило, є ускладненим або неможливим. Одним зі шляхів вирішення І.В. Слишалов вважає укладення міжнародних договорів з питань виконання

постанов, винесених у справах про адміністративні правопорушення [1, с. 116-117].

У декількох наукових працях зустрічається пропозиція щодо розширення повноважень органів поліції щодо накладення адміністративних штрафів на місці вчинення правопорушення.

Так, М.М. Стоцька схиляється до думки, що корисною практикою може бути накладення штрафів органами поліції на місці вчинення правопорушення в абсолютно визначеному розмірі [9, с. 18].

У свою чергу, І.В. Слишалов позитивним кроком вважає дозволити стягувати на місці вчинення правопорушення штрафи, розмір яких є меншим, ніж встановлена законом невелика сума. Вагомим аргументом на користь цього є те, що, за словами вченого, виконавчій службі недоцільно доручати примусове виконання штрафів, оскільки для держави це є збитковим [1, с. 137-138]

Крім вищезазначеного, корисними для даного дослідження можуть бути міркування вчених про усунення техніко-юридичних недоліків вітчизняного законодавства про виконання адміністративних штрафів, зокрема про надання системності його положенням.

Дослідження Р.В. Ярової показало, що якщо порядок виконання постанови про накладення штрафу за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, законодавцем врегульовано, то яким чином виконуються всі інші постанови про накладення штрафу за правопорушення у сфері дорожнього руху – зі змісту норм КпАП незрозуміло. Для усунення зазначених неузгодженостей, зважаючи на те, що ч. 3 ст. 299 КпАП містить розбіжності із ст. 300-1 КпАП та ч. 1 ст. 307 КпАП, вчена запропонувала ч. 3 ст. 299 КпАП викласти в такій редакції: «Постанова про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу, крім постанов про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, підлягає примусовому виконанню після закінчення

строку, встановленого частиною першою статті 307 цього Кодексу». Іншим заходом, який, на думку вченої, наблизить вітчизняне законодавство до досконалості, є визначення у примітці до ст. 14-2 КпАП того, які конкретно статті Особливої частини КпАП віднесені до «правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху» [12, с. 190-191].

Узгодження шляхом регламентування потребує також діяльність органів влади, залучених до виконання постанов про накладення адміністративних стягнень. Зокрема, вжити заходів для вдосконалення порядку взаємодії посадових осіб органів внутрішніх справ і державних виконавців щодо примусового стягнення штрафів рекомендує Р.В. Миронюк [3, с. 13].

Також привертає увагу здійснений Р.В. Яровою аналіз правил виконання постанови про накладення штрафу, який стягується на місці вчинення адміністративного правопорушення, за підсумками якого автор висловила переконання у тому, що правове регулювання цих питань є недовершеним.

Посилаючись на відповідне законодавство, Р.В. Ярова констатувала, що у встановлених законом випадках поліція має право накладати стягнення за правопорушення, які вчиняються водіями автотранспортних засобів, на місці вчинення адміністративного правопорушення, а постанови у таких випадках мають виконуватися на місці вчинення правопорушення виключно у безготівковій формі. За твердженням вченої, на практиці може виникнути низка проблем, а саме:

- порушник не згоден із стягненням і хоче його оскаржити, тоді одночасно виникають дві стадії провадження – оскарження і виконання;
- порушник згоден із стягненням, але в момент вручення постанови не має коштів на оплату штрафу або з інших причин не може виконати постанову, тоді протягом якого часу він добровільно може виконати постанову?
- постанову про накладення адміністративного стягнення виносить суд, тоді протягом якого часу з моменту набрання постановою законної сили порушник може сплатити штраф добровільно? [12, с. 192].

Підсумовуючи зазначене, вчена вказала на необхідність якомога швидшого законодавчого вирішення, оскільки фактично для учасників правовідносин, пов'язаних із безпекою дорожнього руху, в тому числі водіїв автотранспортних засобів, строк для добровільного виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу не встановлено. Це, за словами Р.В. Ярової, є суттєвим порушенням їх прав, свобод і законних інтересів, гарантованих Конституцією України, і така ситуація призводить до того, що порушники у сфері дорожнього руху значно обмежені у правах порівняно з порушниками інших норм адміністративного права [12, с. 192].

Підсумовуючи погляди вчених на нинішній стан правового регулювання виконання адміністративних штрафів, зазначимо, що позитивними практиками, що можуть його покращити, визнаються: вилучення посвідчення водія до повного погашення заборгованості з адміністративних штрафів; внесення водієм на особистий депозитний рахунок коштів для погашення можливих штрафів у безспірному порядку, якщо на нього був накладений штраф; контроль сплати водієм адміністративних штрафів під час проходження ним та його транспортним засобом встановлених законом обов'язкових процедур із залученням представників влади; зменшення суми штрафу, що має бути стягнена, за умови його сплати у встановлений законом строк; передбачення можливості сплати сум штрафів у розстрочку та подовження строку для добровільної сплати; встановлення ефективних заходів заохочення та стягнення до посадових осіб, які виконують постанови про штраф; заборона збільшувати розмір штрафу у два рази у зв'язку із його несплатою у встановлений законом строк без з'ясування поважності причин цього; розширення повноважень органів поліції щодо накладення адміністративних штрафів на місці вчинення правопорушення; усунення техніко-юридичних недоліків вітчизняного законодавства про виконання адміністративних штрафів, зокрема, шляхом надання системності його положенням; детальне регламентування потребує також діяльність органів влади, залучених до виконання постанов про накладення адміністративних стягнень.

3.3. Позбавлення права керування транспортними засобами.

Огляд науково-публіцистичної літератури дозволяє стверджувати, що якість правового регулювання позбавлення права керування транспортними засобами оцінюється вченими неохайно. Значна увага приділяється виявленню реальних та потенційних проблем позбавлення права керування транспортними засобами за вчинення відповідних адміністративних правопорушень та відшукуванню найкращих шляхів їх вирішення.

Насамперед, йдеться про очевидний та найбільш значущий недолік положень законодавства про позбавлення права керування транспортними засобами, яким є неврегульованість багатьох аспектів виконання цього стягнення, зокрема тих, що мають критичне значення для цього.

Серед праць інших вчених, вищезазначене питання широко висвітлено у дисертації Р.В. Ярової. Порівнюючи порядок виконання адміністративного стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами за правилами, що на даний момент є нечинними, із чинними положеннями про це, вчена вказала на таке.

Стаття 318 КпАП до внесення змін мала назву «Порядок виконання постанови про позбавлення права керування транспортним засобом, річковим або маломірним судном». Вона врегульовувала процес виконання постанови про позбавлення права керування транспортним засобом водіїв. Після внесених змін ця норма не регулює порядок виконання постанов про позбавлення права керування транспортним засобом. Вчена констатувала, що на законодавчому рівні це питання не вирішено, що є суттєвим недоліком. Вона наголосила на тому, що незрозумілою є позиція законодавця, згідно з якою фактично у КпАП відсутнє законодавче регулювання виконання постанови про позбавлення права керування транспортним засобом [12, с. 194-195].

Наводячи аргументи на обґрунтування зазначених тверджень, Р.В. Ярова зазначила, що останні зміни до КпАП не встановлюють, серед іншого, особливостей обчислення строків позбавлення права керування транспортним засобом, які раніше регулювалися ст. 321 КпАП. За загальним правилом, строк

позбавлення спеціального права обчислюється з дня винесення постанови про позбавлення спеціального права. Але це правило не поширюється на водіїв автотранспортних засобів. Адже такий суб'єкт протиправного діяння виключений із диспозиції ст. 321 КпАП. Для водіїв автотранспортних засобів КпАП не встановлює порядку обчислення строків позбавлення спеціального права, що дає можливість правозастосувачу неоднозначно трактувати норми права [12, с. 195].

Крім того, вчений визнає помилковим вилучення з ч. 2 ст. 321 КпАП положення такого змісту: «Вилучене посвідчення водія транспортного засобу повертається особі, яку було позбавлено права керування транспортним засобом, після успішного складання нею у відповідному підрозділі Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечує безпеку дорожнього руху, іспитів для отримання права керування» [12, с. 195].

Підсумовуючи викладене, Р.В. Ярова схиляється до думки про те, що фактично норми чинного КпАП не встановлюють процесуального порядку виконання постанови про позбавлення такого спеціального права, як права керування транспортним засобом. Вчена стверджує, що глава 30 повинна відповідати своїй назві і регулювати процесуальні аспекти виконання постанови про позбавлення спеціального права, зокрема питання про:

- суб'єкти, які уповноважені виконувати постанову про позбавлення права керування транспортним засобом;
- порядок вилучення посвідчення водія, щодо якого винесено постанову про позбавлення права керування транспортним засобом;
- порядок видачі тимчасового дозволу на право керування транспортним засобом на строк, встановлений для подання скарги або до прийняття рішення у скарзі;
- порядок повернення посвідчення водія у випадку, якщо в результаті розгляду скарги на постанову буде прийнято рішення про скасування постанови і закриття справи або про заміну позбавлення права керування транспортним засобом іншим заходом стягнення;

- порядок обчислення строків позбавлення права керування транспортним засобом;
- порядок видачі посвідчення водія після закінчення строку, на який водія позбавляли права керування транспортним засобом [12, с. 195-196].

Не менш важливим проблемним аспектом позбавлення права керування транспортними засобами є вилучення у порушника посвідчення водія у випадку ухилення порушника від його добровільного передання органам поліції.

Із цього питання І.В. Слишалов наголосив на тому, що відсутність правової регламентації механізму вилучення посвідчення водія є критичним недоліком. На обґрунтування цього вчений вказав, що застосування примусових заходів для вилучення посвідчення водія не передбачено, що зводить можливість виконання постанови про призначення адміністративного стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами до очікування добровільного передання посвідчення водія або наполегливим нагадуванням про необхідність цього. Декларована у законі можливість вилучення, на думку вченого, нічим не забезпечена та розрахована, здебільшого, на ситуації вилучення посвідчення водія у ході виконання функцій з контролю та нагляду у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [1, с. 142].

Також, як зазначив Г.В. Джагупов, залишається ймовірність того, що особа, позбавлена права керування, має два посвідчення водія, одне з яких вилучається, а інше правопорушник продовжує використовувати. За спостереженнями вченого, досить часто такі водії керують транспортними засобами без посвідчення. Тому, на його думку, необхідно віднайти способи забезпечення механізму реального покарання порушників правил дорожнього руху і не допускати їх до цього процесу під час відбування стягнення [5, с. 12].

Недосконалим вважається порядок взаємодії між судом та органами, що виконують постанову про позбавлення спеціального права. Зокрема, Г.В. Джагупов з цього приводу висловився так: «Механізм прийняття рішення

про позбавлення права керування та виконання відповідної постанови врегульовано дуже незадовільно. За словами вченого, на практиці працівники органів внутрішніх справ вилучають посвідчення на право керування, готують матеріали справи і надсилають їх судді. Суддя, в свою чергу, приймає постанову про позбавлення права керування транспортними засобами, яка виконується посадовими особами органів внутрішніх справ шляхом вилучення посвідчення водія. Проте питання, як має відбуватися передача посвідчення водія від міліції до суду і навпаки, законом не врегульовано» [5, с. 11].

Іншою оригінальною пропозицією Г.В. Джагупова є запровадження державних номерних знаків спеціальної серії для індивідуальних транспортних засобів, водії яких керували ними в стані сп'яніння чи будучи позбавленими права керування або без права керування взагалі [5, с. 15].

Наступним корисним нововведенням у цій сфері, на переконання декількох вчених, є запровадження механізмів дострокового закінчення строку позбавлення права керування транспортними засобами.

Так, Р.В. Миронюк пропонує передбачити можливість подавати клопотання про скорочення строку позбавлення права керування транспортними засобами до суду, який застосував це адміністративне стягнення [3, с. 14].

Визнаючи доцільним розширити умови скорочення строку позбавлення спеціального права, Г.В. Джагупов правильним кроком вважає надання можливості сплати за це додаткового штрафу. На переконання вченого, після закінчення половини строку позбавлення права керування транспортними засобами слід надати порушнику можливість достроково закінчити дію цього стягнення, сплативши за це додатковий штраф у відповідному розмірі [5, с. 11-12].

Беручи до уваги викладене, маємо можливість констатувати, що у наукових джерелах перспективними напрямками вдосконалення механізмів виконання постанов про позбавлення права керування транспортними засобами вважають: 1) якісне врегулювання істотних аспектів виконання цього

стягнення (порядок вилучення посвідчення водія, щодо якого винесено постанову про позбавлення права керування транспортним засобом; порядок обчислення строків позбавлення права керування транспортним засобом тощо); 2) запровадження ефективних інструментів примусового вилучення посвідчення водія у випадку ухилення порушника від його добровільного передання органам поліції; 3) унеможливлення користування іншими посвідченням водія, крім вилученого, якщо у порушника їх було декілька; 4) застосування державних номерних знаків спеціальної серії для індивідуальних транспортних засобів, водії яких керували ними в стані сп'яніння чи будучи позбавленими права керування або без права керування взагалі; 5) розробка та введення в дію механізмів дострокового закінчення строку позбавлення права керування транспортними засобами.

3.4. Заміна адміністративних стягнень.

Вагоме значення для результативності даного дослідження можуть мати напрацювання вчених щодо підстав та способів заміни адміністративних стягнень, що застосовуються за порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Метою заміни адміністративних стягнень прийнято вважати забезпечення неухильного виконання постанов про накладення адміністративних стягнень за умови, якщо їх виконання унеможлиблюється з об'єктивних чи суб'єктивних причин, а також досягнення передбачених законом цілей адміністративної відповідальності. Підставами для заміни адміністративних стягнень, як зазначила Р.В. Ярова, можуть бути:

– відсутність в особи, на яку накладене адміністративне стягнення, джерел доходів або майна, необхідних для виконання адміністративного стягнення;

– ухилення особи, на яку накладене адміністративне стягнення, від його виконання за умови відсутності можливості забезпечення його примусового виконання [2, с. 159].

Розглянувши результати відповідних досліджень, можемо зауважити,

що широкою підтримкою користується думка про необхідність розробки та запровадження механізму заміни адміністративного штрафу іншим стягненням на випадок, якщо порушник не має майна та джерел доходів або якщо вартість операцій із звернення стягнення на майно порушника перевищує розмір штрафу.

Зокрема, І.В. Слишалов, розмірковуючи над зазначеним механізмом, вказав на те, що це сприятиме підвищенню карального потенціалу штрафу і, що не менш важливо, створить умови для забезпечення невідворотності його виконання. За словами вченого, необхідно створити умови, за яких порушнику буде вигідніше сплатити штраф, ніж намагатися ухилитись від його сплати шляхом приховування доходів або майна, на яке можна було б звернути стягнення [1, с. 153].

Адміністративним стягненням, на яке може бути замінений штраф, на переконання І.В. Слишалова, має бути адміністративний арешт. Вчений вважає, що у разі неможливості виконання постанови про призначення адміністративного стягнення у вигляді адміністративного штрафу, з підстав, встановлених законом, суд, орган, посадова особа, які винесли постанову, можуть замінити несплачену суму штрафу на адміністративний арешт виходячи з розрахунку 350 рублів (приблизно 140 гривень) за 1 добу адміністративного арешту (загальний термін адміністративного арешту не може перевищувати 15 діб) [1, с. 11].

Разом з тим ідея щодо створення можливості замінювати адміністративний штраф на адміністративний арешт не є безальтернативною. Зокрема, Р.В. Миронюк вважає, що зазначений захід є оптимальним рішенням лише за умови, якщо підставою для цього слугуватиме виключно ухилення правопорушника від сплати штрафу та вчинення ним дій, що перешкоджають стягненню штрафу в примусовому порядку. Заміна штрафу іншими адміністративними стягненнями, на переконання вченого, є доречною у разі неспроможності порушника сплатити штраф через відсутність коштів та майна [3, с. 16].

Зазначена думка знайшла своє відображення, зокрема, у наукових працях Р.В. Ярової. Вчена вважає правильним, що у разі відсутності у порушника будь-якого або офіційного заробітку, а також майна, на яке можна звернути стягнення (порушника фактично неможна притягнути до відповідальності), адміністративне стягнення у вигляді штрафу слід замінити на громадські роботи [12, с. 193].

Не менш важливим, ніж належне правове регулювання заміни адміністративного штрафу, є якісне правове забезпечення заміни інших адміністративних стягнень, серед яких громадські та виправні роботи.

Змістовним джерелом ідей, пов'язаних із зазначеним питанням, слугують напрацювання Ю.О. Лівар. Її бачення підстав та шляхів заміни адміністративних стягнень є таким.

Вчена наголошує, що адміністративне стягнення у вигляді громадських робіт може бути замінене на адміністративне стягнення у вигляді адміністративного арешту у випадку ухилення особи від його виконання. Також на адміністративний арешт, як зазначає вчена, має здійснюватися заміна адміністративного стягнення у вигляді виправних робіт у тому випадку, коли особа ухиляється від їх виконання. У цих випадках, за її словами, використовується логіка заміни адміністративного стягнення від такого, механізм виконання якого припускає можливість його невиконання чи ухилення від виконання, до такого, виконання якого є абсолютним [2, с. 155].

Натомість, на переконання Ю.О. Лівар, нелогічною є заміна адміністративних стягнень у вигляді громадських робіт та виправних робіт на штраф у зв'язку з ухиленням від їх виконання. Вчена схиляється до думки, що у разі виникнення більшості таких підстав особа, до якої застосовано адміністративне стягнення, втрачає джерела доходів і стягнення з неї штрафів за таких умов ускладнюється і навіть стає неможливим. Більше того, громадські роботи, як правило, передбачаються як альтернативне штрафу адміністративне стягнення і їх застосування є доцільним тільки у тому випадку, коли особа не має грошових коштів для сплати штрафу [2, с. 171].

Разом з тим у наукових джерелах нерідко зустрічається думка, що положення про порядок застосування адміністративних стягнень є невичерпними. Йдеться про те, що вони не регулюють із достатньою точністю та зрозумілістю усе різноманіття суспільних відносин, які можуть виникнути під час заміни адміністративних стягнень.

Зокрема, як зазначає, Ю.О. Лівар, на даний момент поняття «ухилення від виконання адміністративного стягнення у вигляді виправних робіт» можна наповнити змістом лише шляхом застосування за аналогією положень Кримінально-виконавчого кодексу України. Наприклад, із посиланням на зазначений документ, вчений запропонувала вважати ухиленням від виконання адміністративного стягнення у вигляді виправних робіт: невиконання встановлених обов'язків; допущення більше двох разів протягом місяця прогулів, а також більше двох порушень трудової дисципліни протягом місяця або появу на роботі в нетверезому стані, у стані наркотичного або токсичного сп'яніння. На доповнення вчена визнала таке законодавче рішення позитивним, оскільки зазначені випадки ухилення є конкретними, їх перелік є вичерпним, вони досить легко можуть бути зафіксовані та задокументовані [2, с. 162].

Іншим значним недоліком чинного законодавства залишається недостатня урегульованість процедур заміни адміністративних стягнень.

Зокрема, увага звертається на необхідність ґрунтовного вивчення фактичних обставин для з'ясування наявності підстав для заміни адміністративного штрафу. За твердженням І.В. Слишалова, процедурною підставою для заміни адміністративного штрафу має бути акт судового пристава-виконавця про неможливість виконання адміністративного стягнення. Правовою основою для цього також слугуватиме положення, за яким, «якщо в особи, яка була притягнена до адміністративної відповідальності, відсутні майно або доходи, на які може бути звернено адміністративне стягнення, і заходи для відшукування майна такої особи виявилися безрезультатними, постановою про призначення адміністративного стягнення повертається органом, посадовою особою, що привели постанову у виконання, судді,

органу, посадової особи, який виніс постанову, з відміткою про невиконання. При цьому посадова особа, на виконанні у якого перебувала постанова про призначення адміністративного покарання, складає відповідний акт, що затверджується вищим посадовою особою» [1, с. 152].

Універсальний та більш детальний, ніж наведений, порядок заміни адміністративних стягнень розробила Ю.О. Лівар. Вчена вважає, що в умовах чинного законодавства можна запровадити механізм прийняття рішення про заміну адміністративного стягнення, який вимагатиме від органів або посадових осіб, уповноважених на його виконання, вчинення нижченаведених дій.

По-перше, уповноважений суб'єкт має підготувати подання про заміну адміністративного стягнення стосовно конкретної особи з обґрунтуванням наявності підстав для здійснення такої заміни, а також спрямувати це подання до того суду, який виніс постанову про накладення адміністративного стягнення. По-друге, суд, отримавши зазначене подання, має здійснити низку підготовчих дій, зокрема переконатись, що заміна адміністративного стягнення про яку йдеться у поданні, відноситься до його компетенції та перевірити, чи правильно оформлене подання та документи, що до нього долучені. По-третє, суд має розглянути справу по суті, тобто визначити, чи дійсно існують підстави для заміни адміністративного стягнення, а також чи є обставини, які можуть перешкодити виконанню нового адміністративного стягнення. По-четверте, суд має прийняти рішення про заміну адміністративного стягнення, оформити відповідну постанову та довести цю постанову до відома правопорушника й органу, який виніс відповідне подання. По-п'яте, постанова про заміну адміністративного стягнення має бути спрямована до органу виконання [2, с. 157-158].

Оновлений кодекс про адміністративні правопорушення, на думку Ю.О. Лівар, має передбачити незначною мірою доопрацьований порядок заміни адміністративних стягнень.

Зокрема, це стосується випадків, коли в особи, на яку накладено

адміністративне стягнення у вигляді штрафу, немає ані грошових коштів для сплати штрафу, ані джерел доходів, ані майна, на яке можна звернути стягнення. В даному випадку, наголосила вчений, державний виконавець має повернути органу, який наклав адміністративне стягнення, постанову разом із документом, що підтверджує наявність згаданого факту. У свою чергу, зазначений орган, якщо він не є судом, має підготувати подання до місцевого суду із клопотанням про заміну адміністративного стягнення у вигляді штрафу на адміністративне стягнення у вигляді громадських робіт. Якщо суд приймає відповідне рішення, його виконання відбувається у традиційний для громадських робіт спосіб [2, с. 158].

Не менше значення для того, щоб правове підґрунтя заміни адміністративних стягнень було якісним, має правильне вирішення питання про участь порушника у розгляді питання про заміну адміністративного стягнення, що було накладене на нього.

Із цього приводу Ю.О. Лівар висловила такі міркування. Письмове провадження є припустимим тільки у тому випадку, коли особа не використала своє право на участь у розгляді справи. Наявність такого права є невід'ємним елементом процесуального статусу такої особи у процесах будь-якого виду, що дає можливість надати суду докази, які можуть бути відсутні в матеріалах справи. Крім того, пояснення такої особи можуть суттєво змінити уявлення судді про об'єктивні обставини справи і вплинути на зміст прийнятого рішення. Але з метою економії із провадження у справах про адміністративні правопорушення за КпАП можна запозичити способи повідомлення осіб про час і місце розгляду справи. Відтак, вважаємо за доцільне передбачити норму такого змісту: «Розгляд справи відбувається у присутності особи, стосовно якої вирішується питання про заміну адміністративного стягнення. Повідомлення особи про час і місце розгляду справи здійснюється в порядку, передбаченому для провадження у справах про адміністративні правопорушення [2, с. 156].

Крім того, Ю.О. Лівар склала перелік обставин, що мають увійти у предмет доказування у зазначених справах [2, с. 166].

З'ясувавши погляди вчених щодо заміни адміністративних стягнень, доходимо висновку, що широко підтримується думка про запровадження механізмів заміни адміністративних стягнень. Цей крок, як стверджується, має забезпечити повне та своєчасне виконання адміністративного стягнення. Пропонується адміністративний штраф замінювати на громадські роботи (на переконання інших вчених, – на адміністративний арешт), якщо порушник не має майна та джерел доходів або якщо вартість операцій із звернення стягнення на майно порушника перевищує розмір штрафу. Стверджується, що адміністративне стягнення у вигляді громадських робіт або виправних робіт може бути замінене на адміністративний арешт у випадку ухилення особи від його виконання. Наголошено, що має бути детально опрацьована матеріально-правова основа для заміни адміністративних стягнень (зокрема, має бути наповнене конкретним змістом поняття «ухилення від виконання адміністративного стягнення»). Також, одностайно підтримується думка про те, що слід належним чином врегулювати процедури розгляду та прийняття рішення про заміну адміністративного стягнення.

Таким чином, аналіз стану дослідження поняття, змісту та принципів виконання постанов про накладення адміністративних стягнень, загальних вимог до виконання постанов про накладення адміністративних стягнень, дотримання яких сприятиме їх виконанню, а також проблемних аспектів та напрямків вдосконалення виконання і заміни найбільш поширених адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (штраф та позбавлення права керування транспортними засобами) дозволив зробити декілька узагальнень.

1. У науково-публіцистичній літературі для визначення поняття та змісту виконання постанов про накладення адміністративних стягнень використовуються такі формулювання: «заключна стадія провадження у справах про адміністративні правопорушення» (М.М. Стоцька) [9]; «складова частина провадження у справах про адміністративні правопорушення», «завершальна стадія всього провадження» (Г.В. Джагупов, О.М. Григоришин,

А.Ю. Суходольський) [5; 7], «процесуальна діяльність щодо виконання постанов про накладення адміністративних стягнень» (Р.В. Миронюк) [3], «юридично значуща, здійснювана у визначеній послідовності, у суворо регламентованій формі діяльність компетентних органів» (Н.Я. Отчак) [4], «сукупність правозастосовних та організаційно-технічних дій уповноважених органів» (Н.Я. Отчак) [4], «нормативно врегульований порядок, який об'єднує послідовно вчинювані уповноваженим суб'єктом процесуальні дії щодо практичної реалізації адміністративного стягнення» (О.М. Григоришин, А.Ю. Суходольський) [7], «застосування до порушника встановлених заходів впливу, які складають зміст накладеного адміністративного стягнення» (М.М. Стоцька) [9], «забезпечення виконання винесеної постанови» (М.М. Стоцька) [9], «фактична реалізація застосованого заходу стягнення» (М.М. Стоцька) [9], «реальне виконання прийнятого у справі рішення та спрацювання механізму виховного впливу на свідомість правопорушника, відновлення порушеного правопорядку» (С.С. Гнатюк) [6], «те, що охоплює: 1) своєчасне вручення (надсилання) порушнику копії постанови про накладення адміністративного стягнення; 2) роз'яснення порушнику порядку та умов її виконання; 3) своєчасне надсилання постанови органу-виконавцю; 4) контроль за виконанням постанови про накладення адміністративного стягнення, інших питань – відстрочка виконання, припинення виконання, давність виконання тощо» (Е.Ф. Демський) [8].

2. Принципами виконання адміністративних стягнень представники науки адміністративного права визнають: верховенство права, законність, гласність; поєднання інтересів особи та суспільства; науковість (Н.Я. Отчак, Ю.О. Лівар) [2; 4], гуманність, усність, безпосередність (Ю.О. Лівар) [2], принцип безумовного виконання (Ю.О. Лівар, І.В. Слишалов) [1; 2]; обов'язковість, своєчасність і повнота виконання; неупередженість державного виконавця; пріоритетність звернення стягнення на майно боржників; одноосібність прийняття рішення в конкретному виконавчому провадженні; доступність і гарантованість захисту прав стягувача і боржника

(Н.Я. Отчак) [4]. Принципами адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху, що можуть мати значення для виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, є принцип пріоритету життя і здоров'я людини перед іншими соціально-економічними благами, принцип інформатизації адміністративно-правового регулювання та принцип пріоритетності превентивних заходів (В.Ф. Муцко) [11].

3. Позитивним кроком вважається приведення вимог до постанов про накладення адміністративних стягнень до тих, що висувуються до виконавчих документів, належне врегулювання питань повороту виконання постанов про накладення адміністративних стягнень та компенсацію шкоди, що була причинена незаконним притягненням до адміністративної відповідальності, а також прийняття кодексу про виконання адміністративних стягнень.

4. Корисними практиками, що можуть покращити нинішній стан правового регулювання виконання адміністративних штрафів, визнаються: вилучення посвідчення водія до повного погашення заборгованості з адміністративних штрафів; внесення водієм на особистий депозитний рахунок коштів для погашення можливих штрафів у безспірному порядку, якщо на нього був накладений штраф; контроль сплати водієм адміністративних штрафів під час проходження ним та його транспортним засобом встановлених законом обов'язкових процедур із залученням представників влади; зменшення суми штрафу, що має бути стягнена, за умови його сплати у встановлений законом строк; передбачення можливості сплати сум штрафів у розстрочку та подовження строку для добровільної сплати; встановлення ефективних заходів заохочення та стягнення до посадових осіб, які виконують постанови про штраф; заборона збільшувати розмір штрафу у два рази у зв'язку із його несплатою у встановлений законом строк без з'ясування поважності причин цього; розширення повноважень органів поліції щодо накладення адміністративних штрафів на місці вчинення правопорушення; усунення техніко-юридичних недоліків вітчизняного законодавства про виконання адміністративних штрафів, зокрема шляхом надання системності його

положенням; детального регламентування потребує також діяльність органів влади, залучених до виконання постанов про накладення адміністративних стягнень.

5. Перспективними напрямками вдосконалення механізмів виконання постанов про позбавлення права керування транспортними засобами у наукових джерелах вважаються: якісне врегулювання істотних аспектів виконання цього стягнення (порядок вилучення посвідчення водія, щодо якого винесено постанову про позбавлення права керування транспортним засобом; порядок обчислення строків позбавлення права керування транспортним засобом тощо); запровадження ефективних інструментів примусового вилучення посвідчення водія у випадку ухилення порушника від його добровільного передання органам поліції; унеможливлення користування іншим посвідченням водія, крім вилученого, якщо у порушника їх було декілька; застосування державних номерних знаків спеціальної серії для індивідуальних транспортних засобів, водії яких керували ними в стані сп'яніння чи будучи позбавленими права керування або без права керування взагалі; розробка та введення в дію механізмів дострокового закінчення строку позбавлення права керування транспортними засобами.

Широко підтримується думка про запровадження механізмів заміни адміністративних стягнень. Цей крок, як стверджується, має забезпечити повне та своєчасне виконання адміністративного стягнення. Пропонується адміністративний штраф замінювати на громадські роботи (за переконанням інших вчених – на адміністративний арешт), якщо порушник не має майна та джерел доходів або якщо вартість операцій зі звернення стягнення на майно порушника перевищує розмір штрафу. Стверджується про те, що адміністративне стягнення у вигляді громадських робіт або виправних робіт може бути замінене на адміністративний арешт у випадку ухилення особи від їх виконання. Наголошено, що має бути детально опрацьована матеріально-правова основа для заміни адміністративних стягнень (зокрема, слід наповнити конкретним змістом поняття «ухилення від виконання адміністративного

стягнення»). Також одностайно підтримується думка про необхідність належним чином врегулювати процедури розгляду та прийняття рішення про заміну адміністративного стягнення.

1.2. Поняття, зміст та принципи виконання постанов про накладення адміністративних стягнень у сфері безпеки дорожнього руху

Для вироблення пропозицій щодо вдосконалення системи виконання постанов про накладення адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху видається слушним, перш за все, вичерпно та точно визначити вихідні поняття, якими належить оперувати у ході даного дослідження.

При цьому слід виходити з того, що визначення понять, пов'язаних з тим чи іншим правовим явищем, можливе лише за умови правильного розуміння місця цього правового явища у системі явищ більш високого рівня. У рамках даного дослідження для коректного формулювання поняття «виконання постанов про накладення адміністративних стягнень в сфері безпеки дорожнього руху» слід визначити місце досліджуваного предмета в системі адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху зокрема та адміністративної відповідальності в цілому.

Також необхідно зважати на міркування Н.Я. Отчак, що система норм, які регулюють виконавче провадження у сфері дослідження, утворює міжгалузевий інститут. Виконавчому провадженню в зазначеній сфері як процесуальному інституту властиві такі ознаки: має владний характер; реалізовується суб'єктами адміністративно-правових відносин; тяжіє до повної регламентації адміністративно-процесуальними нормами; процесуальні дії фіксуються офіційними документами, які мають перехідний та підсумковий характер; основним призначенням є реалізація постанов у справах адміністративно-юрисдикційного характеру [4, с. 7].

Досліджувана сфера правовідносин врегульована правилами розділу IV КпАП «Провадження у справах про адміністративні правопорушення». Частиною першою ст. 245 КпАП визначено, що завданнями провадження у справах про адміністративні правопорушення є: своєчасне, всебічне, повне і об'єктивне з'ясування обставин кожної справи, вирішення її в точній відповідності до закону, забезпечення виконання винесеної постанови, а також виявлення причин та умов, що сприяють вчиненню адміністративних правопорушень, запобігання правопорушенням, виховання громадян у дусі додержання законів, зміцнення законності [13].

Із зазначеного положення випливає, що провадження у справах про адміністративні правопорушення складається із чотирьох пов'язаних між собою елементів:

- а) своєчасне, всебічне й об'єктивне з'ясування обставин кожної справи – тобто етап ініціювання провадження і встановлення його фактичних обставин;
- б) вирішення справи в точній відповідності із законом – тобто етап прийняття рішення у справі;
- в) забезпечення виконання винесеної постанови – етап безпосередньої реалізації адміністративних стягнень;
- г) виявлення причин та умов, що сприяють вчиненню адміністративних правопорушень, запобігання правопорушенням, виховання громадян у дусі додержання законів, зміцнення законності.

Обміркувавши викладене, схилиємось до думки, що четвертий елемент має деякі відмінності від перших трьох наведених. Зазначені відмінності полягають в тому, що:

- перші три елементи становлять собою процес застосування заходів адміністративної відповідальності, тоді як четвертий елемент становить собою елемент державного управління та державної політики;
- перші три елементи можна також вважати етапами (стадіями) провадження, які мають бути послідовно реалізовані з метою виконання

правоохоронної функції держави, тоді як четвертий елемент реалізовується як субсидіарний на всіх етапах провадження.

Крім того, зазначені вище три етапи провадження можна чітко виокремити за функціональною ознакою:

- на першому етапі вирішується питання про наявність фактичних обставин, які зумовили б необхідність у початку провадження, та з'ясовуються фактичні обставини справи;

- на другому етапі не з'ясовуються фактичні обставини справи, а лише приймається рішення за з'ясованими обставинами;

- на третьому етапі прийняте рішення у формі постанови реалізовується.

Водночас слід звернути увагу на той факт, що під час виконання прийнятого рішення фактичні обставини можуть змінитись, наприклад виконання рішення може стати неможливим або порушник може цілеспрямовано ухилятися від його виконання. В такому випадку, вже у ході реалізації третього етапу, частково може бути змінене рішення, прийняте на другому етапі.

Вважаємо за необхідне зазначити, що в такому випадку не відбувається повернення на попередній етап, оскільки прийняте рішення змінюється лише у зв'язку з обставинами, пов'язаними із його виконанням (наприклад, на стадії прийняття рішення про накладення штрафу майновий стан боржника дозволяв виконати адміністративне стягнення, але під час реалізації обставини змінились). На нашу думку, за таких умов мають бути застосовані три ключові правила:

- а) у випадку погіршення правового становища особи (наприклад, заміни штрафу на адміністративний арешт) рішення має бути прийняте судом або в автоматичному режимі (наприклад, подвоєння суми штрафу);

- б) не можуть бути застосовані додаткові адміністративні стягнення, які не були застосовані на попередньому етапі;

- в) мають бути чітко визначені обставини, за яких здійснюється заміна

адміністративного стягнення або зміна порядку його виконання.

Отже, викладене дозволяє сформулювати критерії, яким має відповідати поняття «виконання постанов про накладення адміністративних стягнень в сфері безпеки дорожнього руху»:

– має бути визначено, що виконання постанов про накладення адміністративних стягнень у сфері безпеки дорожнього руху є одним із етапів (стадій) провадження у справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;

– має бути окреслено, що на даному етапі виконується рішення, прийняте на попередньому етапі, і що таке рішення може бути частково змінене виключно у зв'язку із обставинами, що виникли чи стали відомі лише після прийняття постанови у справі;

– у визначенні може бути окремо окреслено, що додатковими завданнями цього етапу (стадії) провадження є виявлення причин та умов, що сприяють вчиненню адміністративних правопорушень, запобігання правопорушенням, виховання громадян у дусі додержання законів, зміцнення законності.

З цієї позиції пропонуємо проаналізувати визначення, наведені в попередньому підрозділі, з метою вироблення авторської концепції.

Так, Ю.О. Лівар розуміє провадження з виконання постанов про накладення адміністративних стягнень як самостійне адміністративне провадження у складі адміністративно-деліктного процесу, що становить регламентовану нормами адміністративного права діяльність органів виконавчої влади (їх посадових осіб) або уповноважених ними суб'єктів щодо практичної примусової реалізації заходів впливу на осіб, що вчинили адміністративні правопорушення, відповідно до змісту накладених на них адміністративних стягнень з метою реалізації цілей адміністративної відповідальності [2, с. 173].

У зв'язку із цим визначенням слід зазначити таке:

а) відсутні підстави вважати виконання постанов про накладення

адміністративного стягнення окремим провадженням у зв'язку із тим, що:

– саме по собі це провадження позбавлене сенсу; воно має сенс виключно у зв'язку із попередніми двома стадіями адміністративного провадження, здійснюється на підставі їх результатів і має спільну мету; отже, діяльність з виконання постанов про накладення адміністративного стягнення слід розглядати не як окреме провадження, а як складову частину деліктного провадження;

– не приймається окреме рішення про початок такого провадження; воно починається автоматично після завершення попереднього етапу;

б) слід погодитись із тим, що зміст такого провадження складає врегульована норма права діяльність суб'єктів державної влади. Водночас, оскільки держава має монополію на застосування заходів юридичної відповідальності, слід заперечити можливість здійснення такої діяльності уповноваженими державою суб'єктами;

в) вважаємо за необхідне також частково не погодитись із тим, що ця діяльність пов'язана з примусом. Так, у межах такого провадження уповноважений суб'єкт може не тільки застосовувати примус, але і розстрочувати чи змінювати розмір стягнення у вигляді штрафу, змінювати застосоване стягнення тощо;

г) також зайвим видається вкладення в поняття частини «з метою реалізації цілей адміністративної відповідальності». Саме по собі «виконання постанов про накладення адміністративного стягнення» не має такої мети. Це мета загального процесу притягнення до адміністративної відповідальності, яке є родовим поняттям. У зв'язку із цим відсутня необхідність про включення зазначеної ознаки у визначення.

У рамках даного дослідження вважаємо за правильне погодитись із Г.В. Джагуповим в частині того, що виконання постанов про накладення адміністративних стягнень є складовою частиною провадження у справах про адміністративні правопорушення, завершальною стадією всього провадження, вказує на те, що цій стадії притаманна автономність та низка особливостей

порівняно з іншими стадіями [5, с. 5]. Водночас без зазначення таких особливостей визначення є неповним.

Також вважаємо за доцільне звернути увагу на визначення, запропоноване О.М. Григоришиним та А.Ю. Суходольським, які вказали, що провадження з виконання постанови про накладення стягнення являє собою нормативно врегульований порядок, який об'єднує послідовно вчинювані уповноваженим суб'єктом (уповноваженими суб'єктами) процесуальні дії щодо практичної реалізації адміністративного стягнення, призначеного правопорушнику юрисдикційним органом (посадовою особою). Крім того, вчені звернули увагу, що провадження з виконання постанови є частиною, видом завершальної стадії провадження у справах про адміністративні правопорушення – «виконання постанов про накладення адміністративних стягнень» [7, с. 147].

На наш погляд, наведене визначення пропонує цікавий підхід до провадження з виконання адміністративного стягнення не як до певної діяльності, а як до певного порядку здійснення такої діяльності. Разом із тим така думка не точно відображає сутність явища, оскільки сам по собі порядок не вчиняє жодних дій. Вважаємо, що досліджуване провадження є радше діяльністю, яка здійснюється в певному порядку, аніж самим порядком.

Однак слушним видається наголос вчених на тому, що на зазначеному етапі реалізуються дії, пов'язані із виконанням вже прийнятої постанови. Отже, вчені відзначають хронологічну послідовність етапів провадження з притягнення особи до адміністративної відповідальності і на місці досліджуваної діяльності в цій послідовності.

Визначення, запропоноване Р.В. Миронюком, який пропонує розуміти виконання постанови про накладення адміністративного стягнення як урегульовану нормами права процесуальну діяльність уповноважених на те органів і посадових осіб щодо виконання постанов про накладення адміністративних стягнень [3, с. 9], точно відображає сутність досліджуваного явища, проте не вказує на його місце в процесі притягнення особи до

адміністративної відповідальності.

Зокрема, Н.Я. Отчак пропонує одразу декілька визначень поняття «виконавче провадження у справі про адміністративне правопорушення». Відтак, вважаємо за необхідне розглянути кожне із запропонованих визначень.

Так, дослідниця пропонує розуміти виконавче провадження у справах про адміністративні правопорушення як сукупність правозастосовних та організаційно-технічних дій уповноважених органів, посадових осіб, які діють у межах правових приписів щодо реалізації постанов у справах про адміністративні правопорушення [4, с. 7-10].

Прокоментуємо зазначене тлумачення таким чином:

– неможливо чітко виокремити правозастосовні та організаційно-технічні дії уповноважених органів, посадових осіб, оскільки відповідно до ч. 2 ст. 19 Конституції України будь-яка діяльність державних органів та посадових осіб є правозастосовною (тобто здійснюється на реалізацію норм права);

– важливим є акцент на здійсненні такої діяльності в межах правових приписів, однак сумнівним є його використання в досліджуваному понятті, оскільки будь-яка діяльність державних органів та посадових осіб здійснюється в межах правових приписів.

Доповнюючи це визначення, вчена пропонує також розуміти провадження з виконання постанови про накладення адміністративного стягнення як юридично значущу, здійснювану у визначеній послідовності, у суворо регламентованій формі діяльність компетентних органів із залученням учасників та суб'єктів, спрямовану на досягнення конкретного документально закріпленого результату [4, с. 7-10].

Водночас наведене визначення, на нашу думку, є надмірно загальним і може бути застосоване до будь-якого виконавчого провадження і до будь-якої державної діяльності із регламентованою процедурою.

В основі третього визначення досліджуваного поняття, запропонованого вченою, лежить її розуміння виконання постанови про накладення адміністративного стягнення як стадії адміністративного процесу, що є

динамічною сукупністю закріплених в адміністративно-правових нормах способів, методів, форм, що визначають обов'язкове здійснення процедурно-процесуальних вимог, які відображають просторово-часові особливості процесуальної діяльності органів виконавчої влади та їх посадових осіб [4, с. 7-10].

Проте наведене визначення також видається надмірно загальним. Водночас вчена звернула увагу, що така діяльність має здійснюватися у спосіб, метод та у формах, визначених законом, що має бути враховане при розробленні проектів нормативно-правових актів.

Отже, існують різні наукові підходи до визначення сутності провадження з виконання адміністративних стягнень.

Разом із тим, на наше переконання, правильним є підхід, в рамках якого відображаються такі ознаки провадження з виконання постанов про накладення адміністративного стягнення у справах про порушення правил безпеки дорожнього руху:

- таке провадження є заключною частиною провадження у справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;
- на цій стадії провадження за необхідності застосовується примус;
- зазначене провадження є перш за все діяльністю уповноважених державних органів з виконання постанови у справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Разом із тим необхідно також мати на увазі, що досліджувана діяльність як етап притягнення особи до адміністративної відповідальності має не тільки початковий етап, але і завершальний.

У зв'язку із цим О.М. Григоришин та А.Ю. Суходольский детально проаналізували момент завершення виконання постанови і дійшли такого висновку. Залежно від конкретного виду адміністративного стягнення провадження з виконання постанови мають певні особливості. Постанова про винесення попередження вважається виконаною з моменту її оголошення правопорушнику органом (посадовою особою), який виніс постанову.

Постанова про накладення штрафу вважається виконаною з моменту фактичної сплати штрафу. У разі несплати штрафу в термін, передбачений ст. 307 КпАП, постанова про накладення штрафу надсилається до відділу Державної виконавчої служби за місцем проживання правопорушника або за місцем знаходження його майна для примусового виконання. Постанова про оплатне вилучення предмета вважається виконаною з моменту вилучення предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення, його реалізації в установлену порядку та поверненні колишньому власникові суми, вирученої від реалізації предмета з відрахуванням витрат, пов'язаних з проведенням виконавчих дій. Постанова про конфіскацію предмета, грошей вважається виконаною з моменту вилучення для конфіскації предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення, реалізації та передачі цього предмета у власність держави чи знищення предмета в установленому порядку. Постанова про позбавлення спеціального права вважається виконаною з моменту фактичного вилучення посвідчення на право керування транспортними засобами. Постанова про застосування виправних робіт вважається виконаною з часу фактичного закінчення строку відбування стягнення за місцем постійного працевлаштування правопорушника. Постанова про застосування адміністративного арешту вважається виконаною після фактичного відбування адміністративного арешту в місцях, що їх визначають органи внутрішніх справ.

У провадженнях за іншими видами стягнення цей етап однозначно законодавчо не визначено, але ми вважаємо, що він таки присутній. Наприклад, на це побічно вказує ч. 2 ст. 321 КпАП – після закінчення призначеного строку позбавлення спеціального права особі, щодо якої застосовано вказане адміністративне стягнення, повертаються вилучені в неї документи відповідно до чинного законодавства. Вилучене посвідчення водія транспортного засобу повертається особі, яку було позбавлено права керування транспортними засобами, після успішного складання нею в ДАІ МВС іспитів для отримання

права керування. Тобто фактично навіть після завершення призначеного строку позбавлення права керування особа не має права керувати транспортним засобом до моменту успішного складання в установленому порядку іспитів та отримання назад посвідчення водія. Зі змісту абз. 4 ч. 1 ст. 321-3 КпАП (на власника підприємства, установи, організації або уповноваженого ним органу за місцем відбування порушником громадських робіт покладається: ведення обліку та інформування органів, що видають виконанням даного стягнення, про кількість відпрацьованих порушником годин) також впливає натяк на логічне закінчення виконання цього виду стягнення. У разі коли є орган-виконавець (посадова особа), то дії із закінчення провадження з виконання постанови полягають у тому, щоб зробити відмітку в копії постанови і направити її юрисдикційному органу (посадовій особі) або надати іншу інформацію, що свідчить про виконання стягнення. Останній залучає документи до матеріалів справи про адміністративне правопорушення. Коли ж юрисдикційний орган (посадова особа) виконує і функцію приведення рішення до виконання, то дані дії полягають у здійсненні напису на постанові про виконання стягнення [7, с. 151-152].

Зазначений аналіз дозволяє дійти висновку, що закінчення провадження з виконання постанови не завжди оформлюється документально і може мати різний зміст залежно від застосованого стягнення.

Таким чином, поняття «виконання винесеної постанови про накладення адміністративного стягнення у справах про порушення правил у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» слід визначати як завершальний етап провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, який охоплює діяльність уповноважених державних органів та їх посадових осіб щодо практичної реалізації постанови про накладення адміністративного стягнення з можливими змінами різновиду та змісту стягнення та можливим застосуванням примусу. Зазначене слід вважати змістом досліджуваного поняття.

Щодо принципів виконання постанов про застосування адміністративних

стягнень за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху зазначимо таке.

Перш за все, як було зазначено вище, на даний момент наукою не вироблено відокремленої системи правових принципів виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Разом із тим юридична наука значну увагу приділяє принципам інституту виконання адміністративних стягнень в цілому.

Водночас існує певна теоретична невизначеність щодо того, як саме розуміти такі принципи і за якими критеріями їх виокремлювати.

Отже, метою цієї частини дослідження є створення чіткої системи принципів, які регулюють виконання постанов про накладення адміністративних стягнень в цілому, усунення внутрішніх суперечностей і вироблення єдиної системи таких принципів.

Як влучно зазначив С.В. Прийма, під час характеристики принципу зазвичай звертається увага на те, що він, по-перше, становить ідею, положення, вимогу, цінність, стандарт і, по-друге, він є не простим положенням, ідеєю, вимогою, цінністю, стандартом, а основним основоположним, засадничим, фундаментальним, вихідним, загальним, керівним, відправним, провідним. У цілому більшість цих слів є синонімами, однак при більш докладному розгляді можна побачити певну відмінність між категоріями «принцип», «ідея», «положення», «вимога», «цінність», «стандарт». Безспірним є також зв'язок принципів із цінностями, хоча він і не є беззаперечним. Взаємовідносини цих категорій можна відобразити таким чином: будь-який принцип є цінністю, проте не всяка цінність є принципом [14].

Разом із тим, розглядаючи правові принципи, слід зазначити, що вони є обов'язковими у застосуванні, що відрізняє їх від ідеї і цінності та перетворює на вимогу.

Отже, із зазначеного впливають такі ознаки правового принципу:

- правовий принцип є юридичною вимогою;
- правовий принцип забезпечує утвердження певної конкретно

визначеної цінності;

- правовий принцип є засадничим і фундаментальним.

Фундаментальність та засадничий характер правового принципу, на наш погляд, означає, що він застосовується до усієї сфери в цілому і не може, на відміну від конкретної норми, передбачати винятки. Так, принцип верховенства права застосовується у будь-якій правовій сфері без винятків, так само як без винятків в адміністративному праві застосовується принцип законності.

Отже, на підставі вищевикладеного розглянемо принципи та їх класифікацію, які пропонуються юридичною наукою.

Перш за все, вважаємо за необхідне дослідити думку Н.Я. Отчак, яка виклала таке бачення принципів виконання адміністративних стягнень, розбивши їх на три групи:

1) загальні – верховенство права, законність, гласність; поєднання інтересів особи та суспільства; науковість;

2) принципи адміністративного процесу, які характеризують виконавче провадження, – публічність провадження, рівність учасників процесу перед законом та право на захисника і правову допомогу, провадження національною мовою;

3) спеціальні принципи виконавчого провадження – обов'язковість, своєчасність і повнота виконання, неупередженість державного виконавця, пріоритетність звернення стягнення на майно боржників, одноосібність прийняття рішення в конкретному виконавчому провадженні, доступність і гарантованість захисту прав стягувача і боржника [4, с. 6-7].

Оскільки зазначене бачення науковець висловила безвідносно до конкретного виду виконавчого провадження, вважаємо за необхідне звернути увагу на декілька особливостей.

Гласність як принцип, властивий більшості процесуальних галузей права, зазвичай застосовується на стадії вивчення обставин справи та прийняття рішення по ній, але не застосовується на стадії виконання прийнятого рішення.

На нашу думку, такий стан справ зумовлений тим, що на стадії прийняття рішення суспільство зацікавлене у здійсненні контролю за державною владою. Водночас, коли рішення вже прийняте, зазначений контроль буде лише заважати державі належним чином виконувати її функції і створить на неї надмірне навантаження, не приносячи користі суспільству.

З огляду на наведене, на наш погляд, гласність не притаманна провадженням із виконання рішень про притягнення особи до юридичної відповідальності, що пов'язано, крім наведених вище міркувань, із захистом персональних даних особи-порушника.

Водночас слід повністю погодитись із думкою про застосовність окреслених вченим принципів адміністративного процесу та виконавчого провадження до зазначеної специфічної сфери.

Переходячи до конкретних принципів, вважаємо за доречне розпочати із принципів усності та безпосередності, які вже прокоментувала Ю.О. Лівар. Так, вчена зазначила, що вони можуть бути властивими провадженню з виконання постанов про накладення адміністративних стягнень тільки частково. Також прояви принципу усності можна знайти у провадженнях з виконання постанов про накладення таких адміністративних стягнень, як адміністративний арешт, попередження, громадські роботи. Натомість, за її словами, усність, як така, відсутня у провадженнях з виконання постанов про накладення таких адміністративних стягнень, як виправні роботи, чи оплатне вилучення, чи конфіскація [2, с. 169].

Водночас, розвиваючи думку Ю.О. Лівар, вкажемо, що, оскільки усність відсутня під час реалізації деяких адміністративних стягнень, її не слід відносити до принципів, які визначають природу і зміст досліджуваного інституту.

Поруч із вищезазначеними принципами вчена проаналізувала принцип безпосередності. У цьому зв'язку вважаємо за необхідне погодитись із її думкою про те, що цей принцип не властивий провадженням з виконання постанов про накладення таких адміністративних стягнень, як громадські

роботи, виправні роботи, оплатне вилучення, конфіскація. У всіх цих випадках до виконання залучається сторонній суб'єкт, як то адміністрація підприємства на якому працює правопорушник, державний виконавець, орган місцевого самоврядування, який визначає об'єкти громадських робіт тощо. Водночас цей принцип реалізується при виконанні постанов про накладення адміністративних стягнень у вигляді штрафу, адміністративного арешту чи позбавлення спеціального права, наданого даному громадянинуві, оскільки вони виконуються тими самими суб'єктами, які прийняли рішення про накладення адміністративного стягнення [2, с. 169-170].

Однак, розглядаючи принцип безпосередності, слід звернути увагу на таке. На даний момент безпосередність дійсно, як і усність, не охоплює всі види адміністративних стягнень у сфері виконання постанов у справах про порушення правил безпеки дорожнього руху. Отже, за нинішнього правового регулювання її не можна визначити принципом виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Разом із тим схилиємось до думки про те, що її слід запровадити.

Причин для цього є декілька. По-перше, система виконання постанов про накладення адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху надзвичайно складна і, як зауважила вчений, включає в себе залучення сторонніх суб'єктів. Спрощення такої системи однозначно матиме позитивний вплив на її ефективність. По-друге, наразі ефективність роботи органів поліції, які уповноважені складати відповідні протоколи та, у деяких випадках, приймати постанови, є обмеженою, оскільки поліція позбавлена можливості довести справу до логічного завершення – повного виконання адміністративного стягнення.

У зв'язку з цим вважаємо правильним звернути увагу на те, що реалізація принципу безпосередності має бути об'єктом окремого дослідження з метою визначення, яким саме чином цей принцип може бути реалізований для досягнення окресленої вище мети.

Також вважаємо за необхідне повністю погодитись із позицією

Ю.О. Лівар щодо таких принципів, як об'єктивна істина, диспозитивність та оперативність. Вчена зазначила, що окреслені поняття не можуть вважатись принципами досліджуваного інституту, оскільки принцип об'єктивної істини є спірним і реалізовується на стадії дослідження обставин справи; принцип диспозитивності передбачає наявність прав, якими суб'єкт може скористатись, а може і не користуватись, однак на етапі виконання постанови такі права майже відсутні. Щодо принципу оперативності, то він не має ціннісного змісту, а лише вказує на те, що діяльність держави у досліджуваній сфері має бути здійснена в максимально короткі строки.

Наступним слід розкрити та охарактеризувати ключовий принцип виконання адміністративних стягнень – принцип безумовного виконання накладеного адміністративного стягнення. Його дослідження дозволяє зробити декілька узагальнень.

Одним з найбільш змістовних досліджень етапу виконання постанов про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є праця О.М. Григоришина та А.Ю. Суходольського, в якій, крім власних напрацювань авторів, знайшло своє відображення узагальнення відповідних теоретичних положень монографічних праць авторитетних вітчизняних вчених-адміністративістів, зокрема Ю.П. Битяка.

Так, значний інтерес становить твердження, що виконання постанови про накладення адміністративного стягнення є завершальною стадією провадження у справах про адміністративні правопорушення, суть якої полягає у практичній реалізації адміністративного стягнення, яке призначене правопорушникові постановою. При цьому звертається увага, що від того, як послідовно реалізовано постанову про адміністративне стягнення, наскільки завершено відповідну справу, значною мірою залежать рівень ефективності боротьби з адміністративними правопорушеннями, їх попередження, результативність виховання громадян у дусі точного і неухильного дотримання законів [7, с. 150; 15, с. 230].

Зазначене дозволяє дійти висновку, що вчені представили достатньо цілісне та обґрунтоване уявлення про принцип безумовності виконання накладеного стягнення, його ціннісну характеристику та завдання.

Грунтовне дослідження принципу безумовного виконання адміністративних стягнень також здійснила Ю.О. Лівар. Так, вчена зазначила, що існуюча схема заміни адміністративних стягнень сформувалася зовсім недавно, з прийняттям у 2013 році Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо врегулювання питань, що унеможливають виконання адміністративних стягнень». КпАП передбачено три випадки заміни адміністративних стягнень. Відповідно до ст. 321-1 КпАП, у разі втрати працездатності, призову на строкову військову службу, взяття під варту, засудження до кримінального покарання у виді позбавлення або обмеження волі, або якщо невідоме місцезнаходження особи, постановою суду (судді) за поданням органу центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері виконання кримінальних покарань, громадські роботи замінюються штрафом, розмір якого визначається з розрахунку, що чотири години невідбутих громадських робіт дорівнюють одному неоподаткованому мінімуму доходів громадян [2, с. 149].

На наш погляд, зазначене правове регулювання породжує недоліки організаційно-правового характеру. Так, у законі чітко визначено підстави для заміни одного виду стягнення іншим. При цьому такі підстави мають бути підтверджені документально. Видається нерозумним в усіх випадках (незалежно від того, який орган або посадова особа ухвалили постанову про накладення адміністративного стягнення) залучати судів до зазначеної процедури. Слід надати право органам внутрішніх справ самостійно приймати рішення про заміну стягнення, однак залишити за особою право на оскарження такого рішення до суду.

Аналогічним чином, відповідно до ст. 322 КпАП, у разі втрати працездатності, призову на строкову військову службу, взяття під варту, засудження до кримінального покарання у виді позбавлення або обмеження

волі, або якщо невідоме місцезнаходження особи, постановою суду (судді) за поданням органу центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері виконання кримінальних покарань, виправні роботи замінюються штрафом, розмір якого визначається із розрахунку, що один день невідбутих виправних робіт дорівнює одному неоподаткованому мінімуму доходів громадян [2, с. 150].

В цьому випадку доцільними вважаються зміни, запропоновані вище відносно заміни виправних робіт на штраф.

Третій випадок заміни передбачено ст. 321-4 КпАП, відповідно до якої, у разі ухилення порушника від відбування громадських робіт постановою суду (судді) за поданням органу центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері виконання кримінальних покарань, невідбутий строк громадських робіт може бути замінено штрафом або адміністративним арештом [2, с. 149].

Зазначена норма повністю відповідає принципу заохочення добровільного виконання стягнення та безумовного виконання стягнення в цілому.

Крім того, значний інтерес становить концепція Ю.О. Лівар щодо заміни адміністративних стягнень з метою реалізації принципу безумовного виконання стягнення. Так, вчена зазначила, що оскільки найбільш розповсюдженим є адміністративне стягнення у вигляді штрафу, найбільші проблеми виникають саме зі сплатою штрафів. У разі відсутності добровільної сплати штрафу має бути задіяний механізм примусового виконання. Але може статися так, що в особи, до якої застосовано адміністративне стягнення у вигляді штрафу, відсутні джерела грошових доходів і при цьому вона не має майна, на яке може бути звернене стягнення. Тільки за таких умов є доцільною заміна штрафу на громадські роботи. У даному випадку штраф компенсується працею правопорушника. В той самий час заміна штрафу на виправні роботи не має сенсу. Це обумовлюється тим, що виправні роботи можуть бути призначені лише тоді, коли правопорушник має постійне місце роботи і саме за

місцем постійної роботи з його заробітку будуть утримуватись певні суми грошей без його участі. Але те саме відбувається й у випадку застосування примусового виконання стягнення у вигляді штрафу [2, с. 154].

Важко не погодитись із зазначеною позицією, оскільки система виконання адміністративних стягнень має містити виключно ті норми, які спрямовані на забезпечення безумовного виконання стягнень і не містити положення, які не мають практичного значення.

На доповнення Ю.О. Лівар сформулювала мету заміни адміністративних стягнень і вказала, що метою провадження з виконання заміни адміністративних стягнень є забезпечення неухильного виконання постанов про накладення адміністративних стягнень за умов, якщо їх виконання унеможливується з об'єктивних чи суб'єктивних причин, а також досягнення передбачених законом цілей адміністративної відповідальності [2, с. 159].

Отже, положення про заміну адміністративних стягнень спрямовані виключно як реалізацію принципу безумовного виконання постанови про накладення адміністративного стягнення.

Таким чином, основним принципом, який визначає зміст інституту виконання адміністративних стягнень, є принцип безумовного виконання постанови про накладення адміністративного стягнення.

Разом з тим у підрозділі 1.1 було порушене питання про доцільність врахування принципів, на яких ґрунтується адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в межах цього дослідження.

Так, за твердженням В.Ф. Муцко, до таких принципів відносяться:

- принцип пріоритету життя і здоров'я людини перед іншими соціально-економічними благами;
- принцип інформатизації адміністративно-правового регулювання;
- принцип пріоритетності превентивних заходів;
- принцип пріоритетності виконання профільних функцій;
- принцип комплексного регулювання суспільних відносин [11, с. 12].

Вважаємо за необхідне вказати на деякі із наслідків їх можливого

застосування.

Так, у випадку повної реалізації принципу інформатизації адміністративно-правового регулювання, перш за все:

- буде досягнуто спрощення регулювання і правозастосовної практики внаслідок покращення обізнаності учасників правовідносин із їх змістом;

- має бути розроблена єдина система, в рамках якої можливо переглянути матеріали адміністративного провадження, прийняті у ньому рішення тощо.

Крім того, реалізація зазначеного принципу має передбачати систематизацію законодавства, оскільки, як зазначила Н.Я. Отчак, законодавство України з питань виконавчого провадження у справах про адміністративні правопорушення ґрунтується на Конституції України і містить Закони України «Про Державну виконавчу службу», «Про виконавче провадження» та інші нормативно-правові акти, які регулюють питання примусового виконання в разі невиконання їх у добровільному порядку, постанови судів в адміністративних справах, постанови органів (посадових осіб), уповноважених розглядати справи про адміністративні правопорушення у випадках, передбачених законом. На сучасному етапі розвитку держави адміністративно-правове регулювання виконавчого провадження у справах про адміністративні правопорушення забезпечено системою норм, яка за предметною і цільовою ознаками поєднує різномірний правовий матеріал, пов'язаний із здійсненням органами виконавчої влади публічно-владних повноважень у сфері примусового виконання рішень суду та органів адміністративної юрисдикції, із застосуванням конкретних форм і методів адміністративної діяльності, із здійсненням органами державної виконавчої служби організаційних повноважень щодо практичного виконання завдань, які стоять перед ними щодо примусового виконання постанов судів і органів (посадових осіб), уповноважених розглядати справи про адміністративні правопорушення [4, с. 10].

Зазначений стан правового регулювання значно ускладнює можливість

для учасників правовідносин оволодіти необхідними для належного здійснення своїх прав і обов'язків знаннями і порушує сутність принципу інформатизації відносин.

У свою чергу, В.Ф. Муцко наголошує, що об'єктивно зумовленим виступає також використання інформаційних технологій в процесі застосування адміністративної відповідальності в досліджуваній сфері, що дозволить ефективніше реалізовувати повноваження Державтоінспекції та здійснити неабияку економію людських, часових та фінансових ресурсів [11, с. 13].

У випадку реалізації принципу пріоритетності превентивних заходів реєстр осіб, щодо яких виносилась постанова про накладення адміністративного стягнення за порушення правил безпеки дорожнього руху, слід зробити відкритим, що матиме виховний і превентивний вплив на можливих порушників.

Водночас найбільш комплексним, системоутворюючим і наразі нереалізованим є принцип пріоритетності виконання профільних функцій. Так, В.Ф. Муцко вказує, що найтиповішими є дві моделі здійснення державної влади в даній сфері суспільних відносин [11, с. 11]:

– централізоване державне регулювання, коли на певний орган внутрішніх справ покладаються функції не лише з контролю за дорожнім рухом, але і низка інших (сертифікація, ліцензування та реєстраційно-дозвільна, погоджувальна діяльність). З одного боку, така система має значні переваги, адже дає змогу здійснювати єдину політику в даній сфері на всій території держави. З іншого боку, будучи перевантаженим функціями щодо проведення сертифікації, ліцензування та реєстраційно-дозвільної діяльності, спеціальний орган влади об'єктивно має менше людських, часових та організаційних ресурсів для виконання своїх пріоритетних функцій [11, с. 11];

– децентралізоване регулювання, коли основний обсяг функцій при здійсненні адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху виведено з-під компетенції органів внутрішніх справ. Спецпідрозділи

внутрішніх справ займаються лише патрулюванням автошляхів, сприянням затриманню злочинців, фіксацією правопорушень та ДТП. Значна частина повноважень надана державно-владним суб'єктам, які не мають прямого відношення до поліції, але у разі необхідності сприяють її діяльності [11, с. 11].

На наш погляд, покладення на один орган державної влади повного спектру функцій, пов'язаних із забезпеченням безпеки дорожнього руху, є однозначно позитивним шляхом, оскільки в такому випадку відбувається не тільки централізація повноважень, але і централізація відповідальності.

Мається на увазі, що органи внутрішніх справ мають бути наділені правом застосувати будь-яке адміністративне стягнення, але особи, до яких такі стягнення застосовані, мають забезпечуватись можливістю оскаржити їх до суду.

Зазначене призведе не тільки до реалізації принципу пріоритетності виконання профільних функцій, але і до розвантаження судової влади від дрібних та безспірних справ, а також до більш оперативного притягнення правопорушників до відповідальності, що стане додатковою реалізацією принципу безумовного виконання адміністративного стягнення.

Отже, підвищення ефективності системи виконання адміністративних стягнень потребує комплексного реформування, яке має бути засноване на чіткому розумінні змісту досліджуваного інституту і ключових принципів, які визначають його зміст.

Висновки до першого розділу

1. Виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є завершальною стадією провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, яка охоплює діяльність компетентних органів державної влади та їх посадових осіб щодо практичної реалізації постанови про накладення адміністративного стягнення шляхом встановлення,

зміни або припинення прав та обов'язків відповідних осіб.

2. Основним принципом виконання адміністративних стягнень є принцип безумовного виконання постанови про накладення адміністративного стягнення, а можливість заміни адміністративних стягнень є його проявом.

Іншими спеціальними принципами, які визначають зміст правового регулювання виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, є:

– принцип пріоритетності добровільного виконання, сутність якого полягає в заохоченні правопорушника добровільно виконати адміністративне стягнення шляхом запровадження додаткових обмежень, збільшення суми штрафу або заміни стягнення на більш тяжке у випадку невиконання правопорушником вимог законодавства;

– принцип максимальної доступності змісту правового регулювання, який полягає у тому, що законодавство, яке регулює процедури виконання постанови про накладення адміністративного стягнення, має бути викладеним простою мовою, а також максимально точно та конкретно визначати дії, вчинення яких є необхідним, та їх послідовність (для забезпечення його повного та правильного розуміння учасниками правовідносин, які не мають юридичної освіти);

– принцип простоти і необтяжливості виконання, який полягає у тому, що виконання адміністративного стягнення має бути настільки простим та зручним для правопорушника, наскільки це є можливим.

РОЗДІЛ 2

ВИКОНАННЯ РІШЕНЬ ПРО НАКЛАДЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ СТЯГНЕНЬ ЯК СТАДІЯ ПРОВАДЖЕННЯ У СПРАВАХ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ

2.1. Основні етапи виконавчого провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху

В юридичній літературі здебільшого приділено увагу провадженням у справах про адміністративні правопорушення (Ю.П. Битяк, Е.Ф. Демський, Т.О. Коломоєць) та адміністративно-деліктним провадженням (В.К. Колпаков, О.В. Кузьменко, Д.М. Лук'янець, О.І. Миколенко) тощо. Зазначені різновиди є однаковими за своєю сутністю, але наділяються згаданими авторами в ході тривалої наукової дискусії різними назвами, що можна розцінювати як активну фазу цих дискурсів, а також їх незавершеність в умовах системних реформ.

Практично більшістю авторів зазначається про наявність в таких провадженнях чотирьох стадій. Такими, на думку авторів, яку ми поділяємо, є: 1) порушення справи про адміністративне правопорушення; 2) розгляд справи про адміністративне правопорушення; 3) оскарження постанови у справі про адміністративне правопорушення (глава 24 КпАП) або перегляд постанови у справі у разі встановлення міжнародною судовою установою, юрисдикція якої визнана Україною, порушення Україною міжнародних зобов'язань при вирішенні справи судом (глава 24-1 КпАП); 4) виконання постанов про накладення адміністративних стягнень (глава 25 КпАП). На наше переконання, наявність так званої факультативної стадії (оскарження та опротестування) аж ніяк не зменшує її значення, а навпаки додає додаткового забезпечення прав і свобод людини в адміністративно-юрисдикційній діяльності уповноважених на те органів, а її статус як елемента провадження у справі носить повноправний характер самостійної стадії, який саме і має забезпечити законність, права та

свободи людини. Наявність цієї стадії полягає саме в наявності забезпечення прав і свобод людини. Тобто всі стадії провадження являють собою цілісну правову конструкцію, яка має забезпечити ефективність процесу притягнення до адміністративної відповідальності, гарантом забезпечення прав і свобод людини.

Авторами зазначається про певний набір відповідних дій, притаманних кожній зі стадій, і тому важко визначити значення кожної з них. На законодавчому рівні конструкцію провадження у справах про адміністративні правопорушення не презентовано, вона має, на думку більшості авторів, яку ми поділяємо, суто теоретичне значення. Втім, за своєю правовою природою це цілісна модель процесу притягнення до відповідальності. На нашу думку, у майбутньому кодифікованому адміністративно-деліктному акті слід було б саме деталізувати його процесуальну частину, наприклад окремий розділ має відповідати окремій стадії. Зазначене положення фактично існує. Зараз уточнення окремих положень відбувається в численних інструкціях, затверджених відомчими наказами. Але, незважаючи на погодження цих інструкцій з Міністерством юстиції, різночитання цих актів має місце в адміністративно-юрисдикційній діяльності.

Беручи до уваги значення, вагомість кожної стадії, слід зазначити про важливість фінальної стадії, а саме виконання накладеного на особу покарання. Адже від незворотності, своєчасності покарання залежить саме існування адміністративно-деліктної превенції, повна реалізація потенціалу самого адміністративного стягнення. Інша річ, коли в традиціях соціальної та правової думки пов'язується адміністративна відповідальність, відповідно, з діяльністю влади, а отже в цьому питанні існує розуміння тотожності ефективного покарання як фактору ефективної діяльності самої влади. Нами раніше наголошувалося на необхідності підвищення уваги, удосконалення нормативних та організаційних основ з виконання адміністративних стягнень. Підсумкова складова цієї стадії залежить від багатьох факторів, закладених у попередніх стадіях. Тому вважаємо за потрібне, з метою удосконалення

процедур виконання адміністративних стягнень та вироблення ефективних пропозицій щодо їх ефективності та вдосконалення, з'ясувати більш докладно стадію виконання постанови у справі як одне із завдань нашого дослідження.

Отже, заключна стадія провадження у справах про адміністративні правопорушення – це виконання постанови у справі. Проведений нами аналіз всієї процедури виконання адміністративного стягнення дав змогу виділити окремі етапи стадії, які, аби уникнути плутанини та аналогії з власне самим провадженням, ми пропонуємо надалі називати етапами провадження щодо виконання постанов про накладення адміністративних стягнень.

Стадія виконання покарання становить певний підсумок попередніх стадій, метою яких було порушення справи, її розгляд, перегляд в разі необхідності та спрямованість на винесення постанови у справі. Реалізація ж закладених у попередніх стадіях дій покладається на стадію виконання винесеної постанови у вигляді певного виду адміністративного стягнення. Отже, структура стадії виконання постанови являє собою взаємозв'язок таких етапів: 1) порушення виконавчого провадження у справі про адміністративне правопорушення та доведення постанови про призначення стягнення до відома особи, яка притягається до адміністративної відповідальності; 2) звернення самої постанови про призначення адміністративного покарання у справі про адміністративне правопорушення правил дорожнього руху до виконання; 3) реальна процедура виконання та завершення справи про адміністративне правопорушення.

Разом з тим зміст цього етапу характеризується майже повною відсутністю рушійних дій, який виникає не внаслідок певних дій, а в результаті виникнення юридичних фактів. Такими фактами постають винесення постанови про адміністративне порушення правил дорожнього руху та набуття постановою законної сили.

Таким чином, порушення виконавчого провадження та доведення постанови про накладення адміністративного стягнення до відома особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, є самостійним етапом стадії

виконання постанови про накладення адміністративного стягнення. Зазначений етап складається з двох елементів: порушення виконавчого провадження; доведення постанови про накладення адміністративного стягнення до відома особи, яка притягається до адміністративної відповідальності.

Кодекс про адміністративні правопорушення не містить будь-яких вказівок щодо першого етапу стадії виконання провадження у справі, хоча саме зазначений етап є логічним продовженням попередніх процесуальних дій (винесення постанови про накладення адміністративного стягнення або оскарження постанови у справі про адміністративне правопорушення, чи перегляд постанови у справі про адміністративне правопорушення у разі встановлення міжнародною судовою установою, юрисдикція якої визнана Україною, факту порушення Україною міжнародних зобов'язань при вирішенні справи судом, і є реалізацією юридичного факту, породженого постановою про накладення адміністративного стягнення, а також результатами його оскарження чи перегляду.

На нашу думку, в разі, коли у провадженні у справі про адміністративне правопорушення мали місце дії, породжені присутністю факультативної стадії, вони мають більшу правову легітимність, ніж у разі коли ця стадія була відсутня взагалі. Адже в разі непроходження у провадженні про адміністративне правопорушення в сфері безпеки дорожнього рух такої стадії в особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, перед стадією виконання постанови про накладення на неї стягнення може виникати відчуття певного суб'єктивізму з боку представника юрисдикційного органу (суду, поліції тощо) щодо вчиненого нею правопорушення та виду і розміру накладеного на неї стягнення. Підтвердженням такого зробленого нами висновку може бути та обставина, що третю стадію не дарма називають факультативною або необов'язковою через саме те, що вона виникає здебільшого за ініціативою сторони (особи), яка притягається до адміністративної відповідальності. Саме з цих позицій законодавець передбачив обов'язкове роз'яснення у ст. 268 КпАП прав особи, яка

притягається до адміністративної відповідальності. А саме дана особа має право: знайомитися з матеріалами справи, давати пояснення, подавати докази, заявляти клопотання; при розгляді справи користуватися юридичною допомогою адвоката, іншого фахівця у галузі права, який за законом має право на надання правової допомоги особисто чи за дорученням юридичної особи, виступати рідною мовою і користуватися послугами перекладача, якщо не володіє мовою, якою ведеться провадження; оскаржити постанову у справі. За влучним висловом В.К. Колпакова, зазначений варіант поведінки вважається диспозитивним (диспозитивність – право діяти на свій розсуд). На думку шановного професора, найбільш високий рівень диспозитивності і низький – імперативності встановлений для особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, і навпаки – високий рівень імперативності і низький – диспозитивності встановлений для суб'єктів адміністративної юрисдикції [16, с. 397-398]. Приділяючи значну увагу саме роз'ясненню прав та обов'язків особі Міністерство внутрішніх справ України Наказом № 1376 від 6 листопада 2015 року затвердило Інструкцію з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції, зареєстровану в Міністерстві юстиції 01 грудня 2015 року за № 1496/27941, в якій містяться додаткові позитивні положення з цього питання. В ній, зокрема, зазначається, що при складанні протоколу про адміністративне правопорушення особі, яка притягається до адміністративної відповідальності, роз'яснюються її права, передбачені статтями 55, 56, 59, 63 Конституції України, статтею 268 КпАП, повідомляється, що справу про адміністративне правопорушення буде розглянуто у строки, визначені ст. 277 КпАП, про що робиться відмітка та ставиться підпис особи, яка притягається до адміністративної відповідальності. Ми пропонуємо доповнити частину 1 статті 268 КпАП щодо обов'язкового ознайомлення із зазначеними статтями Конституції України [17]. На нашу думку, саме підвищення ролі у роз'ясненні положень Конституції України та КпАП сприятиме підвищенню правосвідомості, надасть особі більш активної ролі у провадженні у справі про адміністративне правопорушення. Як слушно

вказував В.Б. Авер'янов, особа у відносинах з представником владних повноважень стає рівною стороною, навіть за умови притягнення до відповідальності. Особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, стає у відповідному сенсі рівною стороною, а не просто особою, яка має перетерпіти певні незручності, пов'язані з вчиненням нею адміністративного стягнення, самою процедурою притягнення до відповідальності та тяжкістю самого адміністративного стягнення та умовами його виконання [18]. На наше переконання, саме цими роз'яснювальними заходами щодо прав особи ми тим самим рівним положенням особи створюємо їй умови для усвідомлення справедливості покарання, відповідальності перед суспільством, а відтак і обов'язку виконати накладене будь-яке покарання у добровільному порядку з усвідомленням його відповідності вчиненому особою правопорушенню.

На значення обізнаності у сфері адміністративно-деліктних відносин вказували багато фахівців як з адміністративного права загалом (Є.В. Додін, Т.О. Коломоєць, Д.М. Лук'янець), так і у сфері безпеки дорожнього руху зокрема (В.В. Доненко, В.К. Колпаков).

Свого часу Є.В. Додін слушно звернув увагу, що «...адміністративно-правова обізнаність громадян є значно нижчою, ніж обізнаність їх у нормах кримінального, цивільного й трудового права. Недостатня правова обізнаність спричиняє й недостатню правосвідомість ... Знання правової заборони дозволяє громадянину обрати варіант поведінки, що відповідає забороні, його незнання створює передумови такої поведінки, які впливають тільки з моральної позиції» [19, с. 52].

Так, В.В. Доненко та В.К. Колпаков наводять приклади досить високого рівня обізнаності водіїв щодо можливості позбавлення їх права на керування транспортними засобами (понад 80 % опитаних осіб) [20].

Але обізнаність громадян щодо законів, будь-яких інструкцій, правил, положень суттєво різниться від сьогодення, коли будь-який пересічний громадянин може улюбий зручний йому час, навіть під час складання на нього

протоколу про адміністративне правопорушення, скористатися можливостями Інтернет, де у відкритому доступі перебуває не тільки чинне законодавство, а і відповідні відомчі інструкції, настанови тощо, які раніше не були доступні громадянам. Тому вважаємо сьогodнішній рівень обізнаності, потенційної обізнаності досить високим, що, відтак, має сприяти, в комплексі з іншими чинниками та гарантіями, виконанню постанови у справі. У зв'язку з цим підтримуємо позицію Д.М. Лук'янця щодо посилення гарантій захисту від необ'єктивного ставлення у вину та тим, що «... знання закону передбачає не лише сприйняття зовнішньої форми правових норм, а й правильне розуміння їх змісту». Відтак, існує пропозиція щодо закріплення у законі права особи, що притягається до адміністративної відповідальності, оскаржувати свою вину за мотивом незнання закону у двох аспектах: по-перше, за неможливістю ознайомитись із законом чи іншим нормативно-правовим актом і, по-друге, – за фактом неправильного використання норми у тих випадках, коли відповідна норма викладена таким чином, що дає підстави для неоднозначного її тлумачення [20, с. 10].

Подібна пропозиція нами вважається такою, що суперечить конституційному принципу про те, що незнання закону не звільняє від юридичної відповідальності і кожен зобов'язаний неухильно дотримуватися Конституції та законів України, не посягати на права і свободи, честь і гідність інших людей (ст. 68 Конституції України). Також кожному гарантується право знати свої права і обов'язки. Закони та інші нормативно-правові акти, що визначають права і обов'язки громадян, не доведені до відома населення у порядку, встановленому законом, є нечинними (ст. 57 Конституції України). До того ж права і свободи людини та громадянина захищаються судом і кожному гарантується право на оскарження у суді рішень, дій чи бездіяльності органів державної влади, органів місцевого самоврядування, посадових і службових осіб (ст. 55 Конституції України) [21].

За таких умов перший етап стадії виконання постанови про накладення адміністративного стягнення порушення виконавчого провадження та

звернення постанови до виконання матиме не тільки органічний зв'язок, а і розуміння необхідності його виконання особою, яка притягається до адміністративної відповідальності, а відтак сприятиме і підвищенню рівня виконання самих адміністративних стягнень.

Як зазначається в Рішенні Конституційного Суду України від 26 травня 2015 року № 5-рп/2011, водночас вказані положення є законодавчими гарантіями об'єктивного і справедливого розгляду справи про адміністративне правопорушення, реалізація яких можлива лише у разі, якщо між стадією складення протоколу про адміністративне правопорушення і стадією розгляду відповідної справи по суті існуватиме часовий інтервал, достатній для підготовки до захисту кожному, хто притягається до адміністративної відповідальності. Зазначені положення, на нашу думку, виступають законодавчими гарантіями і на інших стадіях провадження в справах про адміністративні правопорушення, в тому числі і на різних етапах виконання стадії виконання постанови у справі, оскільки визначають «систему механізмів щодо забезпечення дотримання прав особи, яка притягається до адміністративної відповідальності ... з метою запобігти безпідставному притягненню такої особи до відповідальності» [23].

Наступним важелем підвищення ефективності поряд з роз'ясненням прав особі є положення, за яким «справа про адміністративне правопорушення розглядається в присутності особи, яка притягається до адміністративної відповідальності». Зазначений варіант В.К. Колпаков називає імперативним (відсутність права діяти на свій розсуд) [16, с. 398] Під час відсутності цієї особи справу може бути розглянуто лише у випадках, коли є дані про своєчасне її сповіщення про місце і час розгляду справи і якщо від неї не надійшло клопотання про відкладення розгляду справи, а також «при розгляді справ про адміністративні правопорушення, передбачені ч. 1 ст. 44, статтями 51, 146, 160, 172-4 - 172-9, 173, ч. 3 ст. 178, а також статтями 185, 185-1, 185-7, 187 КпАП, присутність особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, є обов'язковою [13].

У разі ухилення від явки на виклик органу внутрішніх справ або судді районного, районного у місті, міського чи міськрайонного суду цю особу може бути органом внутрішніх справ (міліцією) піддано приводу. Додатково статтею 268 КпАП передбачається, що «законами України може бути передбачено й інші випадки, коли явка особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, в орган (до посадової особи), який вирішує справу, є обов'язковою» [13]. В чому саме полягає, на наш погляд, додатковий позитивний ефект даних процедур і як вони саме впливають на процедури, передбачені стадією про виконання накладених стягнень? Так, з одного боку, особі в обов'язковому порядку законодавець рекомендує бути присутньою при розгляді справи, а розглянута вона може бути тільки в разі своєчасного повідомлення про час і місце розгляду справи, і від цієї сторони не надійшло клопотань про відкладення місця розгляду. Ми пропонуємо розширити перелік статей, за якими справи про адміністративні правопорушення розглядаються в присутності особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, окремими статтями зі сфери безпеки дорожнього руху, наприклад, ст. 130 КпАП, з тих причин, що її передбачають накладення штрафу на водіїв у розмірі двох тисяч чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк десять років і на інших осіб – накладення штрафу у розмірі двох тисяч чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого, або адміністративний арешт на строк п'ятнадцять діб. Суттєвий характер вчиненого правопорушення та суворість стягнення дає підстави нам так вважати. Саме з цих причин законодавцем передбачено 16 складів адміністративних правопорушень, які розглядаються обов'язково за участю особи, яка притягається до відповідальності. З 16 складів передбачається як санкція: конфіскація – 5, адміністративний арешт – 7, виправні роботи – 2. Також до цієї групи віднесено весь розділ 13-А КпАП «Адміністративні правопорушення, пов'язані з корупцією». Саме за таких обставин вважаємо за необхідне наполягати про присутності осіб при розгляді

справи про адміністративне порушення правил дорожнього руху в разі можливості застосування деяких санкцій, а саме адміністративного арешту, оплатного вилучення транспортного засобу, штрафу понад 10 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, конфіскації тощо. Зазначені зміни сприятимуть, з одного боку, додатковим можливостям із захисту прав осіб, які притягуються до адміністративної відповідальності, а з іншого – ефективності адміністративних санкцій, їх виконанню.

Більш того, в разі вчинення певних правопорушень явка такої особи є обов'язковою з можливістю застосування приводу. В цьому полягає, з одного боку, додатковий захист особою своїх прав, а іншій стороні – можливість з'ясувати додатково характер вчиненого правопорушення та під час слухань у справі прийняти рішення – накладити адміністративне стягнення відповідно до вимог кодексу. Але для нас важливою постає та обставина, що особі роз'яснюється її вина, заслуховуються доводи сторони захисту, а найголовніше – оголошується рішення у справі у вигляді оголошення постанови про накладення стягнення. Тим самим особу повідомляють про необхідність понести конкретні незручності матеріального (штраф, конфіскація), морального (попередження), фізичного (адміністративний арешт, громадські роботи, утримання на гауптвахті) характеру.

До чого ми так детально звертаємо увагу на ознайомлення особи як зі своїми правами та обов'язками, так і сутністю винесеної щодо неї постанови про накладення адміністративного стягнення? А до того, що на момент отримання особою постанови вона повністю є обізнаною про результати розгляду справи, за фактором особистої присутності у справі. Зазначені обставини мають позитивно додатково сприяти добровільному характеру виконання постанови у справі про адміністративне правопорушення. Таким чином, момент винесення постанови у справі є моментом початку виконання постанови у справі та зверненням її до виконання. Відповідно до ст. 299 КпАП постанова про накладення адміністративного стягнення підлягає виконанню з моменту її винесення, якщо інше не встановлено КпАП та іншими законами

України [13].

При оскарженні або внесенні на неї подання прокурора постанова підлягає виконанню після залишення скарги або подання без задоволення, за винятком постанов про застосування заходу стягнення у вигляді попередження, а також у випадках накладення штрафу, що стягується на місці вчинення адміністративного правопорушення.

Під час доведення постанови про призначення адміністративного покарання до відома особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, слід забезпечити отримання нею копії постанови у справі про адміністративне правопорушення, щодо якого її винесено, або її законними представниками. Сучасні можливості Інтернет тощо можуть значно спростити ці процедури, подальше осучаснення таких процедур має бути відповідати рівню розвитку інформаційних технологій.

Другий етап – звернення постанови про призначення адміністративного покарання у справі про адміністративне правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху до виконання. Постанова про накладення адміністративного стягнення звертається до виконання органом (посадовою особою), який виніс постанову. На наш, погляд практика винесення постанов про адміністративне правопорушення свідчить про недостатню роль органу, який звертає постанову до виконання, в подальшій зацікавленості щодо її виконання, сприяння такому виконанню – саме виконанню, що має добровільний характер. Таке положення обумовлено частково тими обставинами, що кількість адміністративних правопорушень, які щорічно вчиняються (лише тих, що надійшли до місцевих загальних судів), становить у 2016 році – 655 346 справ, з них за порушення Правил дорожнього руху – 248 146, з цього числа було накладено штраф відповідно у 313 154 та 168 777 справах відповідно. При цьому сума накладеного штрафу становила відповідно 902 920 739 грн. та 416 231 978, а суми, які були сплачені добровільно, включаючи суми, сплачені добровільно за постановою суду про стягнення штрафу, що надіслані на виконання Державній виконавчій службі України, – відповідно 170 901 776 та 148 256 393 за

порушення Правил дорожнього руху України. Тому існує така ж саме відповідність у прийнятих рішеннях та зверненнях їх до виконання.

Таким чином, нами зроблено попередні висновки щодо моменту початку виконавчого провадження, а саме моменту порушення виконавчого провадження та повідомлення особі щодо накладеного на неї стягнення, порядку його оскарження та порядку виконання. Фактично ми маємо різні варіанти порушення виконавчого провадження, провадження про виконання адміністративного стягнення.

Варіант перший. У разі, коли може бути застосована процедура скороченого, усіченого провадження у справі в сфері безпеки дорожнього руху, коли протокол про адміністративне правопорушення не складається (в разі погодження особи з вчиненим правопорушенням та стягненням, яке на неї накладається, в разі вчинення адміністративних правопорушень, розгляд яких віднесено до компетенції Національної поліції, та адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі) [13]. Тобто певним чином стадія винесення постанови накладення адміністративного стягнення є першою стадією, і особа за такою позицією законодавця має виконати негайно адміністративне стягнення, яке здебільшого представлено попередженням або штрафом. Цю особливість ми розглянемо в наступному підрозділі детальніше.

Варіант другий. Коли складається протокол про адміністративне правопорушення, й особі він доводиться під розпис про час і місце розгляду справи про адміністративне правопорушення (звичайне, традиційне провадження).

Варіант третій. Він повністю притаманний, на відміну від попередніх, тільки для сфери безпеки дорожнього руху, оскільки пов'язаний з фіксацією правопорушень за допомогою працюючих в автоматичному режимі спеціальних технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису чи засобів фото- і кінозйомки, відеозапису. Копія постанови у справі про адміністративне правопорушення та матеріалів, зафіксованих в

автоматичному режимі, надсилається особі, яка притягається до адміністративної відповідальності, протягом трьох днів з дня винесення постанови [13].

Разом з тим чинне законодавство містить певні колізії. Так, у ст. 299 КпАП «Звернення постанови до виконання» не міститься поняття звернення до виконання. Про це наголошується різними авторами, з позиціями яких ми здебільшого згодні. Так, Д.М. Бахрах та Е.М. Ренов таким вважають саме своєчасне направлення винесеної постанови «органу-виконавцю».

Ініціацією процедури виконавчого провадження А.Г. Агапов вважає правовий зміст поняття «звернення до виконання», що розмито характеризує як «ініціацію процедури виконавчого провадження».

У статті наводяться лише умови щодо виконання постанови про накладення адміністративного стягнення, а саме «...підлягає виконанню з моменту її винесення, якщо інше не встановлено КпАП та іншими законами України»; а при «оскарженні постанови про накладення адміністративного стягнення постанова підлягає після залишення скарги без задоволення, за винятком постанов про застосування заходів стягнення у вигляді попередження, а також у випадках накладення штрафу, що стягується на місці вчинення адміністративного правопорушення, а також умови виконання постанов про накладення штрафу у примусовому порядку» [13].

Таким чином, досліднику слід звернутися до практичного виконання положення ст. 299 КпАП. За проведеним нами інтерв'юванням 285 представників суду, поліції та інших працівників правозастосовних органів, звернення до виконання розуміється як направлення до виконання самому порушникові, органу, який має виконати постанову, і саме полягає в таких діях. На нашу думку, це може полягати також й в інформуванні особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, про направлення постанови до виконання в той спосіб, який, по-перше, дає можливість особі ознайомитися з постановою, а по-друге, може в майбутньому слугувати доказовою базою про ознайомлення особи з постановою. Наголошуємо, що

саме «ознайомитися» з постановою, а не «отримати» її. Адже формулювання «отримання» було запроваджено в кодексі в ті часи, коли був відсутній Інтернет та різні гаджети, які дають особі широкий спектр можливостей щодо власної інформованості та інформованості обов'язкової, яка приходить від органів публічної влади. До речі, в такий спосіб активно користується судова система, слідчі підрозділи, які направляють електронні повідомлення різного змісту, повістки тощо.

Разом з тим ст. 300 КпАП регламентує виконання постанови про накладення адміністративного стягнення, а саме що дана постанова виконується уповноваженим на те органом у порядку, встановленим цим Кодексом та іншими законами України. Окремо зазначається роль Національної поліції, що забезпечує виконання постанови про адміністративний арешт у порядку, встановленому законами України. Важливим є положення цієї статті, що у разі винесення кількох постанов про накладення адміністративних стягнень щодо однієї особи кожна постанова виконується окремо. В той же час у ст. 36 КпАП зазначається, що якщо особа вчинила кілька адміністративних правопорушень, справи про які одночасно розглядаються одним і тим же органом (посадовою особою), стягнення накладається в межах санкції, встановленої за більш серйозне правопорушення з числа вчинених.

На окрему увагу заслуговує порядок виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, що ще раз має підтвердити особливість виконання адміністративних стягнень у сфері безпеки дорожнього руху, зазначену нами раніше. На жаль, реального запровадження автоматичної фіксації і, як результат, штрафних балів не відбулося.

Важливою обставиною цього етапу є дотримання умов ст. 302 КпАП щодо припинення виконання постанови – таким є умови, передбачені у пунктах 5, 6 та 9 ст. 247 КпАП, а саме видання акта амністії, якщо він усуває

застосування адміністративного стягнення, або скасування акта, який встановлює адміністративну відповідальність, або смерть особи, щодо якої було розпочато провадження у справі.

Втім, як свідчать дані відділу аналізу судової статистики Верховного Суду України, не всі постанови про накладення адміністративного стягнення звертаються своєчасно. Так, якщо до місцевих судів загальної юрисдикції у 2017 році надійшло 660 897 матеріалів про адміністративні правопорушення, то з їх числа закрито справ у зв'язку із закінченням строків накладення адміністративного стягнення 70 154, тобто фактично кожна десята справа [24].

Тому слід керуватися вимогами ст. 303 КпАП, коли не підлягає виконанню постанова про накладення адміністративного стягнення, якщо вона не була звернута до виконання протягом трьох місяців з дня винесення. В разі оскарження постанови перебіг строку давності зупиняється до розгляду скарги. У разі відстрочки виконання постанови перебіг строку давності зупиняється до закінчення строку відстрочки. Крім того, законами України може бути встановлено й інші, більш тривалі строки для виконання постанов у справах про окремі види адміністративних правопорушень.

Важливе значення має можливість відстрочки виконання постанови про накладення адміністративного стягнення, передбачена ст. 301 КпАП, а саме що за наявності обставин, які ускладнюють виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді адміністративного арешту, виправних чи громадських робіт або роблять її виконання неможливим, орган (посадова особа), який виніс постанову, може відстрочити її виконання до одного місяця. А відстрочка виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу (за винятком стягнення штрафу на місці вчинення адміністративного правопорушення) здійснюється в порядку, встановленому законом. Це ще одна вказівка законодавця на особливість відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху.

За підсумками проведеного нами опитування 375 працівників патрульної служби встановлено, що на практиці мають місце обставини, коли заявник,

його представники, позивачі вказують тільки місце реєстрації, щодо інших можливостей зв'язку зазначається, що засоби зв'язку та адреса електронної пошти відсутні. Проте це є важливою обставиною для своєчасного розгляду справи та виконання адміністративного стягнення.

Інша проблема існує в разі вчинення адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху іноземцем, а саме в частині виконання постанови про накладення відповідного стягнення. Проблема існує як у виборі адміністративного стягнення, так і його виконанні. Наприклад, до іноземних громадян, транзитних, туристів застосування окремих видів адміністративних стягнень на практиці видається неможливим, наприклад щодо такого виду адміністративного стягнення, як позбавлення спеціального права керування транспортним засобом, штрафні бали тощо. Зазначені проблеми будуть розглянуті у підрозділі 3.1 нашого дослідження.

Наступним етапом є фактичне виконання та завершення справи про адміністративне правопорушення в сфері дорожнього руху. Відповідно до чинного законодавства сприяють фактичному виконанню постанови про накладення адміністративного стягнення такі моменти: по-перше, постанова про накладення адміністративного стягнення є обов'язковою для виконання державними і громадськими органами, підприємствами, установами та організаціями, посадовими особами та громадянами (ст. 298 КпАП); по-друге, постанова про накладення адміністративного стягнення підлягає виконанню з моменту її винесення, якщо інше не встановлено КпАП та іншими законами України; по-третє, враховується можливість оскарження постанови, коли справа підлягає виконанню після залишення скарги без задоволення; по-четверте, постанова про накладення адміністративного стягнення звертається до виконання органом (посадовою особою), яка винесла постанову у справі; звернення до виконання має відбутися в певні встановлені терміни, що витікає з положень Кодексу – «не підлягає виконанню постанова про накладення адміністративного стягнення, якщо її не було звернено до виконання протягом 3 місяців з дня її винесення» (ст. 303 КпАП).

Підкреслюємо важливе значення загальних положень про те, що питання, пов'язані з виконанням постанови про накладення адміністративного стягнення, вирішуються органом (посадовою особою), який виніс постанову (ст. 304 КпАП). Такими у сфері безпеки дорожнього руху постає суд (ст. 221 КпАП), органи Національної поліції (ст. 222 КпАП), а також окремі, спеціальні умови виконання окремих видів стягнень: оплатне вилучення предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом правопорушення (в нашому дослідженні – транспортним засобом), виконується судовим виконавцем (ст. 311 КпАП); постанова про позбавлення права керування транспортними засобами виконується посадовими особами Національної поліції, до яких законодавець відносить працівників органів і підрозділів Національної поліції, які мають спеціальні звання, відповідно до накладених на них повноважень (ст. 317 КпАП); виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді громадських робіт надсилається до виконання центральному органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері виконання кримінальних покарань (ст. 321-1 КпАП); виконання у вигляді виправних робіт надсилається також до виконання центральному органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері виконання кримінальних покарань (ст. 322 КпАП); виконання постанови про застосування адміністративного арешту виконують органи Національної поліції (ст. 327 КпАП) [13].

Таким чином, з точки зору теорії та практики поділу провадження у справах про адміністративні правопорушення на стадії та етапи, звернення постанови у справі про адміністративне правопорушення до виконання є одним із першочергових етапів стадії виконання постанови, а від його належної реалізації залежить досягнення як завдань провадження у справах про адміністративне правопорушення в цілому, так і стадії виконання винесених постанов зокрема. Звернення постанови у справі про адміністративне правопорушення до виконання – це самостійний етап стадії виконання постанов у справах про адміністративні правопорушення, під час якого

вирішуються питання, пов'язані з відстрочкою, розстрочкою, припиненням виконання, переглядом постанови в частині виду та розміру штрафу тощо, а також вчиняються дії з направлення постанови суб'єкту приведення його до виконання.

Наступним етапом постає фактичне (реальне) виконання та завершення справи про адміністративне правопорушення в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Визначення початку фактичного виконання постанови про призначення адміністративного покарання не мало б викликати будь-яких складнощів, адже відповідно до ст. 299 КпАП «Звернення постанови до виконання» постанова про накладення адміністративного стягнення підлягає виконанню з моменту її винесення, якщо інше не встановлено цим Кодексом та іншими законами України. При оскарженні постанови про накладення адміністративного стягнення постанова підлягає виконанню після залишення скарги без задоволення, за винятком постанов про застосування заходу стягнення у вигляді попередження, а також у випадках накладення штрафу, що стягується на місці вчинення адміністративного правопорушення [13].

Постанова про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу, крім постанов про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, у тому числі зафіксовані в автоматичному режимі, підлягає примусовому виконанню після закінчення строку, встановленого ч. 1 ст. 307 цього Кодексу. Постанова про накладення адміністративного стягнення звертається до виконання органом (посадовою особою), який виніс постанову. Разом з тим слід підкреслити, що чинне законодавство містить в собі норми, які створюють додаткові умови для виконання постанови. Так, з метою виконання постанови у вигляді штрафу існують такі стимули та застереження: особа, чиє порушення було зафіксовано в автоматичному режимі, якщо вона протягом п'яти банківських днів сплатить п'ятдесят відсотків штрафу, то така постанова вважається виконаною (ст. 300-1 КпАП). І навпаки, у разі несплати штрафу фізичною або юридичною особою протягом тридцяти днів з дня вручення постанови про накладення

адміністративного стягнення за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху стягується пеня у подвійному розмірі штрафу. У разі несплати штрафу і пені протягом тридцяти днів з дня виникнення підстав для її стягнення відповідна постанова про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху підлягає примусовому виконанню. Примусове виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху не звільняє від сплати пені. Саме із зазначених вище законодавцем обставин вважаємо такі норми стимулюючими щодо своєчасної сплати штрафу. З іншої сторони, законодавець встановив певні альтернативні можливості щодо виконання окремих видів стягнень. Так, передбачається відстрочка: за наявності обставин, що ускладнюють виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді адміністративного арешту, виправних чи громадських робіт або роблять її виконання неможливим, орган (посадова особа), який виніс постанову, може відстрочити її виконання на строк до одного місяця. Відстрочка виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу (за винятком стягнення штрафу на місці вчинення адміністративного правопорушення) здійснюється в порядку, встановленому законом (ст. 301 КпАП) [13].

У разі відмови порушника у сплаті штрафу або несвоєчасної сплати у порядку примусового виконання постанови про стягнення штрафу за вчинення адміністративного правопорушення з правопорушника стягується: подвійний розмір штрафу, визначеного у відповідній статті цього Кодексу та зазначеного у постанові про стягнення штрафу; витрати на облік зазначених правопорушень. Розмір витрат на облік правопорушень визначається Кабінетом Міністрів України (ст. 308 КпАП) [13].

У разі втрати працездатності, призову на строкову військову службу, взяття під варту, засудження до кримінального покарання у виді позбавлення або обмеження волі, або якщо невідоме місцезнаходження особи, постановою суду (судді) за поданням органу центрального органу виконавчої влади, що

реалізує державну політику у сфері виконання кримінальних покарань, громадські роботи замінюються штрафом, розмір якого визначається з розрахунку, що чотири години невідбутих громадських робіт дорівнюють одному неоподаткованому мінімуму доходів громадян. (ст. 321-1КпАП) [13].

У разі ухилення порушника від відбування громадських робіт постановою суду (судді) за поданням органу центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері виконання кримінальних покарань, невідбутий строк громадських робіт може бути замінено штрафом або адміністративним арештом.

Заміна громадських робіт штрафом застосовується за умови, що санкція статті, за якою на порушника накладено адміністративне стягнення, передбачає можливість застосування штрафу. Розмір штрафу в такому разі визначається із розрахунку, що чотири години невідбутих громадських робіт дорівнюють одному неоподаткованому мінімуму доходів громадян.

Заміна громадських робіт арештом застосовується за умови, що санкція статті, за якою на порушника накладено адміністративне стягнення, не передбачає можливості застосування штрафу. Строк арешту визначається із розрахунку, що одна доба арешту дорівнює п'яти годинам невідбутих громадських робіт, але не може перевищувати п'ятнадцять діб.

У разі втрати працездатності, призову на строкову військову службу, взяття під варту, засудження до кримінального покарання у виді позбавлення або обмеження волі, або якщо невідоме місцезнаходження особи, постановою суду (судді) за поданням органу центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері виконання кримінальних покарань, виправні роботи замінюються штрафом, розмір якого визначається із розрахунку, що один день невідбутих виправних робіт дорівнює одному неоподаткованому мінімуму доходів громадян (ст. 322 КпАП) [13].

Також слід підкреслити, що постанова суду про застосування адміністративного арешту виконується негайно після її винесення (ст. 326 КпАП). Тобто фактично цією статтею передбачено особливий порядок

виконання для окремого взятого адміністративного стягнення. Зазначений фактор має значний превентивний потенціал для застосування в сфері безпеки дорожнього руху.

Останнім етапом стадії виконання постанови про притягнення до адміністративної відповідальності вважається етап завершення справи про адміністративне правопорушення, яким завершується виконавче провадження та провадження у справі в цілому.

Отримавши від органу, який виконував постанову, копію постанови про адміністративне покарання з відміткою про його виконання або будь-яку іншу інформацію, яка може підтверджувати виконання покарання, юрисдикційний орган (або посадова особа) приєднує їх до справи про адміністративне правопорушення (за необхідності робить там необхідні відмітки), що і означає факт закінчення виконавчого провадження та свідчить про припинення основного виконавчого процесуально-деліктного правовідношення між юрисдикційним органом, органом-виконавцем та порушником.

Таким чином, нами встановлено, що існуюча практика завершення справи про адміністративне правопорушення передбачає декілька можливих варіантів завершення справи. Так, за першим варіантом (назвемо його «класичним») накладене стягнення виконано в повному обсязі (сплачена своєчасно відповідна сума штрафу, відбуті певні терміни виправних, громадських робіт, адміністративного арешту або утримання на гауптвахті, здійснено вилучення посвідчення водія для забезпечення виконання позбавлення спеціального права – права керування транспортним засобом або транспортного засобу для забезпечення оплатного вилучення транспортного засобу тощо). А посадова відповідного органу, який здійснював виконання, має здійснити певні технічні дії: а) зробити відповідну відмітку про вид, розмір, дату здійсненого виконання; б) спрямувати виконану постанову органу, посадовій особі, судді, які його винесли. Варіант другий пов'язаний з різними суб'єктивними та об'єктивними обставинами, які впливають на виконання стягнення, а саме виконання не проводилось чи проведено не в повному обсязі

на підставах, передбачених у законі. У результаті проведеного нами дослідження та анкетування були встановлені такі обставини: особа не мешкає за місцем реєстрації чи іншою, вказаною в справі адресою, особа не працювала, перестала працювати, не вчиться, відсутні можливості для залучення до виконання майна, коштів для забезпечення виконання стягнення, яке передбачає матеріальні наслідки до особи, яку притягнуто до адміністративної відповідальності. А також такими підставами можуть обставини, що виключають провадження в справі про адміністративне правопорушення (ст. 247 КпАП), а саме застосування акта амністії, якщо він усуває застосування адміністративного стягнення; скасування акта, який встановлює адміністративну відповідальність; смерть особи, щодо якої було розпочато провадження у справі.

Разом з тим у ході проведеного дослідження нами звертається увага на певні фактори, обставини, реалії, практику виконання адміністративних стягнень в цілому та у сфері безпеки дорожнього руху зокрема. Нами зазначалося, що законодавцем передбачено певні механізми та альтернативи, які сприяють виконанню постанови про накладення адміністративного стягнення.

Зважаючи на вищезазначене, на наш погляд, закінчення етапу виконання постанови має наставати після вжиття відповідною посадовою особою, органом всіх заходів для забезпечення виконання постанови, в тому числі й альтернативних видів стягнення.

Дискусія щодо запровадження в Україні кримінальних проступків має довготривалу історію, яка суттєво впливає на розвиток адміністративно-деліктного права та адміністративних санкцій зокрема. На нашу думку, наявність альтернатив як інструменту виконання постанови про накладення адміністративного стягнення, з одного боку, свідчить про наявність додаткових механізмів забезпечення виконання постанови, які потребують детального вивчення та подальшого впровадження, а також взагалі можливості появи нової дискусії щодо сучасного місця адміністративної відповідальності та її

царини адміністративно-деліктного права. В основу її може бути покладено питання: що важливо – накладення адміністративного стягнення чи його виконання, накладення штрафу чи його сплата? Абсолютна більшість людей не обізнані в тонкощах провадження в справах про адміністративні правопорушення, стадіях тощо, навіть за умов можливості широкого доступу до них, послугами адвокатів у справах про адміністративні правопорушення користується, за нашими підрахунками, менше 1 % осіб, які притягаються до адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху (здебільшого це стосується випадків позбавлення права на керування транспортним засобом, оплатного вилучення транспортного засобу і вчинення правопорушення, передбаченого ст. 130 КпАП). Продовження існування породжених радянським минулим двох видів відповідальності створює випадки, коли штраф за адміністративне правопорушення значно перевищує його розміри за кримінальні проступки – злочини.

Вважаємо, що принцип незворотності покарання та ефективне виконання покарання потребують подальшого окремого дослідження. Адже особа, на яку було накладено адміністративне стягнення, може уникати його виконання в різні способи, а механізми примусового виконання є неефективними, у своїй більшості економічно не вигідними (недоцільними). Практичне положення речей в цій сфері склалося таким чином. Проведене нами дослідження, дозволило дійти відповідних висновків та систематизувати різновиди виконання постанови про накладення адміністративного стягнення, а саме: а) добровільне; б) альтернативне; в) примусове в межах КпАП; г) примусове в межах виконавчого провадження щодо ухвал, постанов судів у справах про адміністративні правопорушення та постанов органів (посадових осіб), уповноважених розглядати справи про адміністративні правопорушення у випадках, передбачених законом.

Якщо взяти за основу характеристику ефективності виконання постанов про накладення адміністративного стягнення штраф, то всього місцевими загальними судами було накладено штрафів на суму 902 920 739 грн., з них

сплачено добровільно 170 901 776 грн.; у тому числі за порушення правил дорожнього руху 416 232 978 грн., з них сплачено добровільно 148 256 393 грн. [25]. Як бачимо, в добровільному порядку сплачується приблизно чверть накладених стягнень.

Отже, пропонуємо на законодавчому рівні закріпити порядок, за яким стягнення, накладені за правопорушення, вчинені у сфері безпеки дорожнього руху, мають бути сплачені в особливому порядку. За ним накладене стягнення має бути виконане в безстроковому (довгостроковому) прогресивному порядку, який примушує виконати постанову про накладення адміністративного стягнення. Особа має сплатити цей вид стягнення незалежно від строків його накладення та повідомлення особі про необхідність його виконання (сплати), примусовими заходами забезпечення виконання постанови в сфері безпеки дорожнього руху виступатиме порядок, за яким особа позбавляється можливості отримати будь-які послуги у сфері безпеки дорожнього руху: зареєструвати (зняти з обліку) транспортний засіб, отримати посвідчення на право керування транспортним засобом, номерні знаки тощо, крім того в разі, коли сума несплаченого штрафу становитиме більше 100 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, транспортний засіб, яким керує така особа, може бути затримано на штрафний майданчик з вилученням посвідчення водія до сплати відповідної суми. Подібна практика існувала ще за часів Радянського Союзу, коли посвідчення водія поверталось особі лише за умови сплати штрафу в певний строк, на який особі видавалося тимчасове посвідчення для керування транспортним засобом. У разі несплати в зазначений термін та керування нею транспортним засобом транспортний засіб повертався після сплати необхідної суми. Іншим заходом доцільно було таким чином забезпечити виконання і інших накладених стягнень у сфері безпеки дорожнього руху, але переведених у відповідний грошовий еквівалент. Наприклад, доба невідбутого адміністративного арешту відповідатиме 100 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Міжнародний досвід, наприклад Німеччини, свідчить, що при

неможливості сплати штрафу за керування транспортним засобом у стані наркотичного сп'яніння водій несе відповідальність у вигляді позбавлення волі до шести тижнів [26].

Вважаємо, що такі заходи забезпечення виконання постанови про накладення адміністративного стягнення в сфері безпеки дорожнього руху має сприяти каральному потенціалу таких стягнень з одного боку, а з іншого – створить умови для незворотності їх виконання.

Більш докладно наше бачення перспектив вдосконалення законодавства про виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху представлено у профільному розділі даного дисертаційного дослідження.

Таким чином, маємо констатувати:

1) виконання постанови про накладення адміністративного стягнення є завершальною стадією провадження в справах про адміністративні правопорушення;

2) зазначена стадія складається з певних постійно повторюваних дій, що утворюють логічну структуру стадії виконання постанови, та становить взаємозв'язок таких етапів: порушення виконавчого провадження у справі про адміністративне правопорушення та доведення постанови про призначення стягнення до відома особи, яка притягається до адміністративної відповідальності; звернення самої постанови про призначення адміністративного покарання в справі про адміністративне правопорушення правил дорожнього руху до виконання; реальна процедура виконання та завершення справи про адміністративне правопорушення;

3) стадія виконання постанови має велике значення для всього адміністративно-деліктного провадження та результатів адміністративно-юрисдикційної діяльності правоохоронних органів;

4) якість виконання постанов про накладення адміністративних стягнень потребує суттєво підвищення.

2.2. Особливості провадження щодо виконання постанов про накладення попередження та штрафу

За правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху можуть бути призначені такі види адміністративних стягнень: попередження, штраф, штрафні бали, громадські роботи, позбавлення права на керування транспортними засобами, конфіскація предмета, який став знаряддям вчинення адміністративного правопорушення, спеціальних світлових приборів або звукових сигнальних пристроїв, оплатне вилучення транспортного засобу, адміністративний арешт. Тобто за порушення Правил дорожнього руху може бути застосовано майже всі існуючі види адміністративних стягнень, крім громадських робіт та арешту з утриманням на гауптвахті.

Відомий адміністративіст Т.О. Коломoeць звернула увагу на те, що в сучасному адміністративно-деліктному законодавстві України існує дві системи адміністративних стягнень: 1) ідеальна, зафіксована в ст. 24 КпАП; 2) реальна, що застосовується на практиці. Зазначений висновок зроблено не лише за результатами застосування заходів адміністративного примусу щодо фізичних і юридичних осіб, а й нормативним положенням частини 3 ст. 24 КпАП, де зазначається про можливість встановлення законами України й інших, крім зазначених, видів адміністративних стягнень [27]. Перелік стягнень, які містяться у ст. 24 КпАП, розміщено у суворо визначеному порядку – від менш суворих до більш суворих.

Ми маємо намір розглянути особливості звернення до виконання попередження як виду адміністративного стягнення як першого виду стягнень. В цілому попередженню як виду адміністративного стягнення були присвячені роботи таких вітчизняних вчених-адміністративістів, як С.Т. Гончарук, А.Т. Комзюк, Т.О. Коломoeць, В.К. Колпаков, Д.М. Лук'янець, Т.О. Салманова, Н.В. Хорощак. На монографічному рівні проблеми попередження було присвячено дослідження Ю.Х. Куразова «Попередження як вид адміністративного стягнення за законодавством України» (2012 р.).

Погоджуємося з висновками, зробленими Т. Коломоєць та Ю. Куразовим, зокрема, стосовно того, що «ресурс попередження як виду адміністративного стягнення є достатньо змістовним, комплексним; він поєднує елементи, орієнтовані на досягнення всіх цілей адміністративного стягнення – виховання, превенція (загальна, конкретна), покарання» [28, с. 106].

Попередження як захід адміністративного стягнення вноситься в письмовій формі. У передбачених законом випадках попередження фіксується іншим встановленим способом. У цілому попередження як вид адміністративного стягнення відноситься до найбільш розповсюджених та таких, які застосовуються за адміністративні правопорушення, стягнень. 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 в сфері дорожнього руху. Так, якщо до місцевих загальних судів у 2016 році надійшло 655 346 (за порушення ПДР – 248 146) справ, то попередження було накладено в 10 366 випадках (за порушення ПДР – тільки 23). На це є багато причин. По-перше, пониження загального значення попередження як виду адміністративного стягнення та його потенціалу: по-друге, значне скорочення сфери його застосування за рахунок встановлення безальтернативних стягнень (особливо це стосується штрафу). Безальтернативний порядок адміністративних стягнень у сфері безпеки дорожнього руху було запроваджено не зважаючи на зауваження Головного науково-експертного управління та Головного юридичного управління Верховної Ради стосовно того, що змінами до статей 33, 80, 81, 121, 121-1, 121-2, 122, 122-2, 122-4, 122-5, 123, 124, 124-1, 126, 127, 127-1, 128-1, 129, 130, 132-1, 133-1, 139, 140 КпАП пропонується запровадити безальтернативні штрафи за вчинення порушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Визначення безальтернативного розміру

штрафу у цих статтях унеможливить реалізацію вимог частини другої статті 61 Конституції України та низки загальних положень адміністративного права, зокрема передбачених частиною другою статті 33, статтями 10, 11, 34 та 35 КпАП, щодо індивідуалізації відповідальності. Зазначені зміни були прийняті, що призвело до скорочення застосування попередження в цій сфері.

Так, у главі 10 «Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку» КпАП серед складів правопорушень, які можна віднести до таких, які порушують безпеку дорожнього руху, попередження застосовується в таких випадках: ст. 127 «Порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами та особами, які керують гужовим транспортом, і погоничами тварин», а саме за непокору пішоходів сигналам регулювання дорожнього руху, перехід ними частини у невстановленому місцях або безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, невиконання інших правил дорожнього руху; ст. 124-2 «Інші порушення правил дорожнього руху», до яких відносяться порушення правил дорожнього руху, крім передбачених статтями 121-128, частиною першою і другою статті 129, статтями 139 і 140 КпАП.

Проведений нами аналіз засвідчив, що відповідальності підлягають особи не за порушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами, а за невиконання інших вимог, напряму не пов'язаних з безпекою дорожнього руху, наприклад за невиконання вимоги ПДР щодо наявності аптечки чи знаку аварійної зупинки тощо.

Означений нами стан застосування попередження у сфері безпеки дорожнього руху може свідчити про недостатню увагу до потенціалу цього стягнення. Як свідчить проведене нами анкетування, 76 % респондентів висловили думку щодо необхідності розширення дії цього стягнення на дії водіїв, оскільки вони змушені у своїй практичній діяльності, в кожній конкретній ситуації, робити вибір між тим, як попередити (профілактичний захід) та складанням протоколу і притягненням до адміністративної відповідальності у вигляді штрафу. Обмеження поліцейського в застосуванні

попередження як виду адміністративного стягнення призводять до конфліктів, непорозумінь між водіями та представниками поліції. Особливо це стосується правопорушень, передбачених частиною 1 ст. 122 КпАП, таких як порушення правил зупинки, стоянки, проїзду пішохідних переходів, ненадання переваги у русі пішоходам на нерегульованих пішоходами переходах, а так само порушення встановлених для транспортних засобів заборони рухатися тротуарами чи пішохідними доріжками та іншими правопорушеннями, які у зазначеному законодавцем форматі можуть мати різний ступінь суспільної безпеки.

У практиці законодавства в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху був такий досвід. Нами під час дослідження встановлено, що в 1990-х рр. одним із чергових законів про внесення змін про адміністративну відповідальність за порушення правил дорожнього руху повністю було вилучено попередження з санкцій статей, які передбачають відповідальність у сфері безпеки дорожнього руху. Позбавлення накладення такого стягнення було внесено Законом України «Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів України щодо відповідальності за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху» (зазначені зміни були прийняті у зв'язку з прийняттям Закону України «Про дорожній рух» і обґрунтовувалися необхідністю посилення відповідальності в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху) [29]. В результаті таких нововведень на практиці, по-перше, працівники тодішньої Державтоінспекції у певних випадках вчинення незначних правопорушень мусили не притягувати до адміністративної відповідальності, а обмежуватися усним попередженням як попереджувальним, профілактичним заходом, а по-друге, вести додаткову графу у своїй звітності діяльності – «попереджено». Фактично зазначена позиція нічим, крім рапортів працівників дорожньо-патрульної служби, не підтверджувалась, а з іншого боку, це свідчило на користь існування такого виду адміністративного стягнення, як попередження в цій сфері.

Майже десять років існувало становище, за яким попередження як вид

адміністративного стягнення в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху не застосовувалося, тільки Законом України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення правил дорожнього руху» від 5 квітня 2001 року було внесено відповідні зміни [30]. Разом з тим слід констатувати, що 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 [31] були внесені значні зміни до порядку та видів адміністративних стягнень, які існували у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Так, по-перше, введено новий вид стягнень (саме вид стягнень, адже ним додано статтю 24 КпАП «Види адміністративних стягнень») – штрафні бали; по-друге, встановлено особливий порядок їх застосування; по-третє, штрафи встановлено з чітко визначеним розміром без будь-якої альтернативи щодо як самої суми, так і накладення адміністративного стягнення в цілому, по-четверте, суттєво зменшено кількість складів адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху за які передбачається санкція попередження.

Станом на сьогодні попередження як вид адміністративного стягнення застосовується лише за такими складами: ст. 125 «Інші порушення правил дорожнього руху» – інші порушення правил дорожнього руху, крім передбачених ст. 121-128, частинами першою і другою ст. 129, статтями 139 і 140 цього Кодексу, – тягнуть за собою попередження; ст. 127 «Порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами та особами, які керують гужовим транспортом, і погоничами тварин» – непокоря пішоходів сигналам регулювання дорожнього руху, перехід ними проїзної частини у невстановлених місцях або безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, невиконання інших правил дорожнього руху – тягнуть за собою попередження або накладення штрафу в розмірі трьох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [13].

Ще однією особливістю попередження, поряд із частковою схожістю

стягнення та профілактичного заходу, є своєрідна унікальність. Фактично воно характеризується 100% виконанням, відсутністю етапу доведення постанови про притягнення до відповідальності, тому як в цьому немає жодної необхідності. Фактично ми маємо приклад, коли розгляд і виконання постанови про накладення адміністративного стягнення співпадають. Саме таку позицію має Д.М. Лук'янець, який звернув увагу на ту обставину, що «якщо застосовується адміністративне стягнення у вигляді попередження, то воно вважається фактично реалізованим з моменту ознайомлення особи, що вчинила адміністративне правопорушення, з постановою про накладення адміністративного стягнення у вигляді попередження» [32, с. 15]. Близькість попередження та профілактичного попередження (виховного, морального впливу) має призводити до того положення, коли значення першого практично нівелюється, його потенціал не використовується у повному обсязі. Головною їх відмінністю є те, що попередження як адміністративне стягнення проявляється як правова реакція держави на протиправну поведінку особи, негативну оцінку діяння особи, яка несе в собі негативні наслідки. Ці наслідки мають для порушника виключно моральний характер, жодних майнових чи інших прав не стосується, на відміну від інших видів стягнень. На думку окремих авторів, на відміну від інших адміністративних стягнень попередження має відносно малий коефіцієнт карального та застережливого впливу на правопорушника, оскільки орієнтоване в основному на виховний ефект [33, с. 107]. У роботі «Адміністративна відповідальність за правопорушення на транспорті» О.П. Альохін звертає увагу на те, що попередження є «покаранням, не пов'язаним з ураженням чи ущемленням прав осіб, які піддані такому покаранню» та в ньому «поєднуються заходи покарання та виховання, засновані на авторитеті держави та довіри до правопорушника» [34, с. 48].

В той же час, ми дотримуємося позиції, що, незважаючи на найбільш легкий характер стягнення, в ньому залишається елемент караності. Особа протягом року вважається такою, що піддана адміністративній

відповідальності, й у разі вчинення нею нового правопорушення ця обставина може бути врахована під час накладання нового адміністративного стягнення відповідно до положення п. 2 ч. 1 ст. 35 КпАП «Обставини, що обтяжують відповідальність за адміністративні правопорушення», а саме «повторне протягом року вчинення однорідного правопорушення, за яке особу вже було піддано адміністративному стягненню, вчинення правопорушення особою, яка раніше вчинила кримінальне правопорушення». Розширенням застосування попередження у сфері безпеки дорожнього руху держава, з одного боку, зберігала свій правовий вплив на порушників, а з іншого – розширювала профілактичний вплив на формування правосвідомості.

Чергові зміни у сфері безпеки дорожнього руху були пов'язані з утворенням Національної поліції України та Патрульної служби як її важливої складової та були унормовані відповідно до концепції реформування МВС України. Тому законодавець вирішив прибрати корупційну складову у відносинах поліцейський – водій транспортного засобу, коли на особу протокол за незначне порушення не складається, а виноситься профілактичне попередження. Саме безальтернативність адміністративних стягнень та чітке їх визначення призвели до фактичного вихолощування попередження як виду стягнення у сфері дорожнього руху, що, на наш погляд, є неправильним. Ми відстоюємо позицію, що обидві ситуації носять в собі однакові корупційні ризики, які дозволяють порушнику вплинути на притягнення до відповідальності. В той же час слід наголосити на технічних новаціях у діяльності поліції, наявності відеореєстраторів у водіїв, камер спостереження тощо. Так, поліцейський може фіксувати порушення, процес спілкування через персональну відеокамеру, відеореєстратор тощо. А головне, на наш погляд, при вирішенні питання про притягнення до відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху за малозначне правопорушення він повинен мати технічні можливості перевірити наявність у водія однорідних правопорушень, вчинених за останній рік. Й у разі виявлення таких прийняти рішення щодо винесення усного попередження (в разі відсутності санкції попередження) або накладення

адміністративного стягнення.

Втім, може виникнути питання, а чи варто досліджувати попередження як вид адміністративного покарання у сфері безпеки дорожнього руху в разі відсутності фактично виконання адміністративного стягнення. Вважаємо за необхідне це зробити з таких міркувань: 1) ми відстоюємо позицію щодо необхідності розширення такого стягнення, як попередження, на більш широке коло правопорушень; 2) положення 1984 р., що «у передбачених законом випадках попередження фіксується іншим встановленим способом», в радянські часи полягало у можливості нанесення компостерних просічок у талоні попередження («дірок» по-народному), а також внесення записів у талоні попередження про вчинені порушення ПДР. За наявності фіксації таким чином трьох порушень правил особа мала пройти складання перевірки знань ПДР. Зазначені положення у процесі трансформації адміністративно-деліктного законодавства можуть бути використані при побудові нового адміністративно-деліктного кодексу; 3) нами підтримується позиція окремих авторів щодо необхідності розвитку відносин, за яких особа, навіть у разі притягнення її до відповідальності, в певному сенсі перебуває у рівному положенні з особою, органом, який притягає її до відповідальності. Це має значення не стільки при адміністративно-деліктному провадженні, яке розглядається традиційно як забезпечення прав і свободи людини, а полягає в отриманні негативного результату з боку особи у вигляді уникнення (мінімізації) подальшої протиправної поведінки в сфері безпеки дорожнього руху. Саме це уявляється нам головним в адміністративно-деліктній політиці, а не просте арифметичне нарощування штрафів як головного важелю протидії порушенням у сфері безпеки дорожнього руху.

Водночас деякі сучасні автори не приділяють уваги попередженню як виду адміністративного стягнення, а в окремих випадках не враховують значення попередження. Наприклад, Н.В. Хорошак під адміністративним стягненням пропонує розуміти покарання, закріплене санкцією правової норми, яка забезпечує її захист та застосовується органами адміністративної

юрисдикції до особи, що вчинила проступок. В наведеному не міститься згадування про попередження як фактор власне наявності самого виду адміністративного стягнення, а також попереджувального впливу як інших видів правопорушень, так і самого стягнення – попередження. Зазначене зустрічається й в інших науковців, як недолік у визнанні попереджувального впливу адміністративних стягнень та самого попередження [35, с. 4]. Відомий теоретик права В.В. Копейчиков під «адміністративним стягненням» розуміє захід відповідальності, що застосовується з метою виховання особи, яка скоїла адміністративний проступок, а також попередження скоєння нових правопорушень як самим правопорушником, так й іншими особами, а також відшкодування завданих проступком збитків [36, с. 163].

Також Ю.Х. Куразов, із посиланням на доктринальні напрацювання Т.О. Коломоєць, зазначає, що «особливість адміністративних правопорушень, за вчинення яких передбачається застосування попередження, їх незначний ступінь суспільної шкідливості і навіть інколи малозначний характер, що дає підстави цілком логічно припустити, що шкідливі наслідки за вчинення таких діянь є незначними, можуть бути мінімальними, а інколи і взагалі бути відсутніми, коли йдеться про формальні склади таких проступків, коли проступком визнається саме вчинення протиправних діянь» [37, с. 157; 38, с. 49]. Іншими авторами, за твердженням Ю.Х. Куразова, висловлюються думки, що у сфері окремих суспільних відносин їх логічно застосовувати в разі вчинення правопорушень з необережності, вперше, малозначності проступку, наявності пом'якшуючих і відсутності обтяжуючих обставин. Зокрема, В.О. Іванцов вважав зазначене за доцільне в галузі фінансів [37, с. 157; 39].

А чи доцільно це положення застосовувати у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, де формальний склад більшості складів адміністративних правопорушень залежить не тільки від елементу юридичного складу – суб'єктивної сторони, форми вини, а й від факультативних ознак об'єктивної сторони, таких як час, місце, спосіб тощо. Вважаємо недоцільним повною мірою цю пропозицію переносити у сферу дорожнього руху. Наприклад, особа

зупинила транспортний засіб, де зупинка заборонена, для висадки пасажирів – тоді як розглядати це порушення, якщо воно відбулося у нічний час, коли рух транспортних засобів взагалі може бути відсутній? Порушення вимог правил дорожнього руху, стаття 122 «Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху».

Дослідники В.В. Доненко та В.К. Колпаков звернули увагу на ту обставину, що особа, яку було піддано такому стягненню, вважається протягом року (з дня закінчення його виконання) покараною в адміністративному порядку (ст. 39 КпАП). Тому якщо протягом року така особа вчинить новий адміністративний проступок, то до неї може бути накладене більш суворе адміністративне стягнення. Крім того, належним чином оформлене попередження набуває значення преюдиційного факту, що є важливою підставою до притягнення до відповідальності та визначення стягнення стосовно осіб, які вчинили протягом року повторно однорідне адміністративне правопорушення. Деякі автори припускаються помилки щодо призначення талона до посвідчення водія, вважаючи, що це – фіксація попереджень («наприклад, здійснення компостерної просічки талона до посвідчення на право керування автомобілем») [20, с. 90].

Але ж талон до посвідчення водія запроваджений на підставі Постанови Кабінету Міністрів України [40] від 6 грудня 1993 р. № 980 «Про внесення змін і доповнень до Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами «з метою обліку та аналізу порушень правил дорожнього руху, допущених особами, які постійно проживають на території України, водіями автотранспортних засобів, тролейбусів та трамваїв. Наявність талона до посвідчення водія надає можливість виявляти систематичність порушень водіями правил дорожнього руху і відповідно до вимог ст. 15 Закону України «Про дорожній рух» направляти їх на перевірку знань Правил дорожнього руху України».

На нашу думку, ефективність такої міри, як попередження, прямо

пропорційна рівню правосвідомості як конкретної особи, так і суспільства в цілому. На думку багатьох вчених, залежно від рівня свідомості застосування попередження (морального та правового впливу) не матиме належного ефекту при його низькому рівні та матиме значення при його високому рівні, сприятиме його зростанню. Значення зростання заходів морального впливу в системі адміністративної відповідальності не викладає сумніву, «має обов'язково підвищуватися, що витікає з подальшого підвищення рівня свідомості радянських громадян та пов'язано з загальним розширенням сфери дії моральних факторів. [41, с. 74] Інші автори радянської доби зазначали, що суть попередження полягає не стільки у вказівці винному органом адміністративної юрисдикції на те, що він вчинив адміністративне правопорушення, а скільки в офіційно вираженій з боку державного органу негативної оцінки поведінки порушника, яка тягне за собою наслідки не тільки морального, а і правового характеру, а також у застереженні про недопустимість вчинення протиправних діянь в майбутньому [33, с. 107].

Разом з тим цього не відбулося з багатьох причин, перш за все з радянської ідеології панування держави над особою, яка була зосереджена лише на домінуванні держави, державного інтересу над особою, її інтересами, правами, а відтак продукувалося відношення нерівності сторін у відносинах громадянин-держава. Становлення нової ідеології відносин між громадянином і державою дає шанс побутувати такі відносини, які мають сприяти рівню довіри, рівності у відносинах з державою, зростанню активної правосвідомості громадян, в тому числі у адміністративно-деліктних відносинах.

Нами розглянуті проблеми виконання такого виду адміністративного стягнення, як попередження. Встановлено, що його застосування у сфері безпеки дорожнього руху законодавчо обмежено, що, на наш погляд, не сприяє формуванню партнерських відносин між поліцейськими та громадянами у сфері безпеки дорожнього руху, коли за неправильне паркування, зупинку транспортного засобу до водіїв застосовується тільки штраф, а застосувати попередження як вид адміністративного стягнення неможливо.

Отже, наступним буде виконання штрафу як виду адміністративного стягнення в сфері безпеки дорожнього руху. Слід підкреслити, що в адміністративно-правовій літературі даному питанню присвячено значну кількість праць (вчених В.Б. Авер'янова, Ю.П. Битяка, І.П. Голосніченка, С.Т. Гончарука, Є.В. Додіна, Д. Калаянова, С.В. Ківалова, В.К. Колпакова, Т.О. Коломoeць, А.Т. Комзюка, Д.М. Лук'янця, О.І. Остапенка, М.М. Тищенко, В.К. Шкарупи, Н.В. Хорошак). При цьому безпосередньо проблемам адміністративних штрафів в Україні приділила належну увагу Т.О. Коломoeць [42]. Проблемам застосування штрафів як адміністративних стягнень у сфері безпеки дорожнього руху присвячено праці Т.О. Гуржія, В. Гаркуші, В.В. Доненка, В. Єгупенка, О. Салманової, В. Новикова, В. Развадовського та інших авторів.

Штраф – найбільш розповсюджений вид адміністративного стягнення, з яким пов'язується в цілому адміністративна відповідальність. Автори «Концепції реформування інституту адміністративної відповідальності в Україні», яка була розглянута та схвалена 12 липня 2007 р. Комітетом з верховенства права Національної комісії зі зміцнення демократії та утвердження верховенства права, зазначають, що існуюча система адміністративних стягнень, застосування яких становить зміст адміністративної відповідальності, у наш час не забезпечує потреб охорони правопорядку. Розміри адміністративних стягнень (переважно штрафів) часто не узгоджуються із суспільною шкідливістю адміністративних проступків, а розмір штрафу визначається не в національній валюті (гривні), а із використанням різних масштабів (розміру неоподаткованого мінімуму доходів громадян, мінімальної заробітної плати тощо) [43].

Так, узагальнюючи всі існуючі у правовій царині підходи до розуміння адміністративного штрафу як засобу стягнення, знаний адміністративіст Т.О. Коломoeць зазначає, що це: прояв державного примусу, тобто має каральний характер у зв'язку з протиправною поведінкою; звертається на майно правопорушника, звідси грошово-майновий характер штрафу;

добровільний характер виконання поєднується з вживанням примусу у разі ухилення від виконання; містить елементи матеріальних збитків, завданих державі проступком; адміністративному штрафу властиві інші ознаки юридичних санкцій: запобіжний, виправно-виховний, правовідновлювальний характер [42]. З повагою до автора та його праці, зробимо деякі припущення, а саме ми не зовсім погоджуємося з положенням, що «звертається на майно правопорушника, звідси грошово-майновий характер штрафу». Зазначене положення, на наш погляд, ніяких матеріальних збитків, завданих проступком, держава не несе і будь яких елементів матеріальних збитків державі просто не існує. Якщо ні, то саме яких «збитків»? Вікіпедія дає нам таке тлумачення збитку: збиток, збитки (англ. Losses) – суми втрачених активів, наприклад, через шкоду втрати, крадіжки або зобов'язання, які виникли, наприклад, у результаті правопорушення. За таким тлумаченням ми розуміємо правопорушення (проступки, злочини) з матеріальним складом, за якими обов'язковою ознакою об'єктивної сторони є матеріальні наслідки, матеріальна шкода. Чи існують адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху і зазначеною конструкцією норми, яка передбачає матеріальні наслідки? Так, вони присутні в главі 10 «Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку». Наприклад, стаття 124 «Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, яка передбачає відповідальність за порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, - карається у вигляді накладення штрафу в розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року». Так, саме в цьому випадку передбачено відповідальність за спричинення пошкодження транспортних засобів чи іншого майна тощо. І вчинення

подібних дій може спричиняти матеріальну шкоду і державній (муніципальній) власності, відтак вони мають понести адміністративну відповідальність у вигляді штрафу в розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (340 грн). Такий розмір покарання аж ніяк не може нести за собою компенсаційний характер, адже суми збитків можуть бути значно перевищувати суму накладеного стягнення. За таких обставин завдана шкода переноситься з адміністративно-правових у сферу цивільно-правових відносин. При цьому законодавець передбачив, що особа, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, звільняється від адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, за умови, що учасники дорожньо-транспортної пригоди скористалися правом спільно скласти повідомлення про цю пригоду відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [13].

За цих обставин вважаємо, що штраф як адміністративне стягнення не може містити риси «відшкодування матеріальних збитків, завданих державі проступком». Зважаючи на актуальність питання відшкодування збитків, обов'язку відшкодувати заподіяну шкоду, адже сфера безпеки дорожнього руху насичена різними ризиками та факторами, які можуть спричинити шкоду як власникові транспортного засобу (джерело підвищеної небезпеки), так й іншим особам, в адміністративно-деліктному законодавстві питання відшкодування шкоди (збитків) врегульовано у ст. 40 КпАП «Покладення обов'язку відшкодувати заподіяну шкоду», в якій передбачається, «якщо у результаті вчинення адміністративного правопорушення заподіяно майнову шкоду громадянину, підприємству, установі або організації, то адміністративна комісія, виконавчий орган сільської, селищної, міської ради під час вирішення питання про накладення стягнення за адміністративне правопорушення має право одночасно вирішити питання про відшкодування винним майнової шкоди, якщо її сума не перевищує двох неоподатковуваних

мінімумів доходів громадян, а суддя районного, районного у місті, міського чи міськрайонного суду – незалежно від розміру шкоди, крім випадків, передбачених частиною другою цієї статті. Коли шкоду заподіяно неповнолітнім, який досяг шістнадцяти років і має самостійний заробіток, а сума шкоди не перевищує одного неоподаткованого мінімуму доходів громадян, суддя має право покласти на неповнолітнього відшкодування заподіяної шкоди або зобов'язати своєю працею усунути її. В інших випадках питання про відшкодування майнової шкоди, заподіяної адміністративним правопорушенням, вирішується в порядку цивільного судочинства [13].

Штраф – це грошове стягнення, що накладається на громадян і посадових осіб за адміністративні правопорушення у випадках та розмірі, установлених законодавством України (ст. 27 КпАП). Змінами до КпАП 2015 року було встановлено положення, за яким штрафи за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, може бути накладено на громадянина після використання штрафних балів, передбачених статтею 27-1 КпАП.

«Вивчення місця санкцій ... в системі юридичної відповідальності дає підстави дійти висновку, що види стягнень у вигляді штрафу – то є атрибут адміністративної відповідальності» [44, с. 266]. Слово «штраф» має давнє походження й у перекладі з німецької (Strafe) означає пеню, кару, грошове стягнення «за вину чи проступок» [45, с. 5]. Як справедливо зазначає Т.О. Коломoeць, «... сутність штрафу як виду адміністративного стягнення є значно ширшою й не полягає тільки в ущемленні винної особи» [42, с. 27-28]. Це виключно грошове стягнення. Чинному законодавству про адміністративні правопорушення невідомі інші форми штрафу (скажімо, натуральний штраф). В адміністративно-юрисдикційній практиці штраф є домінуючим видом стягнення. Насамперед це пояснюється тим, що він передбачений як єдина або альтернативна міра за більшість адміністративних правопорушень. Адміністративний штраф не є відшкодувальним (компенсаційним) стягненням. За даною ознакою його слід відрізнити від цивільно-правового штрафу. Перший

(адміністративний штраф) – це захід впливу на психіку і майнове становище правопорушника. Другий – компенсація матеріального збитку, що заподіяний внаслідок договірних зобов'язань [46, с. 129]. Суттєво відрізняється штраф як міра покарання також від однойменної кримінально-правової санкції. Причому ця відмінність міститься не тільки в розмірі штрафу, але й у порядку його встановлення, застосування та цільового призначення. Так, адміністративний штраф – це основне стягнення, а як кримінальна санкція може застосовуватися як основне, так і як додаткове покарання. Адміністративний штраф, хоча й накладається в поєднанні з іншими (додатковими) видами стягнень, але в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху застосовується, про що нами зазначалося, безальтернативно у вигляді чіткого розміру в неоподатковуваних мінімумах доходів громадян, прийнятого за одиницю обчислювання.

Таке положення було встановлено Законом України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення адміністративної відповідальності у вигляді штрафу» від 7 лютого 1997 р. [47], який змінив нарахування штрафу з мінімальних розмірів заробітної плати на неоподатковуваний мінімум доходів громадян.

У цьому контексті також вважаємо за доцільне зауважити, що діапазон суми адміністративних штрафів, що накладаються за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, є широким.

Так, наприклад, відхилення від визначеного маршруту руху автобуса або маршрутного таксомотора, незаїзд на автостанцію (автовокзал), якщо такий заїзд передбачений розкладом руху автобуса або маршрутного таксомотора, тягне за собою накладення штрафу на водіїв транспортних засобів у розмірі двох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (ч. 3 ст. 133-1 КпАП). Також порушення правил користування ременями безпеки та мотошоломами слугує підставою для накладення штрафу в розмірі трьох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (ч. 5 ст. 121 КпАП). Так само за непокору сигналам регулювання дорожнього руху, перехід проїзної частини у невстановлених місцях або безпосередньо перед транспортними засобами, що

наближаються, невиконання інших правил дорожнього руху до пішохода, поруч із попередженням, може бути застосований штраф в розмірі трьох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (ч. 1 ст. 127 КпАП) [13].

На противагу вищенаведеним сумах адміністративних штрафів порушення вимог законодавства щодо встановлення і використання на транспортному засобі спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з конфіскацією спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв (ст. 122-5 КпАП). Більше того, за дії, вчинені особою, яка двічі протягом року піддавалася адміністративному стягненню за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції, за відмову від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, передбачено накладення штрафу на водіїв у розмірі двох тисяч чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк десять років і на інших осіб – накладення штрафу у розмірі двох тисяч чотирьохсот (40 800 грн.) неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого.

Таким чином, мінімальний штраф у сфері безпеки дорожнього руху складає два неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (34 грн.), а максимальний – дві тисячі чотириста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (40 800 грн.), що може перевищувати штрафи за кримінальним законодавством.

У пояснювальній записці до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», у розділі «Фінансово-економічне обґрунтування» зазначено, що реалізація проекту не

потребуватиме видатків з Державного бюджету України. У зв'язку з підвищенням штрафних санкцій реалізація законопроекту впливатиме на дохідну частину державного бюджету. Таким чином, можемо стверджувати, що держава має пряму зацікавленість в якісному виконанні постанов про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу як додаткового джерела надходження коштів до бюджету, тому можна припустити і зацікавленість іншу – у накладенні саме такого виду стягнення, як штраф, та у стимулюванні його накладення.

Додатково наголошуємо, що відповідно до внесених змін до підпункту 4 частини першої ст. 29 Бюджетного кодексу України передбачено, що 50 % надходження адміністративних штрафів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що накладаються уповноваженими органами (посадовими особами), включаються до доходів Державного бюджету України. У зв'язку з цим з метою правильного виконання постанов про стягнення адміністративних штрафів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху орган, що виніс таку постанову, повинен у ній зазначити, на які саме рахунки слід перераховувати суму, стягнену з боржника [48].

Хоча офіційного підтвердження наше припущення не має, існують наведені та інші припущення, які підтверджують цю думку. Проведення з виконання постанови про накладення штрафу передбачено главою 27 КпАП. Чинним законодавством передбачено строки і порядок виконання постанови про накладення штрафу, штраф має бути сплачений порушником не пізніше як через п'ятнадцять днів з дня вручення йому постанови про накладення штрафу, крім випадків, передбачених статтею 300-1 цього Кодексу, а в разі оскарження такої постанови – не пізніше як через п'ятнадцять днів з дня повідомлення про залишення скарги без задоволення. У разі відсутності самостійного заробітку в осіб віком від шістнадцяти до вісімнадцяти років, які вчинили адміністративне правопорушення, штраф стягується з батьків або осіб, які їх замінюють [13].

Штраф, накладений за вчинення адміністративного правопорушення, вноситься порушником в установу банку України, за винятком штрафу, що

стягується на місці вчинення правопорушення, якщо інше не встановлено законодавством України. Зазначені положення врегульовують процедури так званої добровільної сплати штрафу за адміністративне правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху. Саме на добровільності як основному з елементів правосвідомості ми вказували у підрозділі 2.1. Особа має усвідомлювати свою відповідальність перед суспільством, публічною владою, відчувати себе причетною до забезпечення безпеки дорожнього руху не тільки дотриманням норм особисто, а і вимагати такої поведінки від інших. Усвідомлення індивідом певних зобов'язань не під страхом певного покарання, а розуміння власної негативної поведінки у сфері безпеки дорожнього руху додає загальній сукупності правопорушень у сфері дорожнього руху кількісний та якісний негатив у вигляді створення хибного середовища порушень, відчуття загального правового нігілізму. Рівень розуміння цього залежатиме від, по-перше, розуміння особистого впливу особи на рівень порушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху через власну правомірну поведінку в цій сфері; по-друге, від власного ставлення та впливу на поведінку інших осіб, які порушують правила дорожнього руху; по-третє, від зростання сукупності індивідуальної та сукупної правомірної поведінки. Зазначені припущення мають своє підтвердження, коли ми спостерігаємо реакцію громадян на неправильне, зухвале паркування, дорожньо-транспортні пригоди за участю водіїв у стані сп'яніння, масові розповсюдження через інтернет-мережу інформації з відеореєстраторів про такі порушення, створення громадських активних груп на кшталт «Дорожній контроль», «Стоп-хам» тощо. По-четверте, від розширення громадського впливу не тільки створенням різних громадських груп, об'єднань тощо, а саме зростання індивідуальної правосвідомості, а саме розуміння, що порушення правил дорожнього руху (наприклад, швидкості руху тощо) впливають як на безпеку самого порушника, так і на інших осіб.

Саме тому, на наш погляд, добровільний характер сплати штрафу говорить про рівень правосвідомості особи, а отже про зниження фактору

негативної поведінки особи в майбутньому. Саме з цих позицій має функціонувати система притягнення до відповідальності – максимально прозора, зрозуміла всім його учасникам, на принципах рівності сторін, за яких особа, що притягується до адміністративної відповідальності, є рівною з державою у своїх правах при провадженні у справі на всіх його стадіях, а недоліки в доведенні її вини мають тлумачитися на користь особи, а не держави чи поліцейського як її представника.

Баланс між добровільною сплатою штрафу та примусовою становить, за даними судової статистики, 1 до 5. Зазначене впливає з того, що за 2016 рік місцевими судами загальної юрисдикції притягнуто до відповідальності у вигляді штрафу 313 154 (за порушення ПДР – 168 777) осіб, сума накладеного штрафу становить 902 920 739 (за порушення ПДР – 416 231 978), з них сума сплаченого добровільно становить 170 901 776 (148 256 393). Тому, на наш погляд, завдання полягає у збільшенні частки саме добровільної сплати штрафу з означених вище причин.

У разі невиконання особою постанови про стягнення штрафу задіюється механізм примусового виконання постанови у справі (ст. 308 КпАП), а саме: у разі несплати правопорушником штрафу у строк, установлений ч. 1 ст. 307 КпАП, постанова про накладення штрафу надсилається для примусового виконання до відділу державної виконавчої служби за місцем проживання порушника, роботи або за місцезнаходженням його майна в порядку, встановленому законом. Як правильно зазначається окремими авторами, «ефективність забезпечуватиметься не величезним розміром штрафних санкцій, а реальною можливістю їхнього застосування до порушників» [49, с. 170].

У порядку примусового виконання постанови про стягнення штрафу за вчинення адміністративного правопорушення з правопорушника стягується: подвійний розмір штрафу, визначеного у відповідній статті КпАП та зазначеного у постанові про стягнення штрафу; витрати на облік зазначених правопорушень. Розмір витрат на облік правопорушень визначається

Кабінетом Міністрів України [13].

Вважаємо за необхідне звернути увагу на лист Міністерства юстиції України щодо особливостей виконання подвійного штрафу у зв'язку з примусовим виконанням стягнення.

Зокрема, йдеться про те, що умови і порядок виконання рішень судів та інших органів (посадових осіб), що відповідно до закону підлягають примусовому виконанню у разі невиконання їх у добровільному порядку, визначає Закон України «Про виконавче провадження». Зазначеним Законом визначено, що державний виконавець здійснює необхідні заходи щодо своєчасного і повного виконання рішення, зазначеного в документі на примусове виконання рішення, у спосіб і порядок, визначені виконавчим документом. Таким чином, як підсумовується у роз'ясненні Міністерства юстиції України, враховуючи вищезазначені положення законодавства, накладення стягнення адміністративних штрафів у подвійному розмірі можливе лише органами (посадовими особами), які винесли постанови про адміністративні правопорушення після 1 січня 2009 року. При цьому, у випадку не зазначення суми подвійного розміру штрафу у постанові про його стягнення, яка надсилається до органів державної виконавчої служби для примусового виконання, державний виконавець повинен забезпечити примусове виконання такої постанови у спосіб і порядок, визначений виконавчим документом, тобто стягнути суми штрафу, що зазначені у постанові [48].

На наш, погляд зміни, започатковані в КпАП у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, мають розглядатися і в інших сферах адміністративно-деліктного впливу. Зазначені зміни можна умовно назвати такими, що проходять певну апробацію у цій сфері і повинні бути поширені на інші сфери. Намагання законодавця запропонувати окремі новели в адміністративно-деліктному законодавстві в окремо взятому сегменті – сфері безпеки дорожнього руху – стикаються з певними складнощами в частині виконання постанов примусового виконання накладеного штрафу, який в

цьому випадку має подвоюватися. Саме вирішенню цих колізій присвячено наведений нами лист Мініюсту України.

Відповідно до Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції від 6 листопада 2015 р. № 1376 (розділ V «Виконання постанов про накладення адміністративних стягнень») постанова про накладення адміністративного стягнення підлягає виконанню з моменту її винесення, якщо інше не встановлено КпАП та іншими законами України. А контроль за виконанням постанов про накладення адміністративних стягнень здійснюється керівниками органів поліції. Штраф має бути сплачений порушником не пізніше як через п'ятнадцять днів з дня вручення йому постанови про накладення штрафу, а в разі оскарження такої постанови – не пізніше як через п'ятнадцять днів з дня повідомлення про залишення скарги без задоволення. У разі несплати правопорушником штрафу в установлений строк постанова про накладення штрафу надсилається для примусового виконання до відділу державної виконавчої служби за місцем проживання порушника, роботи або за місцезнаходженням його майна в порядку, встановленому законом. При стягненні штрафу відповідно до ст. 309 КпАП на місці вчинення адміністративного правопорушення порушникові видається квитанція встановленого зразка. У разі несплати штрафу на місці вчинення адміністративного правопорушення провадження у справі про адміністративне правопорушення, а потім виконання постанови по справі про адміністративне правопорушення здійснюються в порядку, передбаченому КпАП. Під час стягнення штрафу на місці вчинення адміністративного правопорушення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, у тому числі зафіксовані в автоматичному режимі, застосовуються виключно безготівкові платіжні пристрої [17].

Провадження з виконання постанови про накладення штрафу відповідно до чинного законодавства (ст. 310 КпАП) вважається закінченим, коли постанова про накладення штрафу, за якою стягнення штрафу проведено повністю, з відміткою про виконання повертається органів (посадовій особі,

який виніс постанову. В той же час передбачено процедуру примусового виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу, крім постанов про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, у тому числі зафіксовані в автоматичному режимі, підлягає примусовому виконанню після закінчення строку, встановленого ч. 1 ст. 307 КпАП [13].

Законодавцем встановлено особливий порядок виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі (ст. 300-1 КпАП):

– заохочувальне положення, за яким у разі сплати фізичною або юридичною особою п'ятдесяти відсотків розміру штрафу протягом п'яти банківських днів з дня вручення постанови про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, така постанова вважається виконаною;

– превентивне положення, за яким у разі несплати штрафу фізичною або юридичною особою протягом тридцяти днів з дня вручення постанови про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху стягується пеня у подвійному розмірі штрафу;

– примусове положення полягає в тому, що у разі несплати штрафу і пені протягом тридцяти днів з дня виникнення підстав для її стягнення відповідна постанова про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху підлягає примусовому виконанню.

Також слід підкреслити ще одну особливість, що примусове виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху не звільняє від сплати пені [13].

У разі оскарження постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху перебіг строків, визначених частиною першою цієї статті, зупиняється до

розгляду скарги [13].

Таким чином, нами розглянуто два різновиди адміністративних стягнень та порядок їх виконання, які застосовуються в сфері безпеки дорожнього руху: попередження та штраф. Висновки є такими: попередження як вид адміністративного стягнення в цій сфері застосовується, на наш погляд, недостатньо – по-перше, в результаті скорочення санкцій статей, які передбачають відповідальність за порушення правил дорожнього руху; по-друге, запровадження з 2015 року безальтернативних санкцій з чітко виписаною сумою, які мають, на думку законодавців, протистояти, таким чином, корупційним проявам; по-друге, існує певна недооцінка цього виду стягнення як превентивного заходу; по-третє, виконання постанови про накладення попередження майже співпадає в часі з моментом його накладення. Штраф як вид адміністративної відповідальності в сфері безпеки дорожнього руху є найбільш розповсюдженою формою відповідальності. Останні роки існують тенденції до постійного підвищення розмірів штрафів за порушення Правил дорожнього руху, зокрема це спостерігається на прикладі посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння та інших правопорушень. Певною умовою застосування штрафу та його сплати виступають новели, запропоновані у зв'язку із запровадження автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху у вигляді принципово нового виду адміністративного стягнення, яке застосовується тільки в сфері безпеки дорожнього руху та за визначений перелік адміністративних правопорушень – штрафні бали. Розгляду штрафних балів як нового виду адміністративних стягнень буде присвячено наступний підрозділ.

2.3. Особливості провадження щодо виконання постанов про накладення штрафних балів та штрафу за правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі

Загальновизнаним є те, що соціальні трансформації, що відбуваються в українському суспільстві протягом останніх років, суттєво позначаються на розвитку права, змінюють характер правового регулювання суспільних відносин, призводять до оновлення законодавства. У зв'язку з цим актуальними стають заходи держави щодо вдосконалення нормативного забезпечення найважливіших сфер соціального життя. Динаміка потреб сучасного суспільства спонукає, з одного боку, до упорядкування правового регулювання суспільних відносин, з іншого боку – до зміни якості їх регулювання, створення нових механізмів, зокрема дієвих правових різновидів владної діяльності, які, залежно від характеру та виду суспільних відносин, мети та завдань регулювання, дозволяли б більше ефективніше використовувати чинні юридичні засоби, адаптуючи їх до конкретних ситуацій [50].

В умовах докорінного перегляду змісту і призначення адміністративного права, всіх його складових, в тому числі адміністративно-деліктного права, активізації зусиль вчених-адміністративістів, юристів-практиків, законотворців, громадськості з підготовки проекту нового вітчизняного кодифікованого адміністративно-деліктного акта поглиблена увага повинна приділятися пошуку оптимальних, адекватних, ефективних адміністративних стягнень за вчинення численних, різноманітних адміністративних проступків. Певне місце серед останніх, незважаючи на модифікаційні процеси, пов'язані із криміналізацією, декриміналізацією протиправних діянь, запровадженням кримінальних проступків, посідають адміністративні проступки із незначним ступенем суспільної шкідливості, адекватною реакцією з боку держави на їх вчинення [51].

Загальнотеоретичні питання, пов'язані з адміністративною відповідальністю, розглядаються у сучасних дослідженнях В.Б. Авер'янова, Ю.П. Битяка, І.П. Голосніченка, С.Т. Гончарука, Є.В. Додіна, В.В. Доненка, А.Т. Комзюка, В.К. Колпакова, Т.О. Коломоєць, Д.М. Лук'янця, Р.С.Мельника, Р.В. Миронюка, Н.В. Хорошак, Ю.С. Шемшученка та ін. Питання адміністративних стягнень в сфері безпеки дорожнього руху досліджувались в працях учених-адміністративістів Т.О. Гуржія, В.В. Гаркуші, А.О. Собакаря, О.Ю. Салманової, В.В. Єгупенко, С.А. Комісарова, В.Й. Развадовського, Х.П. Ярмакі та іншими, але сьогодні ця проблематика залишається актуальною, внесені зміни щодо запровадження штрафних балів надають цим питанням особливої актуальності. Забезпечення безпеки дорожнього руху було і залишається основним з найважливіших напрямків діяльності держави.

В Україні триває перетворення суспільних відносин у напрямі утвердження цінностей відкритого громадянського суспільства і правової держави, де головним питанням стає максимально ефективно забезпечення прав і свобод людини та суспільства.

Революція гідності та боротьба за свободу України створили нову українську ідею – ідею гідності, свободи і майбутнього. Україна переходить в нову епоху історії й український народ отримує унікальний шанс побудувати нову Україну. Про це зазначається у «Стратегії сталого розвитку «Україна-2020», згідно з якою метою стратегії є впровадження в Україні європейських стандартів життя та вихід України на провідні позиції у світі [52].

Тому забезпечення прав людини, її життя, здоров'я і безпека відповідно до Конституції України як найвищої соціальної цінності в нашій державі набувають нових векторів реалізації. Головне їх спрямування полягає в досягненні гарантування прав людини і громадянина, її найважливіших цінностей як життя та здоров'я, честі та гідності, недоторканості та безпеки. Однією зі сфер такого спрямування постає безпека дорожнього руху.

Актуальність проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху не викликає сумніву. В цьому питанні існує відповідність поглядів влади та

громадянина щодо необхідності такої діяльності як важлива складова успіху трансформації відносин у цій сфері. В аваріях на автошляхах світу щорічно втрачається 1 300 000 життів, близько 50 млн. людей отримують травми, які призводять до інвалідності. Україна за рівнем смертності від ДТП посідає п'яте місце в Європі. В нашій країні відбувається майже 200 тис. ДТП, з них 26 тис. – з тілесними ушкодженнями. У 2010 році в аваріях загинуло 4 709, травмовано – 38 917 осіб. Кожна третя загибла особа – молода людина у віці до 29 років. За оцінками Всесвітнього банку, втрати української економіки від ДТП щорічно досягають 5 млрд. доларів [53, с. 6].

Ситуація на автошляхах тільки ускладнюється. В Україні за перше півріччя 2017 року зареєстровано 85549 дорожньо-транспортних пригод. Серед основних причин цих ДТП – керування транспортними засобами у стані сп'яніння (3341 випадок), перевищення безпечної швидкості (15616), порушення правил маневрування (32371), порушення надання правил безперешкодного проїзду (1563), виїзд на смугу зустрічного руху (1213), порушення правил об'їзду перехресть (5999), недодержання дистанції (19249), невиконання вимог сигналів регулювання (956), порушення правил обгону (861), порушення правил проїзду пішохідних переходів (525), порушення правил зупинки і стоянки транспортного засобу (784) тощо. За даними Національної поліції, найбільшу кількість ДТП за перше півріччя 2017 року зареєстровано у Київській, Харківській, Одеській, Львівській, Дніпропетровській областях; найменшу – у Сумській, Луганській, Кіровоградській, Тернопільській та Рівненській областях [54].

Зазначене актуалізує важливість розробки та вжиття комплексних заходів для поліпшення ситуації у сфері безпеки дорожнього руху, в тому числі і їх адміністративно-деліктного компонента, вимагає дослідження механізмів регулювання та захисту цих суспільних відносин.

Одним із таких заходів вектору реформування правоохоронної системи в цілому стало прийняття 14 липня 2015 року чергових змін у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Зазначені зміни є тільки одним із кроків в

системному реформуванні всієї правоохоронної системи, обумовлені доленосними змінами у зв'язку зі створенням Національної поліції, скасуванням Державної автомобільної інспекції, реалізацією стратегії реформування органів внутрішніх справ. Так, Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» введено поняття «штрафні бали» під час застосування адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху при їх автоматичній фіксації. З огляду на цю обставину особливого інтересу набуває міжнародний досвід існування штрафних балів, порядок їх застосування, ефективність тощо [55].

Досвіду щодо нарахування штрафних балів вітчизняне адміністративне-деліктне законодавство досі не знало.

Відповідно до прийнятого Закону України штрафні бали є стягненням, що накладається на громадян за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Кожному громадянину, який має право керування транспортним засобом, щороку (з дня отримання права керування транспортним засобом) і до кінця року нараховуватиметься 150 балів. У разі вчинення правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованого в автоматичному режимі, від загальної кількості нарахованих балів вираховуватиметься кількість штрафних балів, передбачених санкцією відповідної статті Кодексу України про адміністративні правопорушення (50 балів за порушення). Після використання штрафних балів за відповідні правопорушення на громадян будуть накладатися грошові стягнення – штрафи. Якщо розмір стягнення у вигляді штрафних балів перевищує залишок балів громадянина, штрафні бали накладаються відповідно до залишку незалежно від розміру штрафних балів, зазначених у відповідній статті Особливої частини Кодексу України про адміністративні правопорушення [29].

При аналізі нововведення можна стверджувати, що:

- 1) це вид стягнення, який є принципово новим та має особливий

характер;

2) фактично він є умовою більш суворого стягнення – штрафу, але законодавець включив його до видів адміністративних стягнень (ст. 24 КпАП). Його умовно можна порівняти з такими видами стягнення, які раніше застосовувалися, – це просічка в талоні попередження, яка несла в подальшому негативні наслідки, а саме вилучення посвідчення водія та повторну перевірку знань правил дорожнього руху при вчиненні трьох таких порушень протягом року. Іншою мірою був запис у талоні за певні правопорушення, який також ніс у подальшому обов'язок для водія нести повторну перевірку знань правил дорожнього руху;

3) застосовується лише за певну категорію порушень правил дорожнього руху, які фіксуються в автоматичному режимі, а саме ст. 122 КпАП «Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонений сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху». Причому законодавець додатково підкреслює, хто може бути суб'єктом правопорушення в цій статті – це особа, яка керувала транспортним засобом у момент його вчинення, а в разі вчинення передбачених частинами першою-третьою цієї статті правопорушень у виді перевищення обмежень швидкості руху транспортних засобів, проїзду на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху, порушення правил зупинки і стоянки, а також установлені для транспортних засобів заборони рухатися смугою для маршрутних транспортних засобів, тротуарами чи пішохідними доріжками, виїзду на смугу зустрічного руху, якщо зазначене правопорушення зафіксовано в автоматичному режимі, – юридична або фізична особа, за якою зареєстровано транспортний засіб [55];

4) застосування штрафних балів пов'язується виключно з правопорушеннями, які фіксуються в автоматичному режимі. Від якості роботи цієї системи залежить напряду застосування штрафних балів. Порядок функціонування системи фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі визначається постановою Кабінету

Міністрів України (наразі існує лише проект). Система складається з: автоматичної системи виявлення та фотозйомки або відеозапису подій, що містять ознаки правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, за допомогою технічних засобів, що працюють в автоматичному режимі (далі – автоматична система); автоматизованої системи обробки даних Національної поліції. Порядок обміну інформацією між автоматичною системою та автоматизованою системою обробки даних Національної поліції, а також вимоги до технічних засобів автоматичної системи мають визначатися МВС України. До складу автоматичної системи входить мережа технічних засобів, які встановлюються безпосередньо на об'єктах вулично-дорожньої інфраструктури та забезпечують в автоматичному режимі виявлення та фотозйомку або відеозапис подій з ознаками правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, розпізнавання номерних знаків транспортних засобів та передачу інформації про зафіксовані події каналами зв'язку до автоматизованої системи обробки даних Національної поліції;

5) штрафні бали застосовуються у зв'язку з іншим стягненням – штрафом, який застосовується у випадку автоматичної фіксації тільки після того, як вичерпаються штрафні бали. І навпаки, штраф може бути застосовано за означені правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі тільки, коли вичерпано штрафні бали;

б) штрафні бали за вчинені правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі, можуть бути застосовані як до фізичних, так і до юридичних осіб;

7) штрафні бали мають особливий характер в провадженні в справах про адміністративні правопорушення в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що полягає у такому: а) штрафні бали – це вид стягнення (ст. 27-1 КпАП); б) провадження з їх забезпечення, нарахування та вирахування штрафних балів за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, відповідно до законодавства здійснюється автоматично (автоматизоване формування та друк постанов про

накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, або передача сформованих постанов в електронному вигляді до оператора (операторів) поштового зв'язку для їх подальшого друку, пакування та відправлення рекомендованих поштових відправлень (із повідомленням про вручення) з указаними постановами; інформування власників транспортних засобів про правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, учинені на належних їм транспортних засобах, у порядку, установленому МВС; моніторинг стану проходження (вручення/невручення/відмова від отримання) рекомендованих поштових відправлень з постановами про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі; антикорупційний захист від видалення отриманих від технічних засобів метаданих та/або інформаційних повідомлень, у тому числі помилкових; інформування власників транспортних засобів про правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, учинені на належних їм транспортних засобах, у порядку, установленому МВС; моніторинг стану проходження (вручення/невручення/відмова від отримання) рекомендованих поштових відправлень з постановами про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі) [56]. Таким чином, можна стверджувати про фактично автоматичний порядок виконання такого виду стягнення, як штрафні бали; повною мірою штрафні бали застосовуються лише до громадян, які мають право керування транспортним засобом відповідно до виданого їм в Україні національного посвідчення водія. Фактично ми отримали нового спеціального суб'єкта. Ними можуть бути лише громадяни України, особи без громадянства, іноземні громадяни, які тривалий час живуть в Україні та мають національне посвідчення водія; в) фактично провадження з вирахування штрафних балів відбувається автоматично, залежно від результатів автоматичної фіксації, і

результати не обжалуються.

На нашу думку, законодавець не приділив належної уваги штрафним балам як новому виду стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, адже, як нами зазначалося, вони застосовуються виключно за порушення Правил дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режим, головне їх призначення – це передувати застосуванню штрафу, відповідно до санкції статті, яка передбачає відповідальність за правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі. Запровадження штрафних балів мало «пом'якшити» стан застосування адміністративних стягнень, зокрема штрафів, слугувати певними превентивними кроками перед застосуванням штрафу. Саме тому, по-перше, були запроваджені штрафні бали, а їх можливе застосування встановлюється лише на одні з найбільш розповсюджених порушень Правил дорожнього руху; по-друге, зазначені порушення передбачають відповідальність, передбачену однією статтею 122 КпАП; по-третє, для їх запровадження встановлено особливий порядок притягнення до відповідальності, який стосується всіх стадій провадження в справах про адміністративні правопорушення; по-четверте, якщо штрафні бали можливо застосовувати за певне коло порушень ПДР, а й після їх вичерпання (набору 150 протягом року).

Чому це відбулося і чому взаємозв'язок між двома видами стягнень є постійним? Оскільки практика застосування штрафних балів зараз відсутня з причини відсутності самої автоматизованої системи контролю, яка пропрацювала невеликий термін в тестовому режимі в окремих місцях України, ми можемо лише прогнозувати застосування щодо накладення (виконання) штрафних балів за правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі. Можливі варіанти щодо застосування штрафних балів є такими. Перший – активний, який застосовується до осіб, які мають національне посвідчення на право керування транспортними засобами та керують ними постійно або періодично. Для них актуальним є положення щодо автоматичного нарахування 150 штрафних балів з початку року, або моменту

отримання посвідчення водія, оскільки для них актуальними є порушення, виявлені в автоматичному режимі, і їх результат – вирахування штрафних балів. Але теоретично можливою є ситуація, коли штрафні бали можуть і не вираховуватися – особа не допускає порушень правил дорожнього руху, які фіксуються в автоматичному режимі. Законодавець не передбачив ніяких заохочуваних заходів для осіб, які керують транспортними засобами і не допускають порушень, зафіксованих в автоматичному режимі. Проблематика застосування стимулів, заохочень для водіїв порушувалася вітчизняними науковцями. Так, С.А. Комісаров зазначив, що «змістовно якісно нового виміру за сучасних умов повинні мати методи заохочення, що застосовуються у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, спрямованих на впровадження позитивних стимулів особи... які доцільно застосовувати до водіїв, що мають безаварійний стаж керування автомобілем, а також до осіб, які сприяють правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху» [57, с. 9] Оскільки адміністративні стягнення є різновидом публічного примусу, то їх розвитку має сприяти «подальший розвиток доктринального положення про державно-правовий примус, оскільки його реальний існуючий потенціал вже давно перейшов межі сталих теоретичних конструкцій і потребує активізації» [58; 59]. На думку А.Т. Комзюка, одним з напрямків розвитку адміністративного права «є вдосконалення, в деяких випадках навіть опрацювання нових методів та способів правового впливу на поведінку відповідних суб'єктів, а також на ті суспільні відносини, що становлять предмет адміністративного права» [60, с. 208].

За чинним законодавством, штрафні бали надаються на один рік, з нового календарного року вони обнуляються та призначаються нові 150 балів на рік. До другої групи відносяться особи, які мають національне посвідчення на право керування транспортними засобами, але не користуються транспортними засобами (не керують) До третьої групи відносяться особи, які не мають права на керування транспортними засобами. Слід також зазначити, що до осіб, які не мають права на керування транспортними засобами,

належать: 1) особи, які не отримали посвідчення водія у порядку, встановленому чинним законодавством; 2) особи, позбавлені права керування транспортними засобами на підставі постанов про накладення адміністративного стягнення або ухвали суду; 3) особи, які мають посвідчення водія, проте керують транспортними засобами категорії або виду, права на керування якими у водія немає (бракує необхідної відмітки).

Втім, на нашу думку, слід підтримати позицію Б.О. Курінова стосовно того, що особа визнається такою, яка не має права на керування, також і в тому випадку, якщо особа мала раніше права водія, але потім була позбавлена його на певний строк, який пройшов, і після цього не звернулася до відповідних органів з метою повернення [61; 62].

Але особи, які не мають права на керування транспортними засобами, можуть керувати транспортним засобом, тим самим вчиняючи адміністративне правопорушення, передбачене статтею 126 КпАП, яка передбачає відповідальність за «керування транспортним засобом особою, яка не має права керування таким транспортним засобом» (ч. 2) та «керування транспортним засобом особою, позбавленою права керування транспортними засобами» (ч. 3). В такому випадку штрафні бали на них не нараховуються, а має бути накладено інше стягнення (здебільшого це штраф) за вчинене порушення правил дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, наприклад перевищення швидкості руху (ст. 122 КпАП). А також має бути враховано зафіксоване керування транспортним засобом без належного на те права (ст. 126 КпАП). В такому випадку при вирішенні питання про накладення стягнення слід керуватися ст. 36 КпАП.

Наведений приклад свідчить, що виникатиме ситуація, коли існує вимога закону, за якою «протокол не складається у разі вчинення адміністративних правопорушень, розгляд яких віднесено до компетенції Національної поліції, та адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі» (ч. 2 ст. 257 КпАП). Але за допомогою автоматичної фіксації виявлено декілька правопорушень

(порушення швидкості та без права керування транспортним засобом), тому, на наш погляд, в разі фіксації декількох правопорушень слід діяти у відповідності до чинного законодавства, а саме по відношенню до правопорушень, які зафіксовані в автоматичному режимі, діє положення, що протокол про адміністративне правопорушення не складається (частини друга та третя ст. 257 КпАП). Спершу вираховуються відповідні бали; потім складається постанова з чітко фіксованим стягненням та справляється на виконання. У випадках: а) коли в автоматичному режимі виявляються інші правопорушення, які відносяться до сфери безпеки дорожнього руху, але не відносяться до таких, які фіксуються в автоматичному режимі, протокол про адміністративне правопорушення має складатися і відбуватися повне провадження по справі про адміністративне правопорушення. Наша позиція має таке обґрунтування з таких причин: а) автоматична фіксація розповсюджена на певне коло порушень правил дорожнього руху, фактично це тільки одна стаття КпАП – 122 ; б) за такі правопорушення спочатку вираховуються штрафні бали, а вже потім застосовується фіксований штраф: в) штрафні бали, у зв'язку з надзвичайно великим рівнем латентності адміністративних деліктів у сфері безпеки дорожнього руху, мають упередити накладення штрафу чи іншого стягнення: г) штрафні бали – це попереджувальний захід, який визначений терміном 1 рік (з початку нового року чи отримання посвідчення водія) та кількісно 150 балів.

Таким чином, особливий статус цього виду стягнення та його виконання визначають сферу його застосування. В разі вчинення «інших» правопорушень, зафіксованих в автоматичному режимі, притягнення до відповідальності має здійснюватися зі складанням протоколу про адміністративне правопорушення в разі, якщо це передбачено законодавством.

Важливе значення має своєчасне інформування особи про фіксацію правопорушень в автоматичному режимі, яке здійснюється за бажанням власника транспортного засобу з використанням повідомлень рухомого (мобільного) зв'язку або електронної пошти.

Для отримання такої інформації власник транспортного засобу

звертається з відповідною заявою до уповноваженого підрозділу Національної поліції, зазначивши у ній бажаний спосіб отримання інформації та вказавши абонентський номер рухомого (мобільного) зв'язку або адресу електронної пошти. На підставі заяви власника транспортного засобу уповноваженим підрозділом Національної поліції безоплатно вноситься інформація про абонентський номер рухомого (мобільного) зв'язку або адресу електронної пошти власника до відповідної інформаційно-телекомунікаційної системи Національної поліції (ст. 279-4 КпАП). Додатково законом передбачено, що «Постанова по справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі повинна містити відомості про адресу веб-сайта в мережі Інтернет, на якому особа може ознайомитися із зображенням чи відеозаписом транспортного засобу в момент вчинення адміністративного правопорушення, ідентифікатор для доступу до зазначеної інформації та порядок звільнення від адміністративної відповідальності (ст. 283 КпАП) [55].

Таким чином, створюються відповідні умови щодо обізнаності особи про вчинені нею адміністративні правопорушення зафіксовані в автоматичному режимі, а відтак умови для забезпечення її прав і свобод, можливості оскаржити результати автофіксації.

Відповідно до зазначених змін зазначене положення КпАП набрало чинності 7 листопада 2015 із запровадженням Національної поліції, до повноважень якої відійшли функції забезпечення безпеки дорожнього руху замість Державтоінспекції. Саме тому практичне і теоретичне значення для подальшого застосування штрафних балів має опанування міжнародного досвіду.

Що стосується міжнародного досвіду, то, наприклад, у США система балів працює більше 30 років. Перевищення швидкості від 1 до 10 миль в годину (до 16,9 км/год) має наслідком штраф у 3 бали. А якщо їздити швидше, ніж потрібно, на 40 миль в годину (64,37 км), то водію нараховують 11 балів. Порухення дистанції або різке гальмування – 4 бали, а створення аварійної

обстановки – 5 балів. Важливо, що на протоколі про порушення повинно бути видно обличчя водія. У поліцейській базі інформація про порушення зберігається 7 років, але враховують лише бали за останні 18 місяців. В базі страхувальників дані зберігаються 3 роки. Чим більше порушення, тим дорожче страховка. Більше 11 балів і вона обійдеться в додаткові \$1000 на рік. У США за законом усі кошти від штрафів, виписаних автоматизованими системами, надходять у місцеві бюджети (так місцеві влади стимулюють до купівлі таких комплексів), а кожна камера окупає себе за 2-3 місяці.

У Франції штрафи за порушення правил дорожнього руху зазвичай поділяють на п'ять класів. Перші чотири відносяться до правопорушень, за які передбачено тільки штрафи. Це порушення правил паркування, невключення покажчика повороту при перестроюванні, відсутність страховки, перевищення швидкості на 20 км/год, розмови по телефону. Водночас керування у нетверезому стані, без прав, перевищення швидкості більш ніж на 50 км/год, проїзд на червоний, створення аварійної ситуації та інші подібні порушення загрожують багатотисячними штрафами та штрафними балами. За три бали протягом року забирають права через суд. Але у випадку перевищення швидкості на фото повинно бути видно обличчя водія.

У Фінляндії за незначні порушення правил дорожнього руху поліція виписує фіксований штраф – 10-115 євро. За більш серйозні порушення, як перевищення на 50 км/год і вище, застосовується система тарифів, за якої розмір штрафу залежить від доходів порушника і кількості утриманців. Стандартний штраф – 8 денних тарифів. При доході 1,5 тис. євро/місяць розмір тарифу становить 25 євро (чистий прибуток після сплати податків ділиться на 60). Якщо під опікою водія немає неповнолітніх дітей, то розмір штрафу становитиме 200 євро (8x25), якщо одна дитина, то 144 євро (8x18), двоє дітей – 120 євро (8x15). Плюс у водія забирають права на 1-3 тижні [63].

В Ізраїлі штрафні бали існують, й анулюються вони лише через два роки. Якщо протягом цього строку водій набере 22 бали і більше, то вони анулюються лише через 4 роки. Водій, який набрав від 24 до 34 балів,

зобов'язаний пройти поглиблений курс водіння і здати іспит повторно. Якщо набрав 36 балів і більше – його позбавляють прав на три місяці, після яких він зобов'язаний перескласти іспит на права. Перевищення швидкості більш ніж на 30 км/год в місті або на 40 км/год поза містом обійдеться в 10 штрафних балів і викликом до суду. Цікаво, що якщо перевищити швидкість навіть на 1 км/год, штраф складе 250 шекелів (50 євро), але штрафних балів при цьому не передбачено [65].

Аналогічна практика існує й в інших країнах.

Сучасна практика державно-правового будівництва в Україні свідчить, що державна влада доклала значних зусиль для успішного реформування адміністративно-деліктного законодавства. Хоча, на жаль, з одного боку, стан адміністративно-деліктного законодавства є нестабільним внаслідок регулярного внесення до нього змін, спрямованих на «удосконалення» Кодексу України про адміністративні правопорушення, який залишається нащадком адміністративно-командної системи, несе в собі правову ідеологію неіснуючої держави, і ніякі доповнення та зміни не зможуть його реанімувати; з іншого боку, науковою спільнотою не створено прийнятного проекту кодифікованого адміністративно-деліктного законодавства.

В окресленому зв'язку проблеми дослідження застосування адміністративних стягнень, зокрема штрафних балів, як частини вдосконалення положень чинного адміністративно-деліктного законодавства набувають дуже актуального значення. При цьому питання ефективного застосування в цілому всіх адміністративних стягнень, їх своєчасне оновлення і визначення позитивної перспективи розвитку усієї системи адміністративно-деліктного законодавства в контексті трансформації українського суспільства та його інтеграції у Європу тісно пов'язані між собою й у межах науки кримінального та адміністративного права вимагають ґрунтовного вирішення.

Таким чином, штрафні бали – це новий вид адміністративного стягнення у сфері дорожнього руху. Їх головне призначення, на думку законодавця, полягає у зменшенні порушень правил дорожнього руху з боку водіїв.

Особливістю є те, що порушення буде фіксуватися в автоматичному режимі. Зазначена новація потребуватиме реалізації значних технічних дорогих заходів з її впровадження. Фактично існує пряма залежність ефективного застосування штрафних балів від наявності необхідної системи автоматичної фіксації, її впровадження, обслуговування. Реалізація положень законодавства відбуватиметься в складних економічних умовах, ліквідації Державтоінспекції та запровадження нової поліції, на яку ці функції будуть покладатися. На порядку денному постає питання щодо виняткового існування штрафних балів лише порушень у сфері транспорту, зафіксованих в автоматичному режимі, перелік яких чітко визначений (перевищення обмежень швидкості руху транспортних засобів, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху, порушення правил зупинки і стоянки, а також установлені для транспортних засобів заборони рухатися смугою для маршрутних транспортних засобів, тротуарами чи пішохідними доріжками, виїзду на смугу зустрічного руху). Чи матиме місце поширення в подальшому цієї новели на інші статті майбутнього кодифікованого акта про адміністративні правопорушення, чи матиме лише вузьку сферу застосування – безпеку дорожнього руху, з урахуванням практики його реалізації, міжнародного досвіду, мають дати відповідь вчені-адміністративісти.

Виникає питання про нарахування штрафних балів іноземцям. Адже редакція ст. 27-1 КпАП передбачає, що «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». Така редакція, на нашу думку, створює умови для неоднорідного її тлумачення та застосування. Ми пропонуємо доповнити статтю 27-1 КпАП частиною такого змісту: «кожному громадянину України, який має право керування транспортним засобом щороку з початку року (з дня отримання права керування транспортним засобом) і до кінця року нараховується 150 балів. До іноземних громадян та осіб без громадянства штрафні бали не нараховуються».

Водночас нами проведений тільки теоретичний аналіз штрафних балів та порядку їх виконання, адже в Україні відсутній прогрес у запровадженні автоматичної системи фіксації порушень безпеки дорожнього руху, який постає організаційно-технічною умовою запровадження штрафних балів, їх фіксації тощо. Це масштабний проект, який має фінансову привабливість та перспективи до самофінансування. Так, встановлені в липні 2016 року в тестовому режимі три камери в Києві та Одесі всього за декілька годин виявили понад шість тисяч порушень правил дорожнього руху, здебільшого це перевищення швидкості руху транспортних засобів, на умовну суму понад два мільйона гривень. На жаль, система не працює, причини такого стану нами не досліджувалися. Для нас інтерес становлять різні правові аспекти запровадження штрафних балів. Так, на стадії реєстрації та відповідного проходження проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» (реєстраційний № 2562) головним експертом науково-експертного управління було звернуто увагу на такі обставини: можливість накладення штрафу за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, лише після використання балів, передбачених статтею 27¹, на нашу думку, призведе не до посилення, а до послаблення боротьби з порушниками правил дорожнього руху; застосування одного виду стягнення (штрафу) ставиться в залежність від накладення іншого стягнення (штрафні бали), що не відповідає загальним засадам накладення адміністративного стягнення. Крім того, таке положення є неприйнятним з огляду на норми частини другої ст. 61 Конституції України щодо індивідуалізації відповідальності; оскільки юридичні особи є суб'єктом відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, то є незрозумілим, чому відповідна кількість балів нараховується лише фізичним особам; встановлення відповідальності юридичних осіб лише за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі,

носить фрагментарний характер і не вирішує комплексно питання щодо адміністративної відповідальності юридичних осіб.

У разі врахування пропозицій до частини другої ст. 33 Кодексу при накладенні стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, не враховуватимуться: характер вчиненого правопорушення, особа порушника, ступінь його вини, майновий стан, обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність. На нашу думку, така пропозиція не враховує приписів ст. 24 Конституції України щодо рівності громадян перед законом. Наприклад, при вчиненні порушення на річковому чи залізничному транспорті особа може розраховувати, при врахуванні зазначених вище обставин, на призначення більш м'якого покарання, а при вчиненні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованого в автоматичному режимі, – ні.

Є незрозумілою пропозиція щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, в закритому режимі (нова редакція ч. 1 ст. 249 проекту) [66].

На нашу думку, це є порушенням принципу гласності та відкритості. Відповідно до частини другої ст. 279¹ проекту постанови про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, може виноситися без участі особи, яка притягається до адміністративної відповідальності. Застосування терміна «може виноситися» не враховує правові позиції Конституційного Суду України, згідно з якими визначальними елементами верховенства права є принципи рівності і справедливості, правової визначеності, ясності і недвозначності правової норми, оскільки інше не може забезпечити її однакове застосування, не виключає необмеженості трактування у правозастосовній практиці і неминуче призводить до сваволі (абз. 2 пп. 5.4 п. 5 мотивувальної частини Рішення Конституційного Суду України від 22 вересня 2005 року № 5-рп/2005) [67]. Принцип правової визначеності

означає, що «обмеження основних прав людини та громадянина і втілення цих обмежень на практиці допустиме лише за умови забезпечення передбачуваності застосування правових норм, встановлюваних такими обмеженнями» (абз. 3 пп. 3.1 п. 3 мотивувальної частини Рішення Конституційного Суду України від 29 червня 2010 року № 17-рп/2010) [68].

Не можна погодитися зі змінами до ст. 291 КпАП, відповідно до яких постанова у справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, у тому числі зафіксоване в автоматичному режимі, набирає законної сили після її вручення особі або отримання поштового повідомлення про вручення або про відмову в її отриманні, а постанова про позбавлення права керування транспортним засобом – з дня її винесення. Такі зміни не враховують приписів ст. 22 та ч. 2 ст. 55 Конституції України [21].

Таким чином, ми мали можливість дослідити лише частково існуючий стан штрафних балів як виду адміністративного стягнення, що дало нам підстави для таких висновків:

1) без прийняття відповідної програми Кабінету Міністрів України про Порядок функціонування системи фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, визначається постановою Кабінету Міністрів України (наразі існує лише проект), їх впровадження неможливе. На жаль, система фото- і відеофіксації порушень правил дорожнього руху не налагоджена. Також нами звернуто увагу, що в нашій країні з різних причин відсутній контроль за швидкістю дорожнього руху з тих саме технічних причин, а також не впроваджено анонсованої системи безготівкової оплати штрафів;

2) на цей час відсутні будь-які результати тестування автоматизованої системи фіксації порушень Правил дорожнього руху, які можуть слугувати важливою складовою для дискусії щодо її найбільш ефективного впровадження, громадського та наукового обговорення;

3) поза увагою законодавця залишається значна кількість потенційних суб'єктів відповідальності із застосуванням штрафних балів, таких як іноземні

громадяни, особи без громадянства, особи, які не мають права на керування транспортними засобами, особи, які позбавлені такого права. Так, ст. 27-1 КпАП «Штрафні бали» встановлює, «що кожному громадянину, який має право керування транспортним засобом, з початку року (з дня отримання права керування транспортним засобом) і до кінця року нараховується 150 балів». Проте на них не розповсюджується положення щодо нарахування на них штрафних балів, що певним чином ставить їх в нерівне положення з громадянами України, які мають посвідчення водія

Таким чином, ми встановили, що штрафні бали – це особливий вид стягнень, новела чинного адміністративно-деліктного законодавства, яка має право на подальший розвиток у майбутньому кодифікованому адміністративно-деліктному законодавстві. Чим вони відрізняються від штрафу, який у ст. 24 «Види адміністративних стягнень» передує штрафним балам, а в процедурі застосування застосовується тільки після вираховування всіх 150 балів? Особливість частини 4 ст. 27-1 КпАП полягає в тому, що у разі, коли розмір стягнення у вигляді штрафних балів перевищує залишок балів громадянина, штрафні бали накладаються відповідно до залишку незалежно від розміру штрафних балів, зазначених у відповідній статті Особливої частини КпАП.

2.4. Особливості провадження щодо виконання постанов про позбавлення права на керування, оплатне вилучення транспортного засобу та адміністративний арешт

Ситуація у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху постійно ускладнюється. З початку 2000-х рр. декілька разів застосовувалися заходи законодавця з підвищення відповідальності за адміністративні делікти, які вчиняються в цій сфері. Визнання суспільством та законодавцем небезпечності тенденції збільшення порушень правил дорожнього руху, майже щоденне

вчинення резонансних ДТП, які призводять до тяжких наслідків у вигляді тілесних ушкоджень, а також смертей, вимагають адекватної реакції на ці прояви. Саме тому підвищуються санкції статей (найбільший штраф складає 40 тис. 800 грн., позбавлення права на керування транспортними засобами досягло десяти років, транспортний засіб може бути оплатно вилучено у порушника, а позбавлення права на керування тепер може бути застосовано разом з оплатним вилученням транспортного засобу). І це цілком зрозуміло та необхідно. Адже порушення правил дорожнього руху за певних обставин може бути кваліфіковано як злочин. Але наскільки ефективним є посилення адміністративної відповідальності та як реально виконуються постанови про накладення адміністративних стягнень?

Дорожньо-транспортна пригода завжди є наслідком порушень правил дорожнього руху, а правова оцінка діяння (кримінальна чи адміністративна) залежить від її наслідків. Протиправність цих деліктів має певні особливості, оскільки вони характеризуються так званою змішаною (подвійною) протиправністю. Адміністративна та кримінально-правова протиправність у діянні, пов'язаному з порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, вимагає обов'язкового встановлення складу адміністративного правопорушення [20, с. 152].

Взаємозалежність кримінальної та адміністративної відповідальності, адміністративного і кримінального права, адміністративної та кримінальної політики передбачає узгодження заходів протидії злочинності та адміністративній деліктності. За вдалим висловом В.О. Навроцького, «злочин «починається» там і тоді, де і коли «закінчується» проступок. Інакше кажучи, верхня межа проступку водночас є нижньою межею злочину» [69]. Це повною мірою можна віднести до механізму дорожньо-транспортної пригоди, яка завжди починається з порушення правил дорожнього руху. Кримінальна політика без урахування заходів адміністративної протидії правопорушенням не буде ефективною, рівно як і адміністративна політика повинна бути орієнтована на максимальне використання адміністративної юрисдикції в

попередженні злочинів. Формування сучасної адміністративної політики сприятиме налагодженню та розширенню міжгалузевих зв'язків між науками адміністративного та кримінального блоків, формуванню узгодженої правової політики. На думку К.К. Афанасьєва, з аналізу юридичного змісту кримінальних покарань (ст. 51 КК України) випливає, що майже половину з них можна розглядати як такі, що по суті відповідають адміністративно-примусовим заходам [70]. Тому поділяємо думку О. Банчука, що певна частина адміністративних правопорушень має перетворитися на нетяжкі кримінальні діяння, оскільки вони взагалі не стосуються адміністративних правовідносин [71, с. 5]. Саме тому ми приступаємо до з'ясування сутності та особливостей виконання адміністративних стягнень, які за своєю природою максимально наближені до кримінальних покарань. Найбільш суворими видами стягнення за порушення правил дорожнього руху є оплатне вилучення предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення (ст. 28 КпАП), позбавлення спеціального права, наданого даному громадянину, позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю (ст. 30 КпАП), адміністративний арешт (ст. 32 КпАП). Наш висновок базується на роботах вітчизняних вчених фахівців адміністративного права, зокрема таких, як Гончарук С.Т., Коломоєць Т.О., Колпаков В.К., Кузьменко О.В., Лук'янець Д.М., Мельник Р.М., Стеценко С.Г., які зазначають: «перелік стягнень подано у ст. 24 КпАП у суворо визначеному порядку: від менш суворих до суворіших ... містить «щаблини» заходів впливу» [16, с. 328]; «систему адміністративних стягнень закріплено в ст. 24 КпАП, в якій їх перераховано з урахуванням зростання суворості» [72, с. 290], «перелік стягнень наводиться у КУПА від легкого до тяжчого» [73, с. 240].

Зазначені види стягнень за своєю природою мають багато спільного з кримінальними покараннями та здійснюють на правопорушника суттєвий превентивний вплив щодо вчинення ним повторних правопорушень.

Розглянемо зазначені стягнення з урахуванням зростання їх суворості з

оплатного вилучення предмета. У сфері безпеки дорожнього руху предметом виступає транспортний засіб, який перебуває у власності порушника. Так, ст. 28 КпАП «Оплатне вилучення предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення» [13] визначає сутність оплатного вилучення предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення, як його примусове вилучення за рішенням суду і наступну реалізацію з передачею вирученої суми колишньому власникові з відрахуванням витрат з реалізації вилученого предмета. Порядок застосування оплатного вилучення і види предметів, які підлягають вилученню, встановлюються КпАП та іншими законами України.

За правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху застосування оплатного вилучення транспортного засобу у його власника передбачено ч. 6 ст. 121 КпАП. Порушення водієм правил керування транспортним засобом, правил користування ременями безпеки або мотошоломами в разі повторного керування водієм транспортним засобом, не зареєстрованим або не перереєстрованим в установленому порядку, його експлуатація без номерного знаку або з номерним знаком, що не належить цьому засобу чи не відповідає вимогам стандартів, або з номерним знаком, закріпленим у не встановленому для цього місці, закритим іншими предметами, у тому числі з нанесенням покриття або застосуванням матеріалів, що перешкоджають чи ускладнюють його ідентифікацію, чи забрудненим, що не дозволяє чітко визначити символи номерного знаку з відстані двадцяти метрів, перевернутим чи неосвітленим; статтею 123 КпАП «Порушення правил руху через залізничні переїзди» за в'їзд на залізничний переїзд у випадках, коли рух через переїзд заборонений, а також за аналогічні дії, вчинені під час надання послуг з перевезення пасажирів або під час перевезення небезпечних вантажів; статтею 130 КпАП «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» в разі повторного керування транспортними засобами

особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також передача керування транспортним засобом особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, а так само відмова особи, яка керує транспортним засобом, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, а також за дії, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені особою, яка двічі протягом року піддавалася адміністративному стягненню за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції, за відмову від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції [13].

За даними Верховного Суду України, у 2015 році судами таке адміністративне стягнення, як оплатне вилучення предмета, застосовувалося 1017 разів, в тому числі оплатне вилучення транспортного засобу застосовувалося у 951 випадках, а за 2016 рік – 320, в т.ч. транспортних засобів 257 (-75,%). Показник оплатного вилучення транспортного засобу в 951 одиницю є найвищим за весь період існування цього виду стягнення в Україні [74]. На наш погляд, така адміністративно-юрисдикційна активність пов'язується з прийняттям Верховною Радою України змін до адміністративно-деліктного законодавства 14.07.2015, які нами досліджувалися у підрозділі 2.1, та відповідною реакцією правоохоронних органів.

Проведений нами ретроспективний аналіз застосування оплатного вилучення транспортного засобу в Україні дозволив з'ясувати, що зазначене стягнення вперше було запроваджено 8 лютого 1964 р. Указом Президії Верховної Ради Української РСР «Про посилення відповідальності водіїв автотранспорту і міського електротранспорту за керування транспортними

засобами у нетверезому стані та інші порушення правил безпеки руху транспорту» [75] передбачалось, що в разі, якщо власники автотранспортних засобів, які належать їм на праві особистої власності, позбавлені права керувати цими засобами, але, незважаючи на це, продовжують користуватися ними, автотранспортні засоби можуть бути за постановою суду вилучені і в установленому порядку реалізовані з поверненням власникові виручених коштів з урахуванням витрат на реалізацію зазначених засобів. Особливістю адміністративної відповідальності ще стало встановлення п'ятирічного терміну, протягом якого за повторне керування транспортним засобом у нетверезому стані винні в цьому особи позбавляються права керувати т/з на строк від двох до п'яти років, а до власників автомобільних засобів, які належать їм на праві особистої власності, позбавлених права керувати цими засобами, але, незважаючи на це, продовжують користуватися ними, а також у випадку повторного, протягом п'яти років, керування транспортним засобом у нетверезому стані, транспортні засоби можуть бути за постановою суду вилучені у власників в установленому порядку, реалізовані з поверненням власникові виручених коштів з урахуванням витрат на реалізацію зазначених засобів. У подальшому Указом Президії Верховної Ради Української РСР «Про посилення адміністративної відповідальності за порушення правил руху по вулицях міста, населених пунктів і шляхах та правил користування транспортними засобами» 8 грудня 1968 р. [76] у дещо редагованому вигляді підтверджено існування такого виду адміністративного стягнення, як оплатне вилучення транспортного засобу. Зазначене положення проіснувало до 1972 року, коли Указом Президії Верховної Ради Української РСР «Про внесення доповнень і змін до деяких законодавчих актів Української РСР» (відповідно до Указу Президії Верховної Ради Української РСР від 22 червня 1972 року «Про заходи по посиленню боротьби проти пияцтва і алкоголізму») було скасовано [77]. Що послугувало такому кроку законодавця? Можна припустити, що у приватній власності була незначна кількість автотранспортних засобів. Повернуто адміністративне

стягнення оплатне вилучення тільки 23 грудня 1993 р. Законом України «Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів України щодо відповідальності за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху» [78], а саме «повторне протягом року вчинення будь якого з порушень: керування т/з у стані сп'яніння, ухилення осіб, які керують т/з, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан сп'яніння, тягне за собою накладення штрафу на водіїв від п'яти до десяти мінімальних розмірів заробітної плати з оплатним вилученням т/з чи без такого, або позбавлення права керування всіма видами т/з на строк від двох до трьох років з оплатним вилученням т/з чи без такого і на інших осіб – накладення штрафу від п'яти до десяти мінімальних розмірів заробітної плати з оплатним вилученням т/з чи без такого».

Оплатне вилучення предмета, що став знаряддям скоєння або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення, полягає в його примусовому вилученні та подальшій реалізації з передачею вирученої суми колишньому власникові (з відрахуванням витрат на реалізації вилученого предмета). «Фактично йдеться про примусову реалізацію майна, що належало до особистої власності правопорушника» [79-81].

Метою оплатного вилучення є виключення володіння транспортним засобом з метою попередження нових правопорушень. Слід зазначити, що всіх осіб, які були затримані за керування транспортними засобами, в обов'язковому порядку попереджають про те, що в разі повторного (протягом року) вчинення аналогічного правопорушення до нього за рішенням суду може бути застосоване стягнення у вигляді оплатного вилучення транспортного засобу, про що робиться письмове попередження. Цей вид стягнення накладається виключно суддею. Відповідно до ст. 311 КпАП «Органи, що виконують постанови про оплатне вилучення предмета» постанова про оплатне вилучення предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення, виконується державним виконавцем [13]. Саме виконання постанови про оплатне вилучення полягає в такому: предмет,

вилучений на підставі постанови про його оплатне вилучення, здається державним виконавцем для реалізації в порядку, встановленому законом. Суми, виручені від реалізації оплатно вилученого предмета, відповідно до ст. 28 цього Кодексу передаються колишньому власникові з відрахуванням витрат, пов'язаних з проведенням виконавчих дій (ст. 312 КпАП). На жаль, якість виконання цих рішень залишає бажати кращого, адже рівень виконання судових рішень є низьким і завдає шкоди як самій державі, так і судовій системі. Державна система виконавчої служби налічувала близько 4,5 тис. державних службовців, на яких на рік припадають мільйони виконавчих проваджень, що створює, з одного боку, великі можливості для корупції, а з іншого – через велику «завантаженість» створюються умови, за яких адміністративно-деліктні виконавчі провадження на практиці постають другорядними, яким не приділяється належної уваги. Важливою інституцією у забезпеченні виконання такого виду стягнення, як оплатне вилучення предмета, є Державна виконавча служба, яка донедавна була монополістом у зазначеній сфері. З прийняттям Закону України «Про органи та осіб, які здійснюють примусове виконання судових рішень і рішень інших органів» [82] передбачено запровадження, поряд із державними виконавцями, інституту приватних виконавців. Виконання судових рішень приватні виконавці здійснюватимуть за тими ж самими процедурними правилами, що й державні виконавці. Тепер стягувач матиме право вибору: звертатися до державної виконавчої служби чи до приватного виконавця. В умовах конкуренції якість виконання має зрости, а умови для корупції – погіршитись. Звісно, не варто сподіватися, що нинішнього року кількість приватних виконавців буде достатньою для створення належної конкуренції державній виконавчій службі. Але з часом частка державної виконавчої служби у цій сфері має стати значно меншою або й узагалі зникнути [83].

Як підкреслив міністр юстиції Павло Петренко, «ми розвантажили Державну виконавчу службу, буде конкуренція. Коли рішення суду виконується на 5-7-15%, держава не виконує свій обов'язок перед

громадянином, а рішення суду не вартує нічого. Ми маємо амбітну ціль: протягом 3-5 років вийти на середньоєвропейський рівень виконання судових рішень – 50-70%, залежно від категорії» [84].

На нашу думку, прийняття цього закону, безперечно, має також вплинути на ситуацію з виконанням адміністративних стягнень у цій сфері, адже створення інституту приватних виконавців впливатиме на якість виконання судових рішень в цілому та адміністративно-деліктній сфері зокрема. За визнанням П. Петренка, «зараз виконання судових рішень складає 13-15%, хоча рік тому було 4-5%» [84]. До цих судових рішень відноситься і примусове виконання постанов про накладення адміністративних стягнень, якість виконання яких є ще гіршою. Незважаючи на те, що виконання адміністративних стягнень (здійснення виконавчих проваджень), а саме ухвали, постанови судів у цивільних, господарських, адміністративних справах, кримінальних провадженнях та справах про адміністративні правопорушення у випадках, передбачених законом; постанови органів (посадових осіб), уповноважених розглядати справи про адміністративні правопорушення у випадках, передбачених законом; відповідно до зазначеного закону, мають право також здійснювати і приватні виконавці (п. 2 ч. 1 ст. 5 Закону України «Про виконавче провадження») [85].

Втім, на нашу думку, на етапі запровадження положень цього закону, зокрема в частині приватних виконавців, можна вести мову про розвантаження роботи державних виконавців в цілому з виконання судових рішень, проте прориву у виконанні адміністративних стягнень не відбудеться, адже, по-перше, кількість адміністративних правопорушень не зменшиться, і тому кількість примусових проваджень не зменшиться, по-друге, адміністративні покарання здебільшого самі по собі, умовно кажучи, є меншими, ніж витрати на їх примусове виконання; по-третє, приватні виконавці не матимуть мотивації займатися примусовим виконанням адміністративних стягнень з причини низької рентабельності, економічної недоцільності займатися їх виконанням; по-четверте, у 2017 році мають приступити до виконання своїх

обов'язків 100 приватних виконавців, що може слугувати лише початком налагодження справ у сфері виконання постанов про накладення адміністративних стягнень. Тому постає питання ефективного виконання адміністративних стягнень, удосконалення існуючих процедур, пропозиції їх нових форм, особливо що стосується абсолютно всіх видів адміністративних стягнень. Слід зазначити, що рішення про стягнення окремих адміністративних стягнень можуть бути виконані іншими органами та установами (ст. 6 «Виконання рішень іншими органами та установами»): у випадках, передбачених законом, рішення щодо стягнення майна та коштів виконуються органами доходів і зборів, а рішення щодо стягнення коштів – банками та іншими фінансовими установами. Рішення про стягнення коштів з державних органів, державного та місцевих бюджетів або бюджетних установ виконуються органами, що здійснюють казначейське обслуговування бюджетних коштів. У випадках, передбачених законом, рішення можуть виконуватися іншими органами [85]. Однак зазначені органи та установи не є органами примусового виконання. Окреслене виглядає цілком логічним: наприклад, виконання такого адміністративного стягнення, як позбавлення спеціального права – права керування транспортним засобом виконується посадовими особами органів Національної поліції. Розглянемо цей вид адміністративного стягнення та ефективність його виконання в сфері безпеки дорожнього руху.

В чинному адміністративно-деліктному законодавстві позбавлення спеціального права, наданого даному громадянину, позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю, передбачено ст. 30 КпАП [13]. Щодо позбавлення наданого громадянину права керування транспортними засобами, то воно застосовується на строк до трьох років за грубе або повторне порушення порядку користування цим правом або на строк до десяти років за систематичне порушення порядку користування цим правом. Мінімальний термін позбавлення права керування транспортним засобом становить три місяці, а максимальний – 10 років. Втім, позбавлення права

керування засобами транспорту не може застосовуватись до осіб, які користуються цими засобами в зв'язку з інвалідністю, за винятком випадків керування в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також у разі невиконання вимоги поліцейського про зупинку транспортного засобу, залишення на порушення вимог встановлених правил місця дорожньо-транспортної пригоди, учасниками якої вони є, ухилення від огляду на наявність алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції [13].

За правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху позбавлення спеціального права застосовується в разі вчинення таких порушень правил дорожнього руху: ст. 121 КпАП «Порушення водієм правил керування транспортним засобом, правил користування ремнями безпеки або мотошоломами» в разі повторного протягом року вчинення будь-якого з порушень: керування водієм транспортним засобом, що має несправності системи гальмового або рульового керування, тягово-зчіпного пристрою, зовнішніх світлових приладів (темної пори доби) чи інші технічні несправності, з якими відповідно до встановлених правил експлуатація його забороняється, або переобладнаний з порушенням відповідних правил, норм і стандартів, керування водієм транспортним засобом, який використовується для надання послуг з перевезення пасажирів, що має несправності, передбачені частиною першою цієї статті, або технічний стан і обладнання якого не відповідають вимогам стандартів, правил дорожнього руху і технічної експлуатації, керування водієм транспортним засобом, що підлягає обов'язковому технічному контролю, але своєчасно його не пройшов, – тягне за собою позбавлення права керування транспортними засобами на строк від трьох до шести місяців або адміністративний арешт на строк від п'яти до десяти діб; ст. 122 КпАП «Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та

порушення інших правил дорожнього руху» за: перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на двадцять кілометрів на годину, порушення вимог дорожніх знаків та розмітки проїзної частини доріг, правил перевезення вантажів, буксирування транспортних засобів, зупинки, стоянки, проїзду пішохідних переходів, ненадання переваги у русі пішоходам на нерегульованих пішохідних переходах, а так само порушення встановленої для транспортних засобів заборони рухатися тротуарами чи пішохідними доріжками, порушення правил проїзду перехресть, зупинок транспортних засобів загального користування, проїзд на заборонний сигнал світлофора або жест регулювальника, порушення правил обгону і зустрічного роз'їзду, безпечної дистанції або інтервалу, розташування транспортних засобів на проїзній частині, порушення правил руху автомагістралями, користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами при початку руху чи зміні його напрямку, використання цих приладів та їх переобладнання з порушенням вимог відповідних стандартів, користування під час руху транспортного засобу засобами зв'язку, не обладнаними технічними пристроями, що дозволяють вести перемови без допомоги рук (за винятком водіїв оперативних транспортних засобів під час виконання ними невідкладного службового завдання), а так само порушення правил навчальної їзди, перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на п'ятдесят кілометрів на годину, ненадання переваги в русі транспортним засобам аварійно-рятувальних служб, швидкої медичної допомоги, пожежної охорони, поліції, що рухаються з увімкненими спеціальними світловими або звуковими сигнальними пристроями, ненадання переваги маршрутним транспортним засобам, у тому числі порушення правил руху і зупинки на смузі для маршрутних транспортних засобів, а так само порушення правил зупинки, стоянки, що створюють перешкоди дорожньому руху або загрозу безпеці руху, що спричинили створення аварійної обстановки, а саме: примусили інших учасників дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вжити

інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян, – тягнуть за собою накладення штрафу в розмірі сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року; ст. 122-2 КпАП «Невиконання водіями вимог про зупинку» за невиконання водіями вимог поліцейського, а водіями військових транспортних засобів – вимог посадової особи військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України про зупинку транспортного засобу, – позбавлення права керування транспортними засобами на строк від трьох до шести місяців; ст. 123 КпАП «Порушення правил руху через залізничні переїзди» за в'їзд на залізничний переїзд у випадках, коли рух через переїзд заборонений, вчинене під час надання послуг з перевезення пасажирів або під час перевезення небезпечних вантажів тягне за собою позбавлення права керування транспортними засобами на строк від одного до трьох років; ст. 130 КпАП «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», а саме за керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також передача керування транспортним засобом особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, а так само відмова особи, яка керує транспортним засобом, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, тягнуть за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі шестисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк один рік. Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частиною першою цієї статті, – тягне за собою позбавлення права керування

транспортними засобами на строк три роки. А за дії, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені особою, яка двічі протягом року піддавалася адміністративному стягненню за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції, за відмову від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, - тягнуть за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі двох тисяч чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк десять років. А за вживання водієм транспортного засобу після дорожньо-транспортної пригоди за його участю алкоголю, наркотиків, а також лікарських препаратів, виготовлених на їх основі (крім тих, що входять до офіційно затвердженого складу аптечки або призначені медичним працівником), або після того, як транспортний засіб був зупинений на вимогу поліцейського, до проведення уповноваженою особою медичного огляду з метою встановлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, чи до прийняття рішення про звільнення від проведення такого огляду, – тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі однієї тисячі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або адміністративний арешт на строк п'ятнадцять діб, з позбавленням права керування транспортними засобами на строк три роки [13].

За даним Верховного Суду України, винесено постанов у 2016 році про позбавлення спеціального права (права керування транспортними засобами) щодо 11288 осіб, у 2015 році – щодо 21857 (-48,4%). Як вище нами вказувалося, спостерігається суттєве зниження застосування такого адміністративного стягнення як оплатного вилучення транспортного засобу. Також суттєве зменшення в застосуванні судами позбавлення права на керування транспортним засобами має ті ж самі вказані нами причини та

свідчить про необхідність переосмислення ресурсу адміністративних стягнень та прийнятті відповідного кодифікованого акту. Певні новації запроваджуються й в останніх змінах до законодавства, які спрямовані на посилення існуючого потенціалу адміністративних стягнень у сфері безпеки дорожнього руху [25].

Позбавлення права керування транспортним засобом – адміністративне стягнення, яке застосовується судом за грубе або систематичне порушення цих прав. У разі застосування цього стягнення йдеться про позбавлення спеціальних прав, що відрізняються від прав конституційних (ст. 21 Конституції України) [21], які громадяни мають від народження або які виникають у результаті набуття дієздатності. Особливість їх полягає в тому, що вони персоніфіковані, тобто видаються в дозвільному порядку. Надається це право з висуненням до особи, якій воно надається, певних установлених законом вимог (наприклад, досягнення певного віку, відповідного стану здоров'я, знання правил дорожнього руху, навичок керування). Крім того, для отримання права на керування транспортними засобами необхідно скласти кваліфікаційний іспит та отримати відповідне свідоцтво.

Вважаємо важливою новелою у вітчизняному адміністративно-деліктному законодавстві віднесення позбавлення права на керування транспортними засобами як до основних, так і до додаткових видів стягнень, прийнятих Законом України «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» [75]. Відтоді «оплатне вилучення, конфіскація предметів та позбавлення права керування транспортними засобами можуть застосовуватися як основні, так і додаткові адміністративні стягнення; позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю – тільки як додаткове; інші адміністративні стягнення, зазначені в частині першій статті 24 цього Кодексу, можуть застосовуватися тільки як основні».

Таким чином, законодавцем підвищено потенціал існуючих санкцій у сфері безпеки дорожнього руху, тобто в разі, коли санкція статті передбачає позбавлення спеціального права та інші види адміністративних стягнень (штраф, оплатне вилучення тощо) залежно від ступеня вини порушника, характеру вчиненого правопорушення суд має право накладити матеріальне стягнення у вигляді штрафу та позбавити особу права на керування транспортним засобом на встановлений санкцією статті термін. І навпаки, позбавлення спеціального права може бути застосовано як самостійне основне стягнення.

На необхідність запровадження такого порядку вказували у своїй монографії В.В. Доненко, В.К. Колпаков, що є певним показником наукової прозорливості та далекоглядності. Ними було підкреслено, що «необхідно закріпити положення про те, що позбавлення спеціального права повинно стати як основною мірою покарання, так і додатковою (наприклад, застосовуватися разом зі штрафом, оплатним вилученням), але для цього слід внести зміни в адміністративне законодавство» [20, с. 104].

Разом з тим, нами досліджено, що змінами до КпАП були скасовані положення стосовно окремих заходів щодо виконання постанови про позбавлення спеціального права, а саме: безпідставно було виключено положення щодо визначення терміну, з моменту якого починає спливати термін позбавлення керування транспортними засобами. Попередня редакція встановлювала це з моменту вилучення посвідчення на право керування транспортними засобами незалежно від того, було це здійснено після вчинення правопорушення, або після винесення постанови про позбавлення спеціального права. Причому головна особливість полягала в тому, що термін починав спливати після фактичного вилучення посвідчення на право керування. Цілком погоджуємося з позицією А.Т. Комзюк, що фактично позбавлення права керування виявляється у вилученні у порушника відповідного документа, який надає таке право, тобто посвідчення водія [60, с. 210].

На нашу думку, саме зазначене положення стимулювало порушників до

здачі посвідчення, адже у протилежному порушник сам своїми діями відстрочував терміни свого позбавлення. Внесені зміни скасували це положення, як і направлення на повторну перевірку знань Правил дорожнього руху. Не зрозумілою в цьому випадку є логіка нашого законодавця, адже залишилися незмінними положення щодо позбавлення права полювання та права керування річковим або маломірним судном. Більш того, слід додати про відсутність будь-якої норми, якою це положення в Кодексі перестало існувати, всі посилання до відповідних статей Кодексу не мають будь якої згадки про їх виключення.

Тоді виникає справедливе питання – чому окремі положення щодо початкових заходів забезпечення провадження у справі про адміністративне правопорушення залишились? Так, у ст. 265-1 КпАП «Тимчасове вилучення посвідчення водія» [13] зазначається, що у разі наявності підстав вважати, що водієм вчинено порушення, за яке відповідно до цього Кодексу може бути накладено адміністративне стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами, працівник уповноваженого підрозділу тимчасово вилучає посвідчення водія до набрання законної сили постановою у справі про адміністративне правопорушення, але не більше ніж на три місяці з моменту такого вилучення, і видає тимчасовий дозвіл на право керування транспортними засобами. Про тимчасове вилучення посвідчення водія робиться запис у протоколі про адміністративне правопорушення. Після закінчення тримісячного строку тимчасового вилучення посвідчення водія, у випадках, якщо судом не прийнято рішення щодо позбавлення водія права керування транспортним засобом або якщо справа про адміністративне правопорушення не розглянута у встановлений законом строк, особа має право звернутися за отриманням вилученого документа. Таке звернення особи є обов'язковим для його виконання незалежно від стадії вирішення справи про адміністративне правопорушення [13].

За подання такого звернення та повернення особі тимчасово вилученого посвідчення водія не може стягуватися плата. Але в зазначеній статті закону не

наводиться порядку тимчасового посвідчення водія, а мається посилення, що порядок тимчасового вилучення посвідчення водія визначається Кабінетом Міністрів України. Таким порядком є Наказ МВС України № 1395 від 7.11.2015, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 10 листопада 2015 р. за № 1408/27853 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі» [87]. Зазначена інструкція містить розділ XI «Вилучення посвідчення водія і позбавлення права керувати транспортними засобами», в якому роз'яснено такий порядок.

Розглянемо докладніше її положення. Поліцейські тимчасово вилучають посвідчення водія за наявності підстав вважати, що водієм вчинено правопорушення, передбачене КпАП, за яке може бути накладено адміністративне стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортним засобом. Про тимчасове вилучення посвідчення водія робиться запис у протоколі про адміністративне правопорушення (стаття 265-1 КпАП). До винесення судом постанови у справі про адміністративне правопорушення та набрання нею законної сили поліцейський видає водієві тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом строком до трьох місяців з дати вилучення посвідчення. У тимчасовому дозволі на право керування транспортним засобом з лицьового боку перекреслюються категорії транспортних засобів, права на керування якими водій не має, а також робляться такі записи: 1) дата тимчасового вилучення посвідчення водія; 2) посада, прізвище поліцейського, номер його нагрудного знаку; 3) дата вчинення правопорушення; 4) серія та номер протоколу про адміністративне правопорушення; 5) стаття КпАП, за якою складено протокол про адміністративне правопорушення, санкція якої передбачає накладення адміністративного стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортним засобом.

У разі вчинення адміністративного правопорушення, за яке передбачено накладення адміністративного стягнення у вигляді позбавлення права

керування транспортними засобами, особою, у якої посвідчення водія тимчасово вилучено за попереднє (попередні) адміністративне(і) правопорушення, тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом, виданий у першому випадку, не поновлюється. У відповідних графах тимчасового дозволу на право керування транспортним засобом поліцейський робить відмітки за фактом виявленого правопорушення. Втрачений тимчасовий дозвіл поновлюється уповноваженою особою будь-якого підрозділу патрульної поліції після документального підтвердження інформації про його попередню видачу. Корінець до тимчасового дозволу на право керування транспортним засобом заповнюється поліцейським, який його видав, та надалі зберігається у відповідному підрозділі для здійснення належного контролю за правомірністю його видачі учасникам дорожнього руху. Посвідчення водія вилучається до набрання законної сили постановою у справі про адміністративне правопорушення. Вилучене посвідчення водія протягом трьох діб передається на зберігання до відповідного територіального органу МВС (до створення відповідних територіальних органів МВС вилучене посвідчення водія передається на зберігання територіальним органам Національної поліції України) в установленому МВС порядку. Після закінчення тримісячного строку тимчасового вилучення посвідчення водія у випадках, якщо судом не прийнято рішення щодо позбавлення водія права керування транспортним засобом або якщо справа про адміністративне правопорушення не розглянута у встановлений законом строк, особа має право звернутися за отриманням вилученого документа до територіального органу Національної поліції України. У разі вчинення особою, якій уже видано тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом, повторного адміністративного правопорушення, за яке передбачено позбавлення такого права, новий дозвіл їй видається лише після закінчення строку дії попереднього, але на строк не більше трьох місяців з дати вчинення такого правопорушення. У разі надходження постанови суду про позбавлення водія права керування транспортними засобами, якщо посвідчення водія не

вилучено, уповноважена особа відповідного підрозділу патрульної поліції у триденний строк надсилає особі, яка притягається до адміністративної відповідальності, повідомлення про позбавлення права керування за місцем її проживання (перебування), у якому зазначає реквізити винесеної судом постанови, положення статті 321 КпАП [13], а також інформацію про необхідність прибуття до підрозділу патрульної поліції у визначений строк для здачі посвідчення водія або тимчасового дозволу на право керування транспортними засобами. Якщо водій, посвідчення якого підлягає вилученню, не з'являється протягом місячного строку, серія та номер посвідчення водія заносяться уповноваженою особою підрозділу патрульної поліції до автоматизованої бази даних про посвідчення, які підлягають вилученню.

Таким чином, на нашу думку, було скасовано положення адміністративно-деліктного законодавства в частині щодо строків позбавлення спеціального права наданого громадянину – права керування транспортними засобами.

Нами встановлено, що зазначена Інструкція [87] також має цілу низку неузгодженостей. Так, посилання на статтю 321 КпАП є некоректним, оскільки стаття 321 КпАП «Обчислення строків позбавлення спеціального права» стосується лише судноводіїв й осіб, які порушили правила полювання. Саме цих категорій має стосуватися ця стаття. Також нами встановлено, що існує суттєва розбіжність у редакції чинного КпАП, Наказу МВС України № 1395 і протиріччя, які мають бути усунуті, а саме: 1) безпідставно вилучено окремі положення щодо особливостей виконання позбавлення права на керування транспортним засобом. Так, внесення змін до статті 317 КпАП «Органи, що виконують постанову про позбавлення спеціального права» призвело до грубих помилок, порушень прав учасників дорожнього руху, таких як «постанова про позбавлення права керування транспортними засобами виконується посадовими особами органів Національної поліції, зазначеними у пунктах 2-4 частини другої статті 222 цього Кодексу», адже чинна частина друга має таку редакцію «Від імені органів Національної поліції розглядати справи про

адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення мають право працівники органів і підрозділів Національної поліції, які мають спеціальні звання, відповідно до покладених на них повноважень».

Тобто незрозуміло, які саме посадові особи органів Національної поліції мають це виконувати, адже, як свідчить наведене, пункти 2-4 у другій частині статті 222 КпАП просто відсутні. Невиправданими, на наш погляд, є нові редакції статей (ст. 318 «Порядок виконання постанови про позбавлення права керування річковим або маломірним судном», ст. 319 «Порядок виконання постанови про позбавлення права полювання», ст. 321 «Обчислення строків позбавлення спеціального права» [13]) з яких без достатніх підстав було вилучено процедури позбавлення права на керування транспортним засобом, які залишились лише у відповідній відомчій інструкції. Це викликає не тільки подив, але і необхідність внесення негайних змін та доповнень. Адже виключення цих положень привело до негативних наслідків у правозастосуванні. Такими кроками, на наш погляд, невиправдано регламентація повноважень винесена за межі чинного КпАП, що не виступає на користь як чинному законодавству, та і перспективам його розвитку.

2. Нова редакція статей КпАП не відповідає посиланням, вказаним в Інструкції, тому що вони орієнтовані на попередню редакцію статей.

3. Зазначене створює небезпечні прецеденти нехтування вимогами дотримання норм закону, перебільшення значення продуктів відомчої нормотворчості, зокрема зазначеної Інструкції.

4. Потребує змін до КУаАП у статтях Глави 30 «Проведення по виконанню постанови про позбавлення спеціального права» в частині, яка стосується позбавлення спеціального права – права керування транспортним засобом.

У цілому позитивними новелами можемо вважати збільшення терміну позбавлення права на керування транспортним засобом: 1) збільшення терміну позбавлення права на керування т/з до 10 років в разі вчинення особою дорожньо-транспортної пригоди особою, яка перебувала у стані сп'яніння;

2) в разі вчинення дорожньо-транспортної пригоди з постраждалими та загиблими, особою, яка перебувала у стані сп'яніння під час керування транспортним засобом, та за вироком суду призначено покарання у вигляді позбавлення волі, позбавлення права на керування транспортним засобом має наставати з моменту фактичної можливості особою здійснювати керування тобто після відбуття покарання у вигляді позбавлення волі (обмеження).

Постанова про позбавлення спеціального права керування транспортними засобами виконується посадовими особами Національної поліції, які мають спеціальні звання, відповідно до накладених на них повноважень (ст. 317, 222).

Також слід зазначити схвальне ставлення європейського законодавства щодо позбавлення спеціального права керування транспортними засобами. Так, Європейська Конвенція про міжнародні наслідки позбавлення права керування транспортним засобами № 88, прийнята 3 червня 1976 року в Брюсселі, передбачає в своєму додатку положення, відповідно до яких позбавлення права керування транспортним засобом може застосовуватися у випадку керування транспортними засобами: а) в стані сп'яніння чи під впливом алкоголю; б) під впливом наркотиків чи інших речовин, які здійснюють аналогічний вплив; в) у неналежному фізичному стані в результаті надмірної фізичної втоми.

Зміст адміністративних стягнень полягає в позбавленні або обмеженні порушників певних прав, благ. За вчинений проступок особа або позбавляється якогось суб'єктивного права (права керування транспортним засобом), або обмежується її правосуб'єктність (адміністративний арешт), або на неї покладаються спеціальні «штрафні» обов'язки, пов'язані з короткочасним позбавленням волі – адміністративний арешт.

Адміністративний арешт як найсуворіший захід адміністративної відповідальності застосовується лише районним (міським) судом (суддею) і лише в тих виняткових випадках, коли за обставинами справи і з урахуванням особи порушника застосування інших заходів буде визнано недостатнім, тобто можливість застосування альтернативних заходів впливу старанно вивчена і

визнана недоцільною. У зв'язку з цим в законодавстві за жоден адміністративний проступок арешт не встановлено як єдиний захід стягнення. Завжди є можливість застосувати попередження, штрафу або виправних робіт. Суть цього стягнення полягає в короткочасному, до 15 діб, позбавленні волі правопорушника з можливим використанням його на фізичних роботах без оплати праці. Застосування адміністративного арешту передбачено за найсерйозніші проступки, які межують зі злочинами (дрібне хуліганство, злісна непокора законному розпорядженню чи вимозі працівника поліції тощо). Оскільки щодо зазначеного адміністративного стягнення поліція виконує тільки виконавчу функцію, така її діяльність буде проаналізована пізніше [60, с. 211].

Адміністративний арешт устанавлюється і застосовується лише у виняткових випадках за окремі види адміністративних правопорушень на строк до п'ятнадцяти діб. Він пов'язаний з суттєвими негативним втручанням до свободи особи та застосовується з метою охорони особи та суспільства. Адміністративний арешт призначається районним судом (суддею). Так, А.Т. Комзюк підкреслює, що він застосовується лише в тих виняткових випадках, коли за обставинами справи і з урахуванням особи порушника застосування інших заходів буде визнано недостатнім, тобто можливість застосування альтернативних заходів впливу старанно вивчена і визнана недоцільною [60, с. 211-212].

Адміністративний арешт не може застосовуватись до вагітних жінок, жінок, що мають дітей віком до дванадцяти років, до осіб, які не досягли вісімнадцяти років, до інвалідів першої і другої груп.

У сфері забезпечення безпеки дорожнього руху арешт застосовується в разі вчинення порушень правил дорожнього руху, передбачених: статтею 121 КпАП «Порушення водієм правил керування транспортним засобом, правил користування ременями безпеки або мотошоломами» за повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень керування водієм транспортним засобом, що має несправності системи гальмового або рульового керування, тягово-

зчіпного пристрою, зовнішніх світлових приладів (темної пори доби) чи інші технічні несправності, з якими відповідно до встановлених правил експлуатація його забороняється, або переобладнаний з порушенням відповідних правил, норм і стандартів, керування водієм транспортним засобом, який використовується для надання послуг з перевезення пасажирів, що має несправності, передбачено частиною першою цієї статті, або технічний стан і обладнання якого не відповідають вимогам стандартів, правил дорожнього руху і технічної експлуатації, за керування водієм транспортним засобом, що підлягає обов'язковому технічному контролю, але своєчасно його не пройшов, – тягне за собою позбавлення права керування транспортними засобами на строк від трьох до шести місяців або адміністративний арешт на строк від п'яти до десяти діб; статтею 122-4 КпАП «Залишення місця дорожньо-транспортної пригоди» в разі залишення водіями транспортних засобів, іншими учасниками дорожнього руху на порушення встановлених правил місця дорожньо-транспортної пригоди, до якої вони причетні, – тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від тридцяти до сорока годин, або адміністративний арешт на строк від десяти до п'ятнадцяти діб; статтею 123 КпАП «Порушення правил руху через залізничні переїзди», а саме в'їзд на залізничний переїзд у випадках, коли рух через переїзд заборонений, – тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з оплатним вилученням транспортного засобу у його власника чи без такого або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року з оплатним вилученням транспортного засобу у його власника чи без такого або адміністративний арешт на строк від семи до десяти діб з оплатним вилученням транспортного засобу у його власника чи без такого, а вчинене під час надання послуг з перевезення пасажирів або під час перевезення небезпечних вантажів, – тягне за собою позбавлення права керування транспортними засобами на строк від одного до трьох років з оплатним вилученням транспортного засобу у його

власника чи без такого або адміністративний арешт на строк від десяти до п'ятнадцяти діб з оплатним вилученням транспортного засобу у його власника чи без такого [13]; статтею 130 «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» в разі вживання водієм транспортного засобу після дорожньо-транспортної пригоди за його участю алкоголю, наркотиків, а також лікарських препаратів, виготовлених на їх основі (крім тих, що входять до офіційно затвердженого складу аптечки або призначені медичним працівником), або після того, як транспортний засіб був зупинений на вимогу поліцейського, до проведення уповноваженою особою медичного огляду з метою встановлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, чи до прийняття рішення про звільнення від проведення такого огляду, – тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі однієї тисячі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або адміністративний арешт на строк п'ятнадцять діб, з позбавленням права керування транспортними засобами на строк три роки.

Як можна було впевнитися, адміністративний арешт є найсуворішим видом адміністративного стягнення, але його застосування передбачено як альтернативний вид стягнення поруч з іншими стягненнями [13].

За даними Верховного Суду, адміністративний арешт у 2016 році застосовувався у 13 009 (-42,5) випадках, у 2015 році – 22625, з них за порушення Правил дорожнього руху – 3475 (-70,5%), у 2015 році – 11765 [25]. Маємо серйозне зниження показників й у застосуванні найбільш суворого адміністративного стягнення – адміністративний арешт. З цим це пов'язано? Прийняття у 2015 році важливих законів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху забезпечило таку активність саме суду. Адже оплатне вилучення транспортного засобу, позбавлення права керування транспортним засобом та адміністративний арешт застосовуються виключно судом. З чим

пов'язане таке суттєве зниження? Адже ситуація з порушенням правил дорожнього руху та дорожньо-транспортними пригодами залишається вкрай складною. За даними Національної поліції, тільки за перше півріччя 2017 року вчинено більш ніж 76 000 дорожньо-транспортних пригод, 15 000 осіб було травмовано, а 1377 загинуло. Для порівняння, за 2015 рік було вчинено 138536 дорожньо-транспортних подій, а за 2016 рік – 154556 (за добу з 380, відповідно, до 422). В цілому відбулося зростання на 11,6%. І попри посилення відповідальності тенденція росту дорожньо-транспортних пригод щорічно складає більш ніж 10%. Шляхи вирішення даної проблеми, на наш погляд, слід шукати не тільки в посиленні відповідальності, пропозиціях щодо нових видів санкцій, а й у дослідження саме якості впливу існуючих стягнень у вигляді відповідних постанов.

Ми встановили, що адміністративний арешт як вид адміністративного стягнення став застосовуватися в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху після прийняття Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» [89], яким суттєво посилювалася відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння, зокрема запроваджено адміністративний арешт на строк від 7 до 15 діб. А Законом України «Про внесення змін до ст. 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння» [90] санкція у вигляді адміністративного арешту суттєво підвищувалася – на строк від десяти до п'ятнадцяти діб з оплатним вилученням транспортного засобу.

На теренах колишнього Радянського Союзу така санкція передбачалася законодавством Естонії [91] щодо осіб, які керували транспортними засобами у стані сп'яніння не маючи відповідного посвідчення на право керування транспортними засобами.

Нами вже зазначалося, що вітчизняні дослідники В.В. Доненко та

В.К. Колпаков пропонували свого часу для посилення адміністративної відповідальності у сфері дорожнього руху окремі види адміністративних стягнень, які наразі запроваджені та повною мірою застосовуються, а порядок та ефективність їх виконання є одним із завдань нашого дослідження. Ними вносилися пропозиції щодо необхідності «запровадити до злісних порушників водночас з існуючими санкціями таку, як адміністративний арешт» [20].

Пропозиції деяких вчених (А.В. Дюжаєв, Ю.В. Смуров, І.І. Веремеєнко) запровадити до порушників разом із адміністративним арештом виправні роботи та інститут умовного позбавлення прав на керування автотранспортними засобами (М.М. Дорогих, О.І. Коваленко, В.В. Новіков) не отримали своєї подальшої законодавчої реалізації [92; 93].

Адміністративний арешт призначається тільки судом на строк до 15 діб до порушників, які керували транспортними засобами, перебуваючи у стані сп'яніння; адміністративний арешт повинен застосовуватись практично зразу ж після порушення [94].

Ефективність цього заходу полягає саме в негайності його виконання. «Санкція має найбільшу виховну та превентивну дію на порушника й інших осіб, якщо розрив у часі між скоєнням проступку та покаранням є незначним» [95; 96].

Відповідно до ст. 300 КпАП постанова про накладення адміністративного арешту виконується уповноваженим на те органом у порядку, встановленому цим Кодексом та іншими законами України. Забезпечення виконання постанови про адміністративний арешт відбувається у порядку, встановленому законами України. У разі винесення кількох постанов про накладення адміністративних стягнень щодо однієї особи постанова виконується окремо. За наявності обставин, що ускладнюють виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді адміністративного арешту або роблять її виконання неможливим, суд може відстрочити її виконання на строк до одного місяця (ст. 301 КпАП). Як зазначає А.Т. Комзюк, суть цього стягнення полягає в короткочасному, до 15

діб, позбавленні волі правопорушника з можливим використанням його на фізичних роботах без оплати праці. Наразі за чинним законодавством особи, піддані адміністративному арешту, відбувають покарання в ізоляторах тимчасового тримання (ІТТ), які підпорядковуються ГУНП в областях [60, с. 209]. Відповідно до відомчої інструкції до ІТТ приймаються особи за наявності таких документів: постанова судді про адміністративний арешт, підписана ним та завірена печаткою суду; протокол особистого огляду; документ, який засвідчує особу арештованого; копія доручення про надання безоплатної вторинної допомоги; довідка результатів медичного огляду, в якій вказується, що за станом здоров'я затримана особа може утримуватися в умовах ІТТ, результати флюорограми. Проведене нами інтерв'ювання працівників патрульної поліції, превентивної служби, ізоляторів тимчасового тримання ГУНП в Дніпропетровській області дозволило дійти певних висновків щодо проблем у застосуванні та виконанні адміністративного арешту.

Нами поділяється зазначена вище думка науковців щодо доцільності негайного виконання постанови про накладення адміністративного арешту, втім на практиці цей термін є значно більшим, адже відповідно до останньої редакції ст. 263 КпАП адміністративне затримання за загальним положенням не може бути більш ніж три години. При затриманні не тільки вночі, але і в робочий час доправлення та розгляд справи про адміністративне правопорушення з винесенням постанови про накладення адміністративного арешту викликає суттєві складнощі, таких як завантаженість суду, відсутність суддів тощо. Стара редакція ст. 263 КпАП надавала можливість затримувати таку особу до розгляду справи судом, але з прийняттям Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям Кримінального процесуального кодексу України» [88] таке положення втратило чинності. Опосередковано зниження кількості винесення постанов про накладення адміністративного арешту пов'язано з ліквідацією спецприймальників для адміністративно арештованих осіб та передачі цих

функцій до ІТТ. Нами встановлено, що в Дніпропетровській області для утримання осіб, які піддані адміністративному арешту, виділені ІТТ № 1 м. Дніпро, ІТТ № 2 м. Кривого Рогу, їх добова наповнюваність адміністративно затриманих, у тому числі і за порушення правил дорожнього руху, становить 10-15 осіб на добу на кожного. Це майже максимальна наповнюваність кожного з цих ІТТ. Для відправлення особи, яка піддана адміністративному арешту, потребується узгодження про наявність можливості розміщення. Причому ці ІТТ обслуговують не тільки свої міста з населенням понад 800 тис осіб, а і інші райони області. Подібна ситуація спостерігається й в інших областях України. Суттєвими є витрати на утримання адміністративно арештованих осіб, спеціального персоналу, обслуговування тощо. Крім проблем із затриманням водія, зберіганням транспортного засобу, майна, вантажу тощо. За таких умов, стає зрозуміло, що потенціал адміністративного арешту використовується не в повному обсязі і не тільки у сфері безпеки дорожнього руху.

Водночас проведений нами аналіз статистичних даних дорожньо-транспортних пригод в Україні свідчить: у 2016 році було вчинено 154556 випадків, у 2015 році 138536, зростання в цілому на 11,6%, при цьому загинуло у 2016 році – 4003, у 2015 році – 3187 (зростання 20,4%); травмовано у 2016 році – 32079, у 2015 – 31600, невелике зростання на 1,5%

Аналіз причин скоєння дорожньо-транспортних пригод за найбільш небезпечними видами порушень Правил дорожнього руху:

1) керування транспортними засобами у нетверезому стані у 2016 р. призвело до 1892 ДТП, у 2015 р. – до 2365 (зменшення на 20%), при цьому загинуло 223 та, відповідно, у 2015 р. – 318 осіб, зниження на 29,9%, травмовано відповідно 2559 та 3214 осіб, зниження на 20,4;

2) перевищення встановленої швидкості руху, яке призвело до ДТП: 2016 р. – 142 випадки, 2015 р. – 11, зростання на 27,9 %; загинуло у 2016 р. – 29, у 2015 р. – 25, зростання на 16%; травмовано у 2016 р. – 196, у 2015 р. – 164, зростання на 19,5%;

3) порушення проїзду залізничних переїздів: у 2016 р. – 26, у 2015 р. – 19, зростання – 36,8%, загинуло у 2016 р. – 8, у 2015 р. – 12, зменшення на 33%; травмовано у 2016 р. – 40, у 2015 р. – 25, зростання на 60%.

Висновки до другого розділу

1. За вчинення адміністративних проступків у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху застосовується більшість з передбачених законом адміністративних стягнень, серед яких попередження, штраф, оплатне вилучення транспортного засобу, позбавлення права на керування транспортним засобом, адміністративний арешт. У поодиноких випадках правопорушники направляються на виконання громадських робіт (ст. 122-4, 127 КУпАП) або їхнє майно конфіскується (ст. 122-5 КУпАП).

2. Адміністративний штраф є найбільш застосовуваним заходом стягнення за адміністративні проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Однак, незважаючи на: 1) суттєве збільшення його розміру (2400 нмдг); 2) його абсолютно визначений розмір; 3) його безальтернативність у багатьох випадках; 4) можливість відстрочки його погашення; 5) подвоєння його розміру у разі його неповної або несвоєчасної сплати та нарахування пені на штраф у справах про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі; 6) забезпечення можливості сплачувати штраф безготівково – сума накладеного штрафу за адміністративні проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху тільки судами у 2015 році становила 223.371.103 грн. (з них добровільно сплачено 129.435.183 грн.), у 2016 році – 4.162.398 грн. (з них добровільно сплачено 170.901.776 грн.). У 2015 році судами за адміністративні проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху штраф було накладено на 145 372 осіб, у 2016 році – на 168 777 осіб. Середній розмір накладеного судами штрафу за адміністративні проступки у сфері

забезпечення безпеки дорожнього руху за судовою практикою становив у 2015 році – 1537 грн., у 2016 році – 2466 грн. Реальне виконання зазначених штрафів (добровільне та примусове): у 2015 році – 58%, у 2016 – 36 %. Викладене дозволяє констатувати, що на даний момент спостерігається незадовільний стан виконання адміністративних штрафів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Однією із найбільш значущих причин цього видається відсутність дієвих стимулів до добровільного погашення адміністративного штрафу, окрім одноразового подвоєння його суми та покриття за рахунок порушника витрат, пов'язаних із їх обліком.

2. Штрафні бали є нещодавно введеним різновидом адміністративних стягнень, який застосовується: 1) тільки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; 2) за окремі порушення правил дорожнього руху; 3) такі правопорушення мають бути зафіксовані в автоматичному режимі; 4) цей вид стягнення має спеціальну процедуру провадження та виконання адміністративного стягнення. Однак на даний момент не розроблено інструкцію з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, а засоби відеофіксації із призначенням реєструвати порушення правил дорожнього руху використовуються епізодично. Зважаючи на це, потенціал штрафних балів залишається нереалізованим, при тому що застосування штрафних балів, як і виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, врегульовано належним чином.

3. Позбавлення права керування транспортними засобами визнається одним з найбільш ефективних видів адміністративних стягнень, які застосовуються за порушення правил дорожнього руху. Законодавча регламентація виконання постанов про позбавлення права керування транспортними засобами обмежується положенням про те, що це покладається на працівників органів і підрозділів Національної поліції, які мають спеціальні

звання, відповідно до покладених на них повноважень. Закон також не містить вказівки на те, що процедури виконання постанов про позбавлення права керування транспортними засобами мають бути врегульовані підзаконними нормативно-правовими актами. За таких обставин має місце правова невизначеність, насамперед щодо найбільш істотних аспектів виконання постанов про позбавлення права керування транспортними засобами (правила обрахування строку позбавлення права керування транспортними засобами, підстави та порядок поновлення цього права). Відтак позбавлення права керування транспортними засобами не забезпечується механізмом його примусового виконання, що перешкоджає досягненню мети цього адміністративного стягнення, зокрема створюючи простір для зловживань з боку суб'єктів, уповноважених на його виконання, та надаючи законні підстави для ухилення від його виконання із посиланням на незрозумілість та непередбачуваність відповідного законодавства та підкріпленням цих тверджень прецедентною практикою Європейського суду з прав людини у частині доктрини якості закону.

Оплатне вилучення транспортного засобу є корисним та перспективним адміністративним стягненням, оскільки забезпечує неможливість або достатню ускладненість зловживанням правом власності на транспортний засіб та представляє собою ефективний примусовий захід, що спрямовується проти порушника, утримати якого від систематичного вчинення адміністративних правопорушень за допомогою заходів, не пов'язаних із фізичним позбавленням засобу їх вчинення, виявилось неможливим. Статистика вказує, що застосування оплатного вилучення транспортного засобу судами має тенденцію до зниження, оскільки у 2015 році було застосовано у 951 випадку, тоді як у 2016 році – тільки у 257 випадках (має місце зменшення на 73%).

4. Адміністративний арешт є найсуворішим видом адміністративного стягнення. Постанова про винесення адміністративного арешту виноситься виключно судом, а виконання постанови покладається на Національну поліцію України. За підсумками дослідження відповідних статистичних даних

встановлено суттєве зниження показників накладення судами постанов про адміністративний арешт за порушення правил дорожнього руху. Так, якщо у 2015 році було адміністративний арешт було накладено в 11 765 випадках, то у 2016 році – тільки у 3475 випадках (має місце зменшення більш ніж на 70%). Схиляємось до думки, що зазначене відбувається на тлі постійної дискусії серед законодавців та представників наук адміністративного і кримінального права щодо криміналізації окремих порушень правил дорожнього руху в разі їх повторності, в той час як адміністративний арешт як вид стягнення за своєю природою наближається до кримінального покарання – спостерігається постійне зниження його застосування на фоні збільшення дорожньо-транспортних пригод.

РОЗДІЛ 3

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ НОРМАТИВНИХ ЗАСАД ВИКОНАННЯ ПОСТАНОВ ПРО НАКЛАДЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ САНКЦІЙ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

3.1. Зарубіжний досвід нормативно-правового забезпечення виконання постанов про накладення адміністративних стягнень у сфері безпеки дорожнього руху та шляхи його запозичення для України

Розроблення правових механізмів управління безпекою дорожнього руху, які дозволять зменшити дорожньо-транспортний травматизм та смертність внаслідок дорожньо-транспортних пригод, а також підвищити зручність користування територіями, призначеними для пересування пішоходів та транспортних засобів, є прагненням всього міжнародного співтовариства.

Яскравим підтвердженням світового значення зазначеного питання за сучасних реалій слугує проголошення Генеральною Асамблеєю ООН 2011-2020 років Десятиріччям дій із забезпечення безпеки дорожнього руху (п. 2 Резолюції Генеральної Асамблеї ООН «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі» від 10 травня 2010 р. A/RES/64/255) [97]. Безумовною визнана необхідність приймати та застосовувати всеохоплюючі національні законодавчі акти у сфері безпеки дорожнього руху та підвищити ефективність їх застосування шляхом проведення соціально-пропагандистських кампаній та постійних послідових зусиль із забезпечення їх дотримання (п. 5 Резолюції Генеральної Асамблеї ООН «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі» від 19 квітня 2012 року A/RES/66/260) [98].

Реалізація вищевикладеного за змістом Глобального плану здійснення Десятиріччя дій із забезпечення безпеки дорожнього руху 2011-2020 рр. вимагає перенесення основної частки відповідальності з користувачів доріг на проектувальників дорожньо-транспортної системи, зокрема на політиків, законодавчі органи, судову систему та поліцію. Крім того, на національному

рівні державам рекомендується спрямувати сили та засоби на досягнення результатів у декількох сферах, пов'язаних із безпекою дорожнього руху, серед яких однією із найбільш важливих вважається поведінка користувачів доріг. Шляхами підвищення безпечності поведінки учасників дорожнього руху визначено, зокрема, розробку комплексних програм із цього питання, послідовне та постійне забезпечення виконання ними нормативно-правових актів у сфері безпеки дорожнього руху, а також проведення наукових досліджень, розробку та сприяння здійсненню комплексних заходів скорочення дорожньо-транспортного травматизму [99, с. 10, 17, 18].

Розмірковуючи про поліпшення стану безпеки на дорогах, Європейська комісія також дотримується думки, що належне застосування дорожніх правил залишається ключовим фактором створення умов зниження числа смертей та ушкоджень (Повідомлення Європейської комісії Європейському Парламенту, Раді Європейського Союзу, Європейському економічному і соціальному комітету та Європейському комітету з питань регіонів «До європейського безпечного дорожнього середовища: орієнтири політики щодо безпеки на дорогах на 2011-2020 роки») [100].

Таким чином, зазначене дозволяє дійти висновку, що значна увага світового співтовариства приділяється підвищенню безпеки користування дорогами, насамперед через вдосконалення механізмів забезпечення виконання законодавства у цій сфері. Водночас видається очевидним те, що для належного виконання користувачами доріг законодавства про дорожній рух вагоме значення має застосування заходів адміністративної відповідальності за його порушення та забезпечення їх реалізації. Отже, маємо підстави вважати, що положення законодавств іноземних держав, які регулюють питання накладення адміністративних стягнень у сфері безпеки дорожнього руху, мають бути достатньо розвиненими, щоб становити інтерес для даного дослідження з точки зору доцільності їх запозичення у відповідне вітчизняне законодавство. Зважаючи на низькі показники смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, за даними Організації економічного співробітництва та

розвитку (ОЕСР), у 2015 р. на 1 000 000 населення у Королівстві Швеція (26 (3 показник)) Сполученому Королівстві (28 (4 показник)), Федеративній Республіці Німеччина (42 (11 показник)), Сполучених Штатах Америки (110 (36 показник)) [101], а також на обсяг доступних нормативних та аналітичних матеріалів про законодавства цих країн, вважаємо за доцільне розглянути, насамперед, їхній досвід правового регулювання питань виконання адміністративних стягнень у сфері безпеки дорожнього руху у розрізі найбільш застосовуваних адміністративних стягнень (заходів юридичної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху, які за природою, характером та ступенем суворості є близькими до адміністративних стягнень), якими є адміністративний штраф, фіксоване стягнення та штрафні бали, а також позбавлення права керування транспортними засобами.

1. Адміністративний штраф. Адміністративний штраф є традиційним для багатьох країн заходом стягнення до порушників правил дорожнього руху. Разом з тим загальновизнаних стандартів виконання рішень про накладення штрафів немає, через що правові засоби, які зарубіжні країни використовують із цією метою, не є однаковими та залежать від якості законодавства і спроможності органів влади застосовувати досягнення науки і техніки в їх діяльності.

Отже, вважаємо за доцільне з метою виявлення найкращих таких правових засобів дослідити зарубіжні механізми виконання рішень про накладення штрафів.

Рішення про накладення штрафів за законодавством Французької Республіки виконуються за такими правилами. За умови, якщо штраф став наслідком порушення правил дорожнього руху, яке є нетяжким та не включає третіх сторін (у тому числі потерпілих), а його розмір не перевищує € 135, такий штраф накладається на місці правопорушення. Якщо порушник не може розрахуватись із поліцейськими готівкою, він може бути доставлений до найближчого банку або банкомату для безготівкового розрахунку. При цьому його сума зменшується на 30 %, якщо він сплачується одразу на місці

або упродовж 24 годин після вчинення порушення. Якщо порушник не може сплатити штраф на місці, він має виконати цей обов'язок протягом 30 днів. Водій, який стверджує про невинуватість, має перерахувати суму штрафу на депозитний рахунок суду, до якого буде спрямована його справа [102].

Як було зауважено вище, загальний строк для сплати штрафу становить 30 днів (відраховується від дня ухвалення рішення про накладення штрафу або відхилення скарги на це рішення). Несплата штрафу до спливу цього строку запускає механізм його поступового збільшення [103].

Штраф, повідомлення про накладення якого порушник отримав поштою, сплачується за іншими правилами. Він має бути погашений протягом 7 днів. У протилежному випадку штраф розпочинає зростати: після 7 днів штраф збільшується на 50 %, після місяця прострочення – приблизно на 400 % [104].

Практика накладення штрафів на місці правопорушення є поширеною також у Федеративній Республіці Німеччина. Законодавство уповноважує німецьких поліцейських накладати та стягувати штрафи у розмірі до €35 негайно після зупинки транспортного засобу. Водночас несплата штрафу на місці правопорушення не спричиняє жодних несприятливих для порушника наслідків остільки, оскільки він перерахує суму штрафу на користь держави протягом наступного тижня [105].

Поруч із накладенням та стягненням штрафів поліцейський за законодавством Німеччини зобов'язаний завчасно, перед початком провадження у справі про порушення правил дорожнього руху, стягнути з особи, яка, як стверджується, вчинила порушення, суму штрафу, який перевищує €35 [105].

Досвід Сполучених Штатів Америки щодо правового регулювання процедури виконання некримінальних штрафів, застосованих до порушників правил дорожнього руху, вважаємо за допустиме розкрити на прикладі штату Каліфорнія.

За законодавством штату Каліфорнія порушник, зупинений поліцейськими у зв'язку зі вчиненим порушенням правил дорожнього руху,

одночасно з отриманням дорожнього квитка має підписати зобов'язання з'явитись у суді для розгляду справи про це порушення. Несплата штрафу за дорожнім квитком та нез'явлення до суду відображається у водійській історії (driver record). За будь-якої з цих обставин суд має призупинити чинність водійського посвідчення та повідомити Департамент транспортних засобів штату Каліфорнія, що також позначається на водійській історії порушника. Для поновлення дії водійського посвідчення порушник сплачує \$55 додатково [106, с. 89].

Далі вважаємо за необхідне висвітлити положення про виконання рішень про накладення штрафів, що діють за законодавством Сполученого Королівства. Так, штраф накладається виданням порушнику паркувального квитка (parking ticket) або повідомлення про суму штрафу (penalty charge notice). Для погашення штрафів за зазначеними документами відводиться 28 днів. У встановлених законом випадках розмір штрафу зменшується на 50 %, якщо він буде сплачений упродовж 14 днів [107].

Якщо обов'язок зі сплати штрафу залишається невиконаним після закінчення 28 днів, сума до стягнення з порушника збільшиться на 50 % розміру штрафу, що оформлюється сертифікатом про штраф (charge certificate), який видається порушнику. Зазначена сума має бути сплачена упродовж 14 днів. Якщо цього не відбувається, порушник отримує судовий наказ про платіж (court order demanding payment), а штраф з донарахуваннями передається для примусового виконання судовим виконавцям (спеціалістам з примусового виконання) [107].

Крім того, поруч із звичайним адміністративним штрафом, за порушення правил дорожнього руху в окремих випадках застосовується фіксоване стягнення (fixed penalty). Аналіз положень законодавства Сполученого Королівства про фіксоване стягнення дозволяє розуміти його як накладений за добровільно визнане порушення штраф в абсолютно визначеному розмірі із додатковим нарахуванням штрафних балів або без такого.

Фіксоване стягнення накладається за правопорушення, що знайшли своє

відображення у додатку 3 Акта про порушників правил дорожнього руху від 15 листопада 1988 р. (Road Traffic Offenders Act 1988), вчинення яких тягне за собою фіксоване стягнення (fixed penalty offence). Розмір фіксованого стягнення за змістом ч. 1 ст. 53 Акта про порушників правил дорожнього руху становить половину максимального розміру штрафу, який накладається за загальними правилами, або є тим, що закріплений нормативно-правовим актом Державного секретаря Сполученого королівства (залежно від того, який із них є меншим) [108].

Прикладами правопорушень фіксованого стягнення та фіксованих стягнень, що їм відповідають, є:

- зупинка на узбіччі автомагістралі, користування клаксоном вночі, рух на велосипеді тротуаром – фіксоване стягнення у розмірі £50 без нарахування штрафних балів;

- рух без свідоцтва про технічний огляд автомобіля, порушення правил користування ременями безпеки або мотошоломами – фіксоване стягнення у розмірі £100 без нарахування штрафних балів;

- перевищення встановлених обмежень швидкості руху, недбале керування (перестроювання під час управління автомобільним радіо тощо), рух узбіччям – фіксоване стягнення у розмірі £100 із нарахуванням штрафних балів згідно з законом;

- користування мобільним телефоном, тримаючи його у руці, – фіксоване стягнення у розмірі £200 із нарахуванням штрафних балів згідно з законом;

- рух без полісу обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів – фіксоване стягнення у розмірі £300 із нарахуванням штрафних балів згідно з законом [109].

Особливої уваги заслуговує процедура виконання фіксованого стягнення.

Накладення фіксованого стягнення оформлюється повідомленням про фіксоване стягнення (fixed penalty notice), яке відповідно до ч. 1 ст. 52 Акта про порушників правил дорожнього руху звільняє порушника від відповідальності

за правопорушення, яке водночас є правопорушенням фіксованого стягнення, за умови надання згоди на накладення фіксованого стягнення та його погашення. Також встановлено, що серед інших відомостей повідомлення про фіксоване стягнення має відобразити те, що жодне провадження про відповідне порушення не може бути розпочате, якщо протягом 21 дня фіксоване стягнення буде виконане (п. «а» ч. 3 ст. 52 Акта про порушників правил дорожнього руху). Якщо фіксоване стягнення, що було належним чином доведене до відома порушника, однак не було погашене (ст. 64 Акта про порушників правил дорожнього руху):

- якщо за загальними правилами за вчинене порушення застосовується штраф – має бути сплачена сума фіксованого стягнення та половина суми штрафу, що підлягає застосуванню за загальними правилами;

- якщо за загальними правилами за вчинене порушення застосовується штраф більш суворе стягнення, ніж штраф, – має бути розпочате провадження у справі про порушення правил дорожнього руху [108].

Для накладення фіксованого стягнення, якщо поліцейський вважає, що для цього є підстави, транспортний засіб порушника має бути зупинений, після чого поліцейський має перевірити водійське посвідчення та проглянути водійську історію порушника. Якщо водій не надав водійське посвідчення або якщо водію за порушення нараховуються штрафні бали, а також якщо кількість нарахованих штрафних балів достатня для позбавлення права керування транспортними засобами, – поліцейський має порушити питання про позбавлення порушника права керування транспортними засобами та, за можливості, відібрати водійське посвідчення (ст. 54-58 Акта про порушників правил дорожнього руху) [108].

Більше того, допускається застосування фіксованого стягнення шляхом прикріплення повідомлення про нього до транспортних засобів порушників.

Фіксоване стягнення прикріплюється до транспортного засобу, якщо поліцейський має підстави вважати, що даним нерухомим транспортним засобом вчиняється або було вчинене порушення правил дорожнього руху, яке

тягне за собою нарахування штрафних балів (ч. 1 ст. 62 Акта про порушників правил дорожнього руху) [108].

Після того, як повідомлення про фіксоване стягнення було прикріплене до транспортного засобу, воно має бути виконане таким чином.

Насамперед, привертає увагу, що для запобігання спробам уникнення сплати фіксованого стягнення ч. 2 ст. 62 Акта про порушників правил дорожнього руху визначено, що видалення або несанкціонована зміна повідомлення про фіксоване стягнення розцінюється як визнання винуватості, якщо тільки це не було зроблене власником транспортного засобу або особою, яка вчинила відповідне порушення [108].

Крім того, встановлено, що після закінчення строку на виконання звичайного фіксованого стягнення (21 день), повідомлення про фіксоване стягнення, яке було прикріплене до транспортного засобу, має бути направлено його власнику (ч. 2 ст. 63 Акта про порушників правил дорожнього руху). Власник протягом 21 дня зобов'язаний заявити про необхідність судового розгляду у зв'язку з тим, що не визнає себе винуватим, або підтвердити те, що не він керував транспортним засобом у момент вчинення відповідного порушення, або сплатити суму фіксованого стягнення (ч. 6 ст. 63, п. «с» ч. 1 ст. 64 Акта про порушників правил дорожнього руху). Невиконання або неналежне виконання того чи іншого із зазначених обов'язків призводить до тих самих наслідків, що й несплата звичайного фіксованого стягнення. При цьому порушником визнається власник транспортного засобу (ст. 64 Акта про порушників правил дорожнього руху) [108].

Наступним кроком у рамках даного дослідження є висвітлення особливостей виконання постанов про накладення адміністративного штрафу за порушення правил у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за законодавством деяких пострадянських країн.

Огляд законодавства Республіки Білорусь показав, що для повного та оперативного виконання постанов про накладення штрафів як адміністративних стягнень діє механізм списання сум штрафів з активів або їх

погашення за рахунок коштів, що надходять із джерел доходів порушників безпосередньо або з незначними проміжними елементами.

Підтвердженням зазначеного є те, що за його положеннями у випадку несплати штрафу індивідуальним підприємцем, юридичною особою у встановлений законом строк копія постанови про накладення адміністративного стягнення направляється в банк і (або) небанківську кредитно-фінансову організацію для стягнення суми штрафу з коштів або доходів індивідуального підприємця, юридичної особи (ч. 2 ст. 15.3 Процесуально-виконавчого кодексу Республіки Білорусь про адміністративні правопорушення (далі – ПВКоАП)). Якщо фізична особа своєчасно не сплатила штраф, постанова про накладення адміністративного стягнення направляється за відомим місцем отримання такою особою заробітної плати та прирівняних до неї доходів для стягнення суми штрафу (ч. 4 ст. 15.3 ПВКоАП). Немоżliвість виконання постанови про штраф вищенаведеними способами, засвідчена банком і (або) небанківською кредитно-фінансовою організацією, наймачем, державним органом, установою, іншою юридичною особою, індивідуальним підприємцем, які виплачують особі, підданому адміністративному стягненню, заробітну плату та прирівняні до неї доходи, є підставою для того, щоб не пізніше 3 місяців із зазначеного моменту направити в орган примусового виконання подання про примусове стягнення штрафу, копію постанови про накладення адміністративного стягнення та інші документи, необхідні для здійснення виконання (ст. 15.4 ПВКоАП) [110].

Крім того, заслуговують на увагу строки сплати штрафу. Законом визначено, що штраф має бути сплачений фізичною особою або індивідуальним підприємцем, підданими адміністративному стягненню, не пізніше 1 місяця з дня набрання законної сили постанови про накладення штрафу, юридичною особою – не пізніше 15 днів з дня набрання законної сили постанови про накладення штрафу (ч. 1 ст. 15.3 ПВКоАП) [110].

Порядок виконання адміністративного штрафу, передбачений законодавством Російської Федерації, вирізняється тривалим строком для його

сплати, можливістю його сплати на пільгових умовах, детальним регулюванням виконання обов'язку зі сплати штрафу іноземцем, особою без громадянства, а також використанням інформаційно-телекомунікаційної системи особливого призначення для забезпечення сплати штрафів.

Строком сплати адміністративного штрафу, за загальним правилом, є 60 днів з дня набрання чинності постановою про накладення адміністративного штрафу або з дня закінчення строку відстрочки або терміну розстрочки (ч. 1 ст. 32.2 Кодексу Російської Федерації про адміністративні правопорушення (далі – КпАП РФ)). Щодо сплати штрафу іноземцем, особою без громадянства КпАП РФ визначив, що адміністративний штраф, призначений за вчинення більшості адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, має бути сплачений до виїзду транспортного засобу іноземця (особи без громадянства), на якому було вчинено адміністративне правопорушення, з території РФ, але не пізніше загального терміну (ч. 1.2 ст. 32.2 КпАП РФ) [111].

Також примітним є те, що за поодинокими винятками допускається зменшення суми адміністративного штрафу на 50 % за умови, якщо порушник сплатить штраф не пізніше 20 днів з дня винесення постанови. Водночас у разі якщо виконання постанови про призначення адміністративного штрафу було відстрочене або розстрочене – він сплачується в повному розмірі (ч. 1.3 ст. 32.2 КпАП) [111].

Не менший інтерес представляють положення про застосування інформаційної системи для контролю за сплатою адміністративних штрафів. Установлено, що банк або інша фінансова установа, організація федерального поштового зв'язку, платіжний агент, який здійснює діяльність з прийняття платежів фізичних осіб, або банківський платіжний агент (субагент), яким сплачується сума адміністративного штрафу, зобов'язані негайно після сплати адміністративного штрафу особою, притягнутою до адміністративної відповідальності, направляти інформацію про сплату адміністративного штрафу в Державну інформаційну систему з державних і муніципальних

платежів (ч. 8 ст. 32.2 КпАП). За відсутності документа, що свідчить про сплату штрафу, та інформації про сплату штрафу в Державній інформаційній системі з державних і муніципальних платежів, після закінчення терміну сплати, особа, яка винесла постанову, виготовляє її другий примірник і направляє його протягом 10 діб до судового пристава-виконавця для виконання. У разі виготовлення другого примірника постанови в формі електронного документа, юридична сила якого підтверджена посиленням кваліфікованим електронним підписом, зазначений другий примірник спрямовується судовому приставу-виконавцю в електронному вигляді через інформаційно-телекомунікаційні мережі (ч. 5 ст. 32.2 КпАП) [111].

Крім вищезазначеного, звертаємо увагу на те, що, як зазначив Є.А. М'яскалюк, в деяких країнах (Бельгія, Ізраїль, Іспанія) за несплату штрафу передбачається затримання транспортного засобу під заставу та зі сплатою за зберігання на штрафній стоянці, а також позбавлення водійських прав (Японія) [112, с. 203].

Розглянувши зарубіжний досвід правового регулювання виконання рішень про накладення штрафів за порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, підсумуємо, що позитивним кроком для вдосконалення законодавства України у цій сфері може бути запозичення таких практик:

- зростання суми штрафу залежно від строку прострочення (Франція);
- можливість сплати штрафу у зменшеному розмірі (сума вирахування коливається у діапазоні 30-50 %) за умови його погашення у найкоротший строк після накладення (Франція, Німеччина, Сполучене Королівство, РФ);
- призупинення дії водійського посвідчення через тривале невиконання обов'язку зі сплати штрафу (США);
- документальне оформлення змін сум штрафів та забезпечення обізнаності порушника про це (Сполучене Королівство);
- загальний строк для добровільної сплати штрафу становить близько місяця (Сполучене Королівство – 28 днів; Франція – 30 днів; Білорусь – 1 місяць; РФ – 2 місяці);

- визначення особливостей сплати штрафу іноземцями та особами без громадянства (РФ);
- використання інформаційних систем для обміну даними та документами з метою забезпечення повної та своєчасної сплати штрафів, у тому числі у порядку примусового виконання рішень про штрафи (РФ);
- списання сум штрафів з активів або їх погашення за рахунок коштів, що надходять із джерел доходів порушників безпосереднього або з незначними проміжними елементами (Білорусь).

Разом з тим вважаємо недоцільним зобов'язання учасників дорожнього руху авансувати суми штрафів, що можуть бути накладені за результатами розгляду справи про відповідне порушення, оскільки це не є сумісним із презумпцією невинуватості та покладає на учасників дорожнього руху непропорційний тягар. Також не вважаємо позитивним перетворенням дозволити за несплату штрафу затримувати транспортний засіб та позбавляти права керування транспортними засобами.

2. Позбавлення права керування транспортними засобами. Поруч із виконанням рішень про накладення адміністративних штрафів, для досягнення мети нашого дослідження вважаємо за доцільне розглянути заходи, що здійснюються у ході виконання рішень про позбавлення права керування транспортними засобами за порушення правил дорожнього руху.

Детальне регулювання найбільш істотних питань виконання рішень про позбавлення права керування транспортними засобами забезпечують відповідні положення законодавства Сполученого Королівства.

Насамперед, привертає увагу те, що відстежувати перебіг строку позбавлення права керування транспортними засобами порушник може у режимі реального часу (за номером водійського посвідчення, номеру страхового полісу або поштовим кодом, вказаною у водійському посвідченні) за допомогою веб-сайту <https://www.viewdrivingrecord.service.gov.uk>, звертаючись до Центру ліцензування водіїв та транспортних засобів (Driver and Vehicle Licensing Agency) або очікуючи спеціальних документів устанавленого

зразка для поновлення водійського посвідчення, які у встановлених законом випадках надсилає Центр ліцензування водіїв та транспортних засобів [113].

Іншою примітною особливістю правового регулювання виконання рішень про позбавлення права керування транспортними засобами є диференційованість їхніх супутніх наслідків, якими є, як правило, необхідність поновлення водійського посвідчення, складення водійського іспиту, проходження спеціальних курсів реабілітації.

По-перше, маємо звернути увагу на те, що тягар поновлення водійського посвідчення для подальшого законного керування транспортними засобами лягає на порушника, якщо строк позбавлення його права керування транспортними засобами склав більше, ніж 56 днів [113].

По-друге, процедура поновлення водійського посвідчення не є універсальною, а залежить від тривалості строку позбавлення права керування транспортними засобами.

Зазначений строк може тривати до 6 місяців (якщо порушник накопичив 12 або більше штрафних балів протягом 3 років), 12 місяців (якщо порушник вдруге позбавляється права керування транспортними засобами упродовж 3 років), 2 роки (якщо порушник втретє позбавляється права керування транспортними засобами упродовж 3 років). При цьому, суд, беручи до уваги обставини правопорушення, може покласти на порушника обов'язок перед поновленням водійського посвідчення скласти водійський іспит [113].

Центр ліцензування водіїв та транспортних засобів за 56 днів до закінчення строку позбавлення права керування транспортними засобами надсилає порушнику документ установленого зразка для поновлення водійського посвідчення (renewal form) для його заповнення та подання до Центру ліцензування водіїв та транспортних засобів. Наступним кроком є складення водійського теоретичного та практичного іспиту (обов'язкового базового тренування та практичний текст для мотоциклістів, якщо водій керує мотоциклом), якщо це було визнано обов'язковим судом. Водночас, слід зауважити, що, вирішуючи питання про позбавлення права керування

транспортними засобами, суд може покласти на порушника обов'язок для поновлення його водійського посвідчення скласти поглиблений практичний іспит (триває не менше 60 хвилин, та є більш витратним для кандидата) [114].

Водночас законодавство Сполученого Королівства передбачає набагато більш ускладнений порядок отримання нового водійського посвідчення, якщо порушення було вчинене за особливих (обтяжуючих) обставин, через що особа, яка їх вчинила, визнається порушником з високим ризиком (high risk offender). Зазначеними обставинами є:

- притягнення до відповідальності за керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння двічі протягом 10 років;

- керування транспортним засобом із вмістом алкоголю щонайменше 87,5 мікрограм на 100 мл у подиху, 200 мг алкоголю на 100 мл у крові, 267,5 мг алкоголю на 100 мл сечі;

- відмова дати поліції зразок дихання, крові або сечі для перевірки на алкоголь;

- відмова дати дозвіл на дослідження крові на вміст алкоголю (наприклад, якщо вона була взята у несвідомому стані) [115].

Порушники з високим ризиком за 90 днів до закінчення строку позбавлення права керування транспортними засобами отримують документ установленого зразка для його заповнення та подання Центру ліцензування водіїв та транспортних засобів. Після того порушник має скласти оплатний спеціальний медичний екзамен. Він включає:

- а) заповнення опитувальника про медичну історію та використання алкоголю;

- б) участь у фізичних випробуваннях;

- в) аналіз крові [115].

Оскаржити дії та бездіяльність спеціалістів організацій, що проводять зазначені курси, можна до керівників цих організацій, а якщо це виявилось безрезультатним, – до Центру ліцензування водіїв та транспортних засобів [115].

Привертає увагу також те, що законодавство Сполученого Королівства особливим чином стимулює виправлення порушника, який допустив керування транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння.

Так, для зменшення строку позбавлення права керування транспортними засобами за перебування у стані алкогольного сп'яніння під час керування транспортним засобом на чверть, якщо цей строк перевищує 12 місяців, порушник може пройти курс реабілітації водіїв, що керували транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння (drink-drive rehabilitation scheme course). Для цього порушник має висловити відповідний намір перед судом, який визнав його винуватим, та вказати одну з організацій, що проводять такий курс. Рішення про допуск до нього суд приймає на власний розсуд. Суд, який допустив порушника до проходження курсу, має направити відомості про нього організаторам обраного порушником курсу, а вони повідомлять порушника про дати найближчого курсу [116].

Вартість курсу становить близько £250. Він спрямований на те, щоб зменшити вірогідність того, що порушники знову керуватимуть транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння. Особисту участь у них беруть декілька порушників. Займає такий курс більше 16 годин (проводиться 1 раз на тиждень протягом 3 тижнів). За підсумками порушнику видається сертифікат про завершення курсу, копія якого направляється до суду. Оскаржити дії та бездіяльність спеціалістів організацій, що проводять зазначені курси, можна до керівників цих організацій, а якщо це виявилось безрезультатним, – до Центру ліцензування водіїв та транспортних засобів [117].

Крім того, строк позбавлення права керування транспортними засобами може бути скорочений на підставі заяви порушника про це до суду, який застосував до нього це адміністративне стягнення.

Передумовою для цього звернення має бути поважна причина. Строк позбавлення права керування транспортними засобами може бути зменшений:

- 1) на 2 роки – якщо зазначений строк становить більше 2, але менше 4 років;
- 2) на половину зазначеного строку – якщо він становить від 4 до 10 років;

3) на 5 років – якщо зазначений строк становить 10 років або більше [115].

Наступна заява про скорочення строку позбавлення права керування транспортними засобами, якщо попередня не була задоволена, може бути подана не раніше, ніж через 3 місяці [115].

Законодавство Німеччини також використовує як інструмент профілактики рецидивів керування транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння направлення осіб, що допустили це порушення, на спеціальний курс реабілітації.

Обов'язок пройти спеціальний курс реабілітації (Medizinisch-Psychologische Untersuchung) покладається на водіїв, які керували транспортним засобом із вмістом алкоголю в крові 1,6 проміле [118, с. 114].

Складається зазначений курс із трьох стадій. На першій перевіряється координація рухів руками та ногами, а також зір та слух. На другій стадії порушник має пройти фізичне обстеження, зокрема, аналіз крові. Кров досліджується для з'ясування історії вживання алкоголю. Для того, щоб відповідати пов'язаним із тим вимогам особа має утримуватись від споживання алкоголю декілька тижнів до того та не мати ознак алкогольної залежності або проявів тривалого та надмірного його споживання. Особа відвідує лікаря близько 30 разів протягом 9 місяців із одночасним повним утриманням від алкоголю. Якщо результати поверхневого дослідження виявляться негативними, порушнику запропонують біопсію печінки, за підсумками чого буде сформульоване уявлення лікаря про алкоголь та організм порушника. На третій стадії порушник веде тривалий та змістовний діалог із психологом. Психолог має визначити, чи може порушник у подальшому керувати транспортним засобом, відмовившись від алкоголю або споживаючи його контрольовано [119].

Примітним є те, що, за свідченням особи, яка успішно закінчила спеціальний курс реабілітації, їй довелось витратити для цього більше € 15000 [119].

Також у цьому зв'язку вважаємо за доречне висвітлити правове

регулювання виконання рішень про позбавлення права керування транспортними засобами за законодавством Королівства Швеції. Найбільший інтерес становлять його положення, що слугують підґрунтям для застосування до порушників алкогольних замків. Аналіз аналітичних матеріалів із зазначеного питання дозволяє зробити декілька узагальнень.

У Швеції найбільшою сферою застосування алкогольних замків до нещодавнього введення в дію закону, який зобов'язав обладнувати кожен транспортний засіб пристроями блокування запалювання за появи ознак алкогольного сп'яніння, була реабілітація водіїв, які порушили заборону щодо керування транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння. Порушник міг розраховувати на умовне повернення водійського посвідчення до закінчення строку позбавлення права керування транспортними засобами, якщо він добровільно встановить зазначений пристрій у кожен свій транспортний засіб та сплатить на користь держави 55000 крон за участь у програмі умовного поновлення водійських прав [120]. Діяло правило про те, що водії, які керували транспортним засобом у стані сп'яніння, поділялись на 2 групи:

а) група високого ризику (щодо її членів алкогольний замок застосовувався протягом 2 років) – включала водіїв, які допустили грубе порушення норм про дозволена кількість алкоголю у крові (більше 1 г чистого алкоголю на літр крові) або повторно керували транспортним засобом у стані сп'яніння (рецидив), або мали схильність до вживання алкоголю;

б) група низького ризику (щодо її членів алкогольний замок застосовувався протягом 1 року) – включала всіх інших водіїв [121, с. 7-8].

Для перевірки дотримання умов умовного поновлення водійського посвідчення на водіїв був покладений обов'язок періодично надавати алкогольні замки для зчитування інформації, яку вони накопичують [121, с. 8-9].

Принагідно зауважимо, що Європейська комісія вважає встановлення пристроїв блокування алкоголю (alcohol interlock devices) перспективним профілактичним заходом, що може супроводжувати стягнення за керування

транспортним засобом у стані сп'яніння. На даний момент Європейська комісія проводить дослідження для того, щоб визначити, за яких обставин зазначений пристрій має функціонувати постійно, а за яких – у випадку вчинення водієм відповідного порушення (Повідомлення Європейської Комісії Європейському Парламенту, Раді Європейського Союзу, Європейському економічному і соціальному комітету та Європейському Комітету з питань регіонів «До європейського безпечного дорожнього середовища: орієнтири політики щодо безпеки на дорогах на 2011-2020 роки») [100].

Не менший інтерес становить підхід до визначення прав та обов'язків осіб, позбавлених права керування транспортними засобами, що використовується у Сполучених Штатах Америки (на прикладі штату Каліфорнія).

Нормативно-правовими актами штату Каліфорнія визначено, що одночасно із позбавленням права керування транспортними засобами за керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння вперше та за звичайних обставин, суд може зобов'язати порушника пройти курс реабілітації за спеціальною програмою для водіїв під впливом (Drivers under influence program). Поруч із тим водій замість повноцінного водійського посвідчення, якщо він на переконання суду не становить небезпеки для дорожнього руху, отримує обмежене водійське посвідчення (водію забороняється використовувати автомобіль для пересування з місця проживання до місця роботи та у зворотному напрямі). Повторне вчинення цього порушення або вчинення його вперше при тому, що вміст алкоголю є більшим, ніж 0,15 %, або, в водійській історії зберігаються відомості про інші порушення, тягнуть за собою обов'язок пройти курс тривалістю 9 місяців або довше. Водночас, після спливу строку позбавлення права керування транспортними засобами, але до закінчення курсу, порушник може отримати обмежене водійське посвідчення, якщо він погодиться встановити в його автомобіль пристрій блокування запалювання (Ignition Interlock Device), який унеможливує запуск двигуна, якщо дихання водія виявляє його сп'яніння. Поглиблений курс призначається

за вміст алкоголю, більший, ніж 0,20 % під час керування транспортним засобом. При цьому водія зобов'язують встановити в його автомобіль та постійно використовувати пристрій блокування запалювання [106, с. 11, 84, 85].

Також у законодавстві штату Каліфорнія однозначно вирішено питання про особливості позбавлення права керування транспортними засобами осіб, що не мають водійського посвідчення. Встановлено, що рішення про застосування цього заходу стягнення виконуються шляхом позбавлення можливості подавати заявки на його отримання на відповідний строк [106, с. 11].

Схожим чином врегульований порядок виконання рішень про позбавлення права керування транспортними засобами у Франції. Там для поновлення водійського посвідчення порушник має скласти теоретичний водійський іспит, якщо він був позбавлений права керування транспортними засобами на 6-місячний строк. Якщо позбавлення права керування транспортними засобами до нього застосовано не вперше (строк триває більше 1 року), він має скласти як теоретичний, так і практичний водійський іспит. Іншим негативним наслідком для порушника є те, що після успішного складення іспитів порушнику видається не звичайне, а випробувальне (пробаційне) водійське посвідчення на 3 роки. Його ліміт штрафних балів є удвічі меншим, аніж ліміт штрафних балів за звичайним водійським посвідченням (6 замість 12) [104].

Крім вищевикладеного, вважаємо за необхідне відобразити положення законодавства РФ, які вирізняються тим, що вони докладно регламентують виконання процедурних обов'язків порушників, пов'язаних із позбавленням права керування транспортними засобами та його відновленням.

Зокрема, визначено, що перебіг строку позбавлення права керування транспортними засобами починається з дня набрання чинності відповідною постановою (ч. 1 ст. 32.6 КпАП РФ). При цьому на порушника покладається обов'язок здати документи, що підтверджують зазначене право, протягом

3 робочих днів з дня набрання чинності відповідною постановою, а в разі їх втрати – у той самий строк заявити про це у орган внутрішніх справ, який виконує це адміністративне стягнення (ч. 1.1 ст. 32.6 КпАП РФ). Ухилення від виконання зазначених обов'язків перериває строк позбавлення спеціального права. Строк позбавлення права керування транспортними засобами, який був перерваний, триває з дня здачі порушником або вилучення у нього відповідного документа або отримання заяви про втрату відповідного документа (ч. 2 ст. 32.6 КпАП РФ) [111].

На випадок, якщо порушник був декілька разів позбавлений права керування транспортними засобами та строк жодного із цих заходів стягнення не сплив, КпАП РФ встановив правила обрахування строків позбавлення права керування транспортними засобами. За таких обставин перебіг строку позбавлення права керування транспортними засобами починається з дня, наступного за днем закінчення строку такого самого стягнення, застосованого раніше (ч. 3 ст. 32.6 КпАП РФ) [111].

Підсумовуючи дослідження зарубіжного досвіду нормативно-правового забезпечення виконання постанов про накладення адміністративних стягнень в сфері безпеки дорожнього руху та шляхи його запозичення для України, узагальнимо їх таким чином.

Положення вітчизняного законодавства про застосування штрафів як заходів стягнення за порушення у сфері безпеки дорожнього руху може бути збагачене такими зарубіжними практиками: 1) зростання суми штрафу залежно від строку прострочення (Франція); 2) можливість сплати штрафу у зменшеному розмірі (сума вирахування коливається у діапазоні 30-50 %) за умови його погашення у найкоротший строк після накладення (Франція, Німеччина, Сполучене Королівство, РФ); 3) призупинення дії водійського посвідчення через тривале невиконання обов'язку зі сплати штрафу (США); 4) документальне оформлення змін сум штрафів та забезпечення обізнаності порушника про це (Сполучене Королівство); 5) загальний строк для добровільної сплати штрафу становить близько місяця (Сполучене Королівство

– 28 днів; Франція – 30 днів; Білорусь – 1 місяць; РФ – 2 місяці); 6) визначення особливостей сплати штрафу іноземцями та особами без громадянства (РФ); 7) використання інформаційних систем для обміну даними та документами з метою забезпечення повної та своєчасної сплати штрафів, у тому числі у порядку примусового виконання рішень про штрафи (РФ); 8) списання сум штрафів з активів або їх погашення за рахунок коштів, що надходять із джерел доходів порушників безпосереднього або з незначними проміжними елементами (Білорусь).

Зарубіжний досвід правового регулювання питань позбавлення права керування транспортними засобами вказує на те, що у розвинених країнах: 1) надається можливість відстежувати строк позбавлення права за допомогою інформаційних систем (Сполучене Королівство); 2) обов'язок скласти водійський іспит для поновлення права керування транспортними засобами встановлюється лише за порушення, які за об'єктивними критеріями визнаються грубими та для водіїв, які є небезпечними для інших учасників дорожнього руху (Сполучене Королівство, США); 3) за особливих обставин від порушника для поновлення його права керування транспортними засобами вимагається скласти поглиблений водійський іспит, пройти спеціальне медичне обстеження, встановити пристрій примусового блокування запалювання за появи ознак алкогольного сп'яніння, (Сполучене Королівство, США, Німеччина, Швеція); 4) порушник обмежень, пов'язаних із керуванням транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння, для умовного поновлення права керування транспортними засобами або зменшення строку позбавлення права керування транспортними засобами добровільно може пройти курс реабілітації водіїв, що керували транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння (Сполучене Королівство); 5) після закінчення строку позбавлення права керування транспортними засобами водію видається обмежене водійське посвідчення, наприклад зі зниженим лімітом штрафних балів (Франція).

3.2. Основні напрямки вдосконалення нормативного забезпечення виконання адміністративних стягнень у сфері дорожнього руху

Прагнучи забезпечити системність викладу теоретичних положень, висновків та рекомендацій за підсумками дослідження, вважаємо за необхідне поділити їх на три частини:

а) принципи виконання адміністративного стягнення у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху:

- в частині прийняття рішень уповноваженими особами;
- в частині реалізації рішень уповноважених осіб;

б) система заходів реформування інституту виконання адміністративного стягнення у справах про порушення правил дорожнього руху в частині прийняття рішення по адміністративному стягненню (його заміни, звільнення від стягнення тощо);

в) система заходів технічного характеру щодо реалізації прийнятого рішення про накладення адміністративного стягнення.

У першій частині мають бути викладені висновки щодо тих правових принципів, які в цілому визначають нормативне регулювання досліджуваної сфери, а також складають основу, базис концепції, викладеної в цьому розділі. Як було визначено на початку цієї роботи, принципами виконання адміністративних стягнень представники науки адміністративного права визнають: верховенство права, законність, гласність; поєднання інтересів особи та суспільства; науковість (Н.Я. Отчак, Ю.О. Лівар) [2; 4], гуманність, усність, безпосередність (Ю.О. Лівар) [2], принцип безумовного виконання (Ю.О. Лівар, І.В. Слишалов) [1; 2]; обов'язковість, своєчасність і повнота виконання; неупередженість державного виконавця; пріоритетність звернення стягнення на майно боржників; одноосібність прийняття рішення в конкретному виконавчому провадженні; доступність і гарантованість захисту

прав стягувача і боржника (Н.Я. Отчак) [4]. Принципами адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху, що можуть мати значення для виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, є принцип пріоритету життя і здоров'я людини перед іншими соціально-економічними благами, принцип інформатизації адміністративно-правового регулювання та принцип пріоритетності превентивних заходів (В.Ф. Муцко) [11].

Слід частково не погодитись із позицією Ю.О. Лівар щодо принципів усності та безпосередності. Так, вчена зауважила, що вони можуть бути властивими провадженню з виконання постанов про накладення адміністративних стягнень тільки частково. Як наголосила вчена, прояви принципу усності можна знайти у провадженнях по виконанню постанов про накладення таких адміністративних стягнень, як адміністративний арешт, попередження, громадські роботи. Натомість, за її словами, усність, як така, відсутня у провадженнях з виконання постанов про накладення таких адміністративних стягнень, як виправні роботи чи оплатне вилучення чи конфіскація [122, с. 169].

Оскільки ключовою ознакою принципів правового регулювання є охоплення ними всього правового явища, засади якого вони визначають, вважаємо, що правила, які охоплюють інститут частково чи лише його незначні окремі частини, не можуть визнаватись принципами існування такого правового інституту. У зв'язку з цим принципами виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху не є принципи усності, безпосередності, пріоритетності звернення стягнення на майно боржників.

Водночас деякі із вищевказаних принципів (неупередженість виконавця, гуманність, законність тощо) є загальноправовими принципами, які в силу своєї загальної природи властиві, серед усіх інших, й виконанню адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Разом із тим вважаємо за необхідне визначити положення, які уточнюють зміст загальноправових та загальногалузевих правових принципів і при цьому

визначають чи мають визначати зміст досліджуваної сфери правовідносин.

Схиляємось до думки про те, що до принципів виконання адміністративних стягнень за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху слід віднести принципи:

- 1) кодифікованості правового регулювання;
- 2) публічності відомостей про накладені та виконанні стягнення;
- 3) правової та організаційної єдності системи виконання адміністративного стягнення у справах про порушення правил дорожнього руху;
- 4) персональної відповідальності публічних службовців за рішення, дії чи бездіяльність в процесі виконання стягнення;
- 5) пріоритетності добровільного виконання адміністративного стягнення і невідворотності його виконання.

Розглядаючи окремі принципи, вважаємо за необхідне визначити як їх зміст, так і порядок їх взаємодії, а також коротко прокоментувати причини, з яких принципи, визначені у деяких із досліджених в цій роботі праць українських вчених, не включені до зазначеного нами переліку.

Так, розпочинаючи з принципу кодифікованості правового регулювання, вважаємо за необхідне звернути увагу на той очевидний факт, що заходи відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху застосовуються в Україні доволі часто та до значного кола осіб, більшість з яких не мають юридичної освіти. Крім того, адміністративні стягнення у цій сфері нерідко застосовуються не судом, а уповноваженими посадовими особами органів внутрішніх справ, кваліфікаційні характеристики посад яких не містять вимоги до здобуття кандидатом вищої юридичної освіти. Також, слід мати на увазі, що розмір стягнень за деякі порушення правил безпеки дорожнього руху є значно меншим за середньоринкову вартість послуг адвоката з надання правової допомоги у справах про відповідні адміністративні правопорушення.

Отже, учасники правовідносин, пов'язаних із виконанням

адміністративного стягнення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, у своїй більшості не мають юридичної освіти і не мають економічного інтересу звертатись за правовою допомогою до кваліфікованих юристів.

З огляду на зазначене вважаємо за доцільне максимально спростити застосування законодавства у зазначеній сфері, не знижуючи разом із тим якості правового регулювання. Схиляємось до думки про те, що для цього має відбутись систематизація законодавства із вжиттям нижчевикладених заходів.

Як зазначає А.М. Ришелюк, систематизація законів – це діяльність, пов'язана з впорядкуванням чинних законів і наданням їм системного вигляду. Загальновизнаними видами систематизації законів в даний час є їх інкорпорація, консолідація та кодифікація. Інкорпорація законів – це вид систематизації, який полягає у їх виданні у вигляді періодичних друкованих видань чи збірок, підготовлених за алфавітним, хронологічним, тематичним чи іншим критерієм. Консолідація законів – це вид систематизації, який полягає у прийнятті замість кількох діючих законів одного, що їх замінює і об'єднує в собі норми усіх тих законів, замість яких він виданий. Кодифікація законів – це вид систематизації законів, який полягає у переробці усіх законодавчих актів, які діють у певній галузі права чи законодавства, і викладенні їх у вигляді єдиного кодифікованого законодавчого акта – кодексу [123].

Позицію про необхідність систематизації та кодифікації законодавства у сфері виконання адміністративних стягнень за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху відстоюють чимало вітчизняних вчених.

Зокрема, М.В. Лошицький та Т.П. Мінка звертають увагу на те, що чинний КпАП був прийнятий в радянські часи (1984 рік). Вчені констатували те, що в нього внесено величезну кількість змін, які не мають системного характеру, відрізняються надмірною деталізацією і необґрунтовано перетворюють адміністративне деліктне законодавство у зібрання казуальних правил. Процедури притягнення до відповідальності за вчинення адміністративних проступків, на їх переконання, не відповідають багатьом

вимогам до таких процедур у частині дотримання прав людини і основоположних свобод, зокрема положенням Рекомендації № R (91) 1 Комітету Міністрів Ради Європи державам-членам стосовно адміністративних санкцій від 13 лютого 1991 р. [124].

Подібної позиції дотримується і Ю.О. Салманова, яка вказує на необхідність систематизації законодавства і усунення його протиріч та неврегульованостей. Так, вчена зазначила, що вдосконалення законодавства недоцільно розглядати як необхідність зведення великої кількості нормативних актів в єдиний правовий акт (такі пропозиції неодноразово лунали і в засобах масової інформації і навіть висловлювалися деякими вченими). Однак, як зауважила вчена, систематизувати законодавство у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є вкрай необхідним: інкорпорувати нормативні акти за окремими напрямками (можливо, за вищезгаданими) і, певна річ, кодифікувати всю існуючу систему чинного законодавства у цій сфері, особливо з питань, що стосуються юридичної відповідальності, зокрема адміністративної [125].

На погляд Р.І. Михайлова, сьогодні питання, пов'язані із забезпеченням безпеки дорожнього руху в Україні, регламентовані багатьма законодавчими актами: законами України «Про дорожній рух», «Про автомобільний транспорт», «Про автомобільні дороги», «Про перевезення небезпечних вантажів», КпАП та деякими актами Президента України, Кабінету Міністрів України, центральних і місцевих органів виконавчої влади, інших державних органів, а також органів місцевого самоврядування [126].

На доповнення до того Р.І. Михайлов наголосив, що існуюча модель правового регулювання є застарілою у цілому.

Так, вчений зазначив, що, незважаючи на численні зміни й доповнення до КпАП, кількість порушень норм і правил у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху щороку збільшується, стан аварійності на автошляхах України дедалі погіршується, що певною мірою свідчить про недоліки правової охорони цієї сфери суспільних відносин заходами адміністративної відповідальності. Можна виокремити декілька основних загальних

рекомендацій щодо перетворень, які стосуються інституту адміністративної відповідальності загалом та адміністративної відповідальності за порушення норм і правил у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема значна увага приділяється систематизації та кодифікації законодавства про адміністративну відповідальність, приведенню змісту та форми нормативно-правових актів у відповідність до вимог Конституції України, розширенню кола суб'єктів адміністративної відповідальності, доповненню переліку видів адміністративних стягнень, збільшенню розмірів адміністративних штрафів [126].

Поділяючи позицію науковців, у світлі мети дослідження, вважаємо, що в КпАП або в іншому кодифікованому законі про адміністративну відповідальність необхідно визначити розділ щодо виконання адміністративних стягнень і як окремий підрозділ визначити правила виконання адміністративних стягнень за порушення в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, оскільки така кодифікація дозволить всім учасникам правовідносин мати вичерпні, точні та зрозумілі правила, що не тільки підвищить довіру до органів публічної влади, але і значно спростить діяльність таких органів.

Другим принципом, який має бути впроваджений у ході реформування досліджуваної сфери, є принцип публічності інформації про накладення та виконання стягнень.

Вважаємо, що слід розглянути можливість запровадження єдиного реєстру осіб, на яких було накладено стягнення за вчинення правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху аналогічно до Єдиного державного реєстру осіб, які вчинили корупційні правопорушення.

Впровадження зазначеного реєстру:

а) буде надзвичайно ефективним в контексті впливу на правопорушників, які перебувають на публічній службі, суддів, політичних діячів, оскільки оприлюднення даних про порушення такими особами правил дорожнього руху може негативно вплинути на їх службову чи політичну кар'єру;

б) дозволить засобам масової інформації контролювати виконання накладених адміністративних стягнень особами, діяльність яких становить суспільний інтерес;

в) матиме додатковий вплив на кожну фізичну особу, оскільки існування такого реєстру може мати вплив при працевлаштуванні. Зокрема, інформація про керування транспортним засобом у стані сп'яніння може значно зменшити шанси потенційного кандидата на працевлаштування [127, с. 64-65].

Так, на необхідності превентивного впливу у досліджуваній сфері концентрує свою увагу Р.І. Михайлов, який вказує, що вирішення питань, які стосуються адміністративної відповідальності за проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, треба починати з найбільш загальних і теоретичних її засад. Серед функцій цієї відповідальності (альтернативна, обмежувальна, правозахисна) важливе значення має превентивна, або запобіжна, функція. Її підґрунтям є моральний вплив на суб'єкта правовідносин, що запобігає протиправній поведінці. У цьому й полягає найважливіше значення адміністративної відповідальності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [126].

Водночас висловлена нами пропозиція щодо створення відкритого реєстру потребує поглибленого дослідження в частині можливих зловживань зазначеними відкритими даними, захисту приватної інформації та забезпечення дотримання прав людини.

Третім принципом, який слід сформулювати в межах цього дослідження, є принцип організаційної єдності системи виконання адміністративного стягнення у справах про порушення правил дорожнього руху.

Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» № 596-VIII від 14 липня 2015 року було внесено зміни в КпАП і доповнено його системою автоматичної фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [31].

На нашу думку, зазначена система зарекомендувала себе

ефективною [128], оскільки автоматична фіксація правопорушення та накладення адміністративного стягнення:

1) частково нівелювала корупційні ризики у сфері накладення стягнення, оскільки правопорушник особисто не контактує з особою, яка приймає рішення по його справі;

2) зменшила ризик необґрунтованого притягнення водіїв до адміністративної відповідальності;

3) підвищила ефективність інституту адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Аналогічним чином запроваджена система публічних закупівель забезпечила відповідні результати в іншій сфері.

Крім того, в абз. 4 п. 4 Стратегії сталого розвитку «Україна-2020», зазначено, що потрібно робити систему забезпечення правопорядку максимально прозорою та дружньою для суспільства. Важливим у цій сфері є проведення ґрунтовної децентралізації та впровадження дієвих механізмів громадського контролю над органами правопорядку [52].

З метою досягнення зазначених результатів вважаємо за необхідне на рівні законодавства визначити єдину систему реалізації адміністративних стягнень, в якій має:

- а) автоматично визначатись особа, відповідальна за виконання стягнення;
- б) автоматично реалізовуватись можливість автоматичного списання коштів у випадку накладення штрафу (наприклад, система має автоматично надсилати повідомлення роботодавцю чи припис банку, в якому правопорушник має рахунок;
- в) бути доступною в електронному вигляді як адміністративна справа, так і прийняті в її межах рішення.

Окремі елементи такої системи вже існують в зарубіжних країнах:

- а) в Російській Федерації використовуються інформаційні системи для обміну даними та документами з метою забезпечення повної та своєчасної сплати штрафів, у тому числі у порядку примусового виконання рішень про

штрафи;

б) в Сполученому Королівстві надається можливість відстежувати строк позбавлення права за допомогою інформаційних систем;

в) в Республіці Білорусь здійснюється списання сум штрафів з активів або їх погашення за рахунок коштів, що надходять із джерел доходів порушників безпосереднього або з незначними проміжними елементами.

Разом з тим цілісна і всеохоплююча система для притягнення порушників правил дорожнього руху до відповідальності наразі у зарубіжних країнах не запроваджена.

Крім того, система має дозволяти за допомогою електронного цифрового підпису подавати заяви про розстрочення та відстрочення виконання стягнення, про його заміну або про його оскарження.

Оскільки основним органом, на який покладена відповідальність за забезпечення безпеки дорожнього руху, є Національна поліція України [129, с. 197], вважаємо за необхідне надати їй функцію адміністрування зазначеної єдиної системи.

Функціонування системи реалізації адміністративних стягнень має також забезпечити реалізацію принципу персональної відповідальності публічних службовців за рішення, дії чи бездіяльність в процесі виконання стягнення.

У цьому контексті слушною є думка С.В. Ківалова, на переконання якого принцип персональної відповідальності державного службовця за виконання службових обов'язків і дисципліни посідає особливе місце в системі принципів і відіграє важливу роль у практичній реалізації завдань і функцій держави. Цей принцип закріплює саме юридичну відповідальність – кримінальну, адміністративну, дисциплінарну, цивільно-правову, матеріальну. У першу чергу державний службовець несе відповідальність за невиконання (тобто повне ігнорування) або неналежне (неякісне, поверхове, несвоєчасне) виконання ним своїх службових обов'язків. Неналежне виконання може мати прояв, наприклад, у підготовці та прийнятті неякісного управлінського рішення. Невиконання або неналежне виконання державним службовцем своїх

службових обов'язків або недотримання дисципліни являють собою склад проступку (адміністративного, дисциплінарного, цивільно-правового), який є підставою для застосування того чи іншого виду юридичної відповідальності [130].

Вважаємо за доцільне зауважити, що реалізація зазначеного принципу передбачає, що єдина система виконання адміністративних стягнень самостійно визначатиме відповідального державного службовця на кожному етапі виконання адміністративного стягнення. Оскільки відомості в такій системі мають бути відкритими, її існування дозволить чітко визначити на кожному етапі хто саме відповідальний за прийняття рішення чи вчинення дій та сприятиме вимірюванню ефективності виконання відповідними державними службовцями їхніх службових обов'язків, пов'язаних із виконанням адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Отже, існування такої системи не тільки підвищить рівень дисципліни державного службовця, відповідального за виконання адміністративного стягнення, але і забезпечить додатковий, зокрема громадський, контроль над системою в цілому.

Іншим принципом, який має визначати зміст інституту виконання адміністративних стягнень, є принцип пріоритетності добровільного виконання адміністративного стягнення і невідворотності його виконання.

Як слідує із аналізу зарубіжного досвіду правового регулювання виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зазначений принцип має полягати у зменшенні розміру стягнення у випадку добровільного його виконання та збільшенні розміру стягнення або застосування додаткових санкцій у випадку невиконання у добровільному порядку.

Разом з тим видається очевидним, що добровільне виконання адміністративного стягнення і забезпечення невідворотності його виконання вимагає якісних механізмів відстрочення або розстрочення виконання, а також заміни адміністративного стягнення.

Також на необхідності безумовного виконання адміністративних стягнень наголошує Р.І. Михайлов, вказуючи, що одним із напрямів реформування адміністративного законодавства є необхідність забезпечення безумовного виконання постанов про накладення адміністративного стягнення як посадовими особами державних органів, так і громадянами. Вчений зауважив, що практика свідчить про те, що велику кількість постанов не виконують як особи, щодо яких їх ухвалено, так і представники державних органів, на яких покладають примусове виконання постанов [126].

Зважаючи на наведене, маємо підстави стверджувати, що такий стан виконання постанов про накладення адміністративних стягнень пов'язаний із низькою ефективністю системи в цілому і залучення до виконання постанов не тільки органів Національної поліції, але і державної виконавчої служби України. Така організація системи виконання адміністративних стягнень призводить до двох наслідків:

- надмірного навантаження на державних виконавців;
- розпорошення відповідальності за сферу безпеки дорожнього руху між Міністерством внутрішніх справ України, державними виконавцями, судами тощо.

З метою уникнення подібних наслідків слід:

а) передати функцію із виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху Національній поліції України чи Міністерству внутрішніх справ України;

б) створити єдину інформаційну систему, в межах якої має здійснюватися виконання постанов про накладення адміністративних стягнень за правопорушення в досліджуваній сфері.

Зазначені зміни мають супроводжуватись комплексним реформуванням законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, але на прикладі запровадження системи автоматичної фіксації деяких правопорушень можна пересвідчитись в тому, що подібні нововведення визнаються перспективними.

Далі вважаємо за необхідне викласти результати дослідження системи

виконання адміністративного стягнення у справах про порушення правил дорожнього руху в частині прийняття рішення по адміністративному стягненню.

Дослідивши науковий доробок вітчизняних вчених із зазначеного питання, вдалося з'ясувати, що їх бачення підстав та процедур заміни адміністративного стягнення чи зміни порядку його виконання не є однаковим.

Так, у першому розділі цієї праці було встановлено, що покращити нинішній стан правового регулювання можуть такі зміни: вилучення посвідчення водія до повного погашення заборгованості з адміністративних штрафів; внесення водієм на особистий депозитний рахунок коштів для погашення можливих штрафів у безспірному порядку, якщо на нього був накладений штраф; контроль сплати водієм адміністративних штрафів під час проходження ним та його транспортним засобом встановлених законом обов'язкових процедур із залученням представників влади; зменшення суми штрафу, що має бути стягнена, за умови його сплати у встановлений законом строк; передбачення можливості сплати сум штрафів у розстрочку та подовження строку для добровільної сплати; встановлення ефективних заходів заохочення та стягнення до посадових осіб, які виконують постанови про штраф; заборона збільшувати розмір штрафу у два рази у зв'язку із його несплатою у встановлений законом строк без з'ясування поважності причин цього; розширення повноважень органів поліції щодо накладення адміністративних штрафів на місці вчинення правопорушення.

Також українськими вченими підтримується думка про запровадження механізмів заміни адміністративних стягнень. Цей крок, як стверджується, має забезпечити повне та своєчасне виконання адміністративного стягнення. Пропонується адміністративний штраф замінювати на громадські роботи (на переконання інших вчених, на адміністративний арешт), якщо порушник не має майна та джерел доходів або якщо вартість операцій із звернення стягнення на майно порушника перевищує розмір штрафу. Стверджується, що адміністративне стягнення у вигляді громадських робіт або виправних робіт

може бути замінене на адміністративний арешт у випадку ухилення особи від їх виконання. Наголошено на тому, що має бути детально опрацьована матеріально-правова основа для заміни адміністративних стягнень (зокрема, має бути наповнене конкретним змістом поняття «ухилення від виконання адміністративного стягнення»).

При цьому аналіз зарубіжного досвіду показав, що законодавства іноземних країн відображають інші практики у цій сфері: 1) зростання суми штрафу залежно від строку прострочення (Франція); 2) можливість сплати штрафу у зменшеному розмірі (сума вирахування коливається у діапазоні 30-50 %) за умови його погашення у найкоротший строк після накладення (Франція, Німеччина, Сполучене Королівство, РФ); 3) призупинення дії водійського посвідчення через тривале невиконання обов'язку зі сплати штрафу (США); 4) документальне оформлення змін сум штрафів та забезпечення обізнаності порушника про це (Сполучене Королівство); 5) загальний строк для добровільної сплати штрафу становить близько місяця (Сполучене Королівство – 28 днів; Франція – 30 днів; Білорусь – 1 місяць; РФ – 2 місяці); 6) визначення особливостей сплати штрафу іноземцями та особами без громадянства (РФ); 7) використання інформаційних систем для обміну даними та документами з метою забезпечення повної та своєчасної сплати штрафів, у тому числі у порядку примусового виконання рішень про штрафи (РФ); 8) списання сум штрафів з активів або їх погашення за рахунок коштів, що надходять із джерел доходів порушників безпосереднього або з незначними проміжними елементами (Білорусь).

Вважаємо, що із вищенаведених пропозицій, з урахуванням загальної концепції, викладеної в цій роботі, а також існуючих правових обмежень доцільно перейняти і застосувати в Україні такі заходи:

а) досвід Франції щодо зростання суми штрафу залежно від строку прострочення дозволить пропорційно збільшувати суму санкції і стимулюватиме правопорушника до добровільного виконання штрафу. При цьому обмеження максимальної суми, до якої може зрости штраф, матиме

значний вплив. Просте одноразове подвоєння штрафу не стимулює порушника після того, як сума штрафу вже подвоїлась, водночас поступове подальше зростання створює додатковий стимул до виконання стягнення;

б) досвід США щодо призупинення дії водійського посвідчення у випадку прострочення сплати штрафу на значний строк дозволить підвищити дієвість адміністративних стягнень і підвищить якість реалізації принципу безумовного виконання адміністративного стягнення;

в) також вважаємо за доцільне збільшити строк добровільної сплати суми штрафу до одного місяця із урахуванням досвіду Російської Федерації, Республіки Білорусь, Франції. Крім того, в Україні цикл виплати заробітної плати становить один місяць, що також має бути враховано при встановленні строку виконання штрафу;

г) крім того, слід звернути увагу на досвід Російської Федерації щодо обмежень у виїзді за кордон за умови несплати штрафів за адміністративні правопорушення. На нашу думку, така практика є обґрунтованою, і створення єдиної інформаційної системи виконання адміністративних стягнень дозволить Державній прикордонній службі без зайвих обтяжень реалізувати зазначені обмеження.

Крім того, зарубіжний досвід правового регулювання питань позбавлення права керування транспортними засобами вказує на те, що у розвинених країнах: 1) надається можливість відстежувати строк позбавлення права за допомогою інформаційних систем (Сполучене Королівство); 2) обов'язок скласти водійський іспит для поновлення права керування транспортними засобами встановлюється лише за порушення, які за об'єктивними критеріями визнаються грубими та для водіїв, які є небезпечними для інших учасників дорожнього руху (Сполучене Королівство, США); 3) за особливих обставин від порушника для поновлення його права керування транспортними засобами вимагається скласти поглиблений водійський іспит, пройти спеціальне медичне обстеження, встановити пристрій примусового блокування запалювання за появи ознак алкогольного сп'яніння

(Сполучене Королівство, США, Німеччина, Швеція); 4) порушник обмежень, пов'язаних із керуванням транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння, для умовного поновлення права керування транспортними засобами або зменшення строку позбавлення права керування транспортними засобами добровільно може пройти курс реабілітації водіїв, що керували транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння (Сполучене Королівство); 5) після закінчення строку позбавлення права керування транспортними засобами водію видається обмежене водійське посвідчення, наприклад, із зниженим лімітом штрафних балів (Франція).

На нашу думку, слід звернути особливу увагу на:

а) досвід Сполученого Королівства щодо застосування добровільних курсів реабілітації, оскільки таке регулювання не тільки реалізовує принцип гуманізму, але і підвищує ефективність інституту адміністративної відповідальності в цілому;

б) досвід Франції щодо зменшення кількості штрафних балів. Так, штрафні бали фактично є «кредитом довіри» суспільства до учасника дорожнього руху і якщо учасник здійснив порушення, достатньо грубе для позбавлення права керування транспортним засобом, зменшення такого «кредиту довіри» вдається цілком логічним.

Отже, наявною є значна кількість пропозицій щодо вдосконалення чинного правового регулювання, які, на нашу думку, вказують на:

1) необхідність стимулювання добровільного виконання адміністративного стягнення правопорушником;

2) необхідність застосування додаткових заходів, пов'язаних із перевіркою знань чи психічного стану порушника у частині, що стосується керування транспортним засобом.

Крім того, як було встановлено на початку цього дослідження, широко підтримується думка про запровадження механізмів заміни адміністративних стягнень. Цей крок, як стверджується, має забезпечити повне та своєчасне виконання адміністративного стягнення. Пропонується адміністративний

штраф замінювати на громадські роботи (на переконання інших вчених, – на адміністративний арешт), якщо порушник не має майна та джерел доходів або якщо вартість операцій із звернення стягнення на майно порушника перевищує розмір штрафу. Стверджується про те, що адміністративне стягнення у вигляді громадських робіт або виправних робіт може бути замінене на адміністративний арешт у випадку ухилення особи від їх виконання. Наголошено на тому, що має бути детально опрацьована матеріально-правова основа для заміни адміністративних стягнень (зокрема, має бути наповнене конкретним змістом поняття «ухилення від виконання адміністративного стягнення»). Також одноставно підтримується думка, що слід належним чином врегулювати процедури розгляду та прийняття рішення про заміну адміністративного стягнення.

Вважаємо, що правила заміни адміністративного стягнення чи зміни порядку його виконання, для того щоб становити єдину систему, мають таким чином систематизувати викладені пропозиції:

а) умисне невиконання адміністративного стягнення у формі штрафу має призводити до збільшення суми штрафу відповідно до строку прострочення;

б) умисне невиконання адміністративного стягнення у формі громадських чи виправних робіт має призводити до заміни стягнення на адміністративний арешт;

в) неможливість виконання адміністративного стягнення у формі штрафу має призводити до заміни штрафу громадськими роботами;

г) неможливість виконання адміністративного стягнення у формі громадських чи виправних робіт має призводити до відстрочення або розстрочення (залежно від причини неможливості виконання) виконання адміністративного стягнення або його заміни на штраф.

При цьому позбавлення права керувати транспортним засобом не може бути замінене іншими видами стягнення, оскільки має завданням не перевиховання правопорушника, а усунення його від сфери, в якій було

вчинено правопорушення, з метою забезпечення безпеки інших учасників дорожнього руху. У зв'язку із цим слід визнати обґрунтованою позицію про необхідність запозичення зарубіжного досвіду в частині зобов'язання правопорушників, позбавлених права керувати транспортним засобом, проходити додаткові іспити для поновлення такого права.

Щодо системи організаційно-технічних заходів, які мають бути запровадженні, маємо зауважити таке.

Вважаємо, що така система має містити декілька ключових елементів:

1) створення інтегрованої та єдиної інформаційної системи, в межах якої приймаються рішення на стадії виконання адміністративного стягнення і яка містить всю пов'язану із виконанням стягнення інформацію;

2) забезпечення електронним цифровим підписом посадових осіб, які приймають рішення в процесі виконання адміністративного стягнення;

3) забезпечення вільного доступу особи, до якої застосовано адміністративне стягнення, до всієї інформації, пов'язаної з його виконанням.

Зазначена технічна система має бути інкорпорована в систему електронного урядування в Україні в цілому. Це нововведення відповідає прагненням, проголошеним у урядових програмних документах, до запровадження широкого електронного урядування. Так, відповідно до Розпорядження Кабінету Міністрів України № 2250-р від 13 грудня 2010 р. «Про схвалення концепції розвитку електронного урядування в Україні», електронне урядування: 1) є одним з інструментів розвитку інформаційного суспільства, впровадження якого сприятиме створенню умов для відкритого і прозорого державного управління; 2) є формою організації державного управління, яка сприяє підвищенню ефективності, відкритості та прозорості діяльності органів державної влади та органів місцевого самоврядування з використанням інформаційно-телекомунікаційних технологій для формування нового типу держави, орієнтованої на задоволення потреб громадян [131].

Видається правильним вважати, що основні принципи електронного урядування є застосовуваними і до єдиної електронної системи, запровадження

якої пропонується в цій роботі. Пристосовуючи їх до контексту виконання адміністративних стягнень, слід формулювати їх таким чином:

- прозорість і відкритість;
- конфіденційність та інформаційна безпека;
- єдині технічні стандарти і взаємна сумісність;
- орієнтованість на інтереси і потреби учасників процесу виконання адміністративного стягнення;
- повне охоплення документообігу.

При цьому слід звернути увагу на необхідність підключення до цієї системи судів, які розглядають справи про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху чи скарги на постанови інших органів в межах окресленої сфери. Така організація діяльності учасників справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху дозволить не тільки пришвидшити розгляд справи, але і зменшити бюджетні витрати на організацію судочинства і, що є вкрай важливим, значно підвищить прозорість державної діяльності у такій чутливій сфері, як притягнення громадян до адміністративної відповідальності.

Крім того, на початку цього дослідження було визначено, що перспективними напрямками вдосконалення механізмів виконання постанов про позбавлення права керування транспортними засобами у наукових джерелах вважаються якісне врегулювання істотних аспектів виконання цього стягнення (порядок вилучення посвідчення водія, щодо якого винесено постанову про позбавлення права керування транспортним засобом; порядок обчислення строків позбавлення права керування транспортним засобом тощо); запровадження ефективних інструментів примусового вилучення посвідчення водія у випадку ухилення порушника від його добровільного передання органам поліції; унеможливлення користування іншим посвідченням водія, крім вилученого, якщо у порушника їх було декілька; застосування державних номерних знаків спеціальної серії для індивідуальних транспортних засобів, водії яких керували ними в стані сп'яніння чи будучи позбавленими права

керування або без права керування взагалі; розробка та введення в дію механізмів дострокового закінчення строку позбавлення права керування транспортними засобами.

На наш погляд, цей процес може бути значно спрощений шляхом внесення до єдиної інформаційної системи відомостей про припинення дії посвідчення водія на певний строк, а також зазначення в межах такої системи умов, при виконанні яких посвідчення має бути поновлене. При цьому відпадає необхідність фізичного вилучення документа, оскільки уповноважені особи завжди мають змогу швидко (за номером посвідчення) перевірити, чи є документ дійсним. При цьому запровадження такої системи дозволить реалізувати й інші шляхи підвищення дієвості інституту адміністративної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху, такі як: призупинення дії посвідчення водія до повного погашення заборгованості з адміністративних штрафів; внесення водієм на особистий депозитний рахунок коштів для погашення можливих штрафів у безспірному порядку, якщо на нього був накладений штраф; контроль сплати водієм адміністративних штрафів під час проходження ним та його транспортним засобом встановлених законом обов'язкових процедур із залученням представників влади; зменшення суми штрафу, що має бути стягнена, за умови його сплати у встановлений законом строк; передбачення можливості сплати сум штрафів у розстрочку та подовження строку для добровільної сплати.

В цілому ж така інформаційна система має охоплювати весь процес накладення і виконання адміністративного стягнення. Так, М.В. Лошицький звертає увагу на необхідність забезпечення правильного оформлення протоколу у справі про адміністративне правопорушення, адже ця процесуальна дія має велике значення для повного і об'єктивного розгляду адміністративної справи і винесення законного рішення, обґрунтованості притягнення правопорушника до адміністративної відповідальності. Порушення, допущені під час складання протоколу про адміністративне правопорушення, призводять до залишення таких протоколів без розгляду

уповноваженими особами, які виносять постанови у справі, до повернення матеріалів на доопрацювання або до закриття адміністративної справи. Це, у свою чергу, впливає на сплив строків притягнення до адміністративної відповідальності, які передбачені ст. 38 КпАП, і, як наслідок, до безкарності осіб, які вчинили адміністративне правопорушення [124].

Крім того, вчений, досліджуючи чинне на той час законодавство і практику його застосування, зазначив, що, як свідчить судова практика, працівники поліції, які складають протоколи про адміністративне правопорушення, дуже часто нерозбірливо вказують своє прізвище, ім'я та по батькові, найменування підрозділу, в якому працюють, що ускладнює для особи, яка розглядає цей протокол, ідентифікацію особи, яка його склала. Тому вважаємо, що у бланку протоколу про адміністративне правопорушення, який міститься у додатках до наказів МВС України від 04.10.2013 № 950 та № 75 від 26.02.2009 № 75, слід окремими рядками (блоками) передбачити відомості про прізвище, ім'я та по батькові особи, яка склала протокол, відомості про посаду, що має вказуватися повністю, без скорочень, а також дані про номер посвідчення. Такий перелік відомостей про особу надасть змогу з великою вірогідністю сказати, що саме ця особа склала протокол про адміністративне правопорушення. Документи, згідно з якими правопорушники притягуються до адміністративної відповідальності, не завжди містять належні реквізити, є випадки, коли протоколи складаються неграмотно і несвоєчасно, з цими документами не завжди ознайомлюються особи, притягнуті до відповідальності. Через неточні та неправильні записи у протоколах про місце реєстрації правопорушників або фактичне місце проживання правопорушників судом витрачаються додаткові кошти на повторні виклики. Крім того, це призводить до пропуску строків накладення адміністративних стягнень. І, як наслідок, особа, яка вчинила адміністративне правопорушення, не несе відповідальності за свій протиправний вчинок [124].

Схиляємось до думки про те, що окреслені проблеми можна вирішити шляхом використання технічних засобів, зокрема автоматичного заповнення

зазначених частин протоколу при накладені уповноваженою особою та особою, яка притягається до відповідальності, електронного цифрового підпису. Більше того, запровадження електронних цифрових підписів у масовий обіг, згідно з позицією Прем'єр-Міністра України, має відбутись до кінця 2017 року [132].

Зазначений крок дозволить перевести значну частину відносин держави і громадянина в електронну форму, зокрема і в такій чутливій сфері, як притягнення до адміністративної відповідальності за порушення безпеки дорожнього руху.

Підсумовуючи вищевикладене, вважаємо за необхідне акцентувати увагу на таких висновках:

а) інститут виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху потребує комплексного реформування на рівні базового нормативно-правового акту (КпАП);

б) зазначене комплексне реформування має ґрунтуватись на таких принципах:

- кодифікованість правового регулювання;
- публічність відомостей про накладені та виконані стягнення;
- правова та організаційна єдність системи виконання адміністративного стягнення у справах про порушення правил дорожнього руху;
- персональна відповідальність публічних службовців за рішення, дії чи бездіяльність в процесі виконання стягнення;
- пріоритетність добровільного виконання адміністративного стягнення і невідворотність його виконання;

в) необхідно на рівні законодавства встановити обов'язок Міністерства внутрішніх справ України розробити єдину електронно-інформаційну систему виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення дорожнього руху, яка:

- автоматично визначатиме особу, відповідальну за виконання стягнення;

- автоматично здійснюватиме списання коштів у випадку накладення штрафу;

- забезпечить доступ до матеріалів провадження онлайн і переведе пов'язаний із виконанням адміністративного стягнення документообіг в електронну форму;

г) слід, із урахуванням загальної концепції, викладеної в цій роботі, та існуючих правових обмежень застосувати в Україні такий зарубіжний досвід:

- досвід Франції щодо зростання суми штрафу залежно від строку прострочення, що дозволить пропорційно збільшувати суму санкції і стимулюватиме правопорушника до добровільного виконання штрафу;

- досвід США щодо призупинення дії водійського посвідчення у випадку прострочення сплати штрафу;

- збільшити строк добровільної сплати суми штрафу до одного місяця;

- встановити обмеження у виїзді за кордон за умови несплати штрафів за адміністративні правопорушення.

д) також слід визнати обґрунтованими деякі із пропозицій українських та зарубіжних науковців, зокрема:

- необхідність врегулювання повороту виконання постанов при накладення адміністративних стягнень;

- необхідність визначення в постанові про накладення адміністративного стягнення строку та порядку її виконання;

- підвищення ефективності реалізації штрафу шляхом контролю сплати водієм адміністративних штрафів під час проходження ним та його транспортним засобом встановлених законом обов'язкових процедур із залученням представників влади;

- подовження строку для добровільної сплати адміністративного штрафу або надання розстрочки його оплати на визначені строки за обставин, які унеможливають негайну оплату штрафу;

- системної переробки положень КпАП з метою усунення їх внутрішніх суперечностей і приведення до відповідності один одному і принципам

досліджуваного інституту;

е) також мають бути сформовані прозорі правила заміни адміністративного стягнення, які, на нашу думку, мають ґрунтуватися на такому:

– умисне невиконання адміністративного стягнення у формі штрафу має призводити до збільшення суми штрафу відповідно до строку прострочення;

– умисне невиконання адміністративного стягнення у формі громадських чи виправних робіт має призводити до заміни стягнення на адміністративний арешт;

– неможливість виконання адміністративного стягнення у форму штрафу має призводити до заміни штрафу громадськими роботами;

– неможливість виконання адміністративного стягнення у формі громадських чи виправних робіт має призводити до відстрочення або розстрочення (в залежності від причини неможливості виконання) виконання адміністративного стягнення або його заміни на штраф.

Зазначені зміни, реалізовані в комплексі, дозволять зменшити корупційні ризики на стадії виконання постанови про накладення адміністративного стягнення, підвищити швидкість виконання таких постанов, підвищити прозорість державної діяльності у сфері притягнення громадян до адміністративної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху, що призведе не тільки до підвищення довіри до державних органів, але і до зменшення кількості правопорушень на транспорті.

Висновки до третього розділу

1. Положення вітчизняного законодавства про застосування штрафів як заходів стягнення за порушення у сфері безпеки дорожнього руху може бути збагачене такими зарубіжними практиками: 1) зростання суми штрафу залежно від строку прострочення (Франція); 2) можливість сплати штрафу у

зменшеному розмірі (сума вирахування коливається у діапазоні 30-50 %) за умови його погашення у найкоротший строк після накладення (Франція, Німеччина, Сполучене Королівство, РФ); 3) призупинення дії водійського посвідчення через тривале невиконання обов'язку зі сплати штрафу (США); 4) документальне оформлення змін сум штрафів та забезпечення обізнаності порушника про це (Сполучене Королівство); 5) загальний строк для добровільної сплати штрафу, який становить близько місяця (Сполучене Королівство – 28 днів; Франція – 30 днів; Білорусь – 1 місяць; РФ – 2 місяці); 6) визначення особливостей сплати штрафу іноземцями та особами без громадянства (РФ); 7) використання інформаційних систем для обміну даними та документами з метою забезпечення повної та своєчасної сплати штрафів, у тому числі у порядку примусового виконання рішень про штрафи (РФ); 8) списання сум штрафів з активів або їх погашення за рахунок коштів, що надходять із джерел доходів порушників безпосереднього або з незначними проміжними елементами (Білорусь).

Зарубіжний досвід правового регулювання питань позбавлення права керування транспортними засобами вказує на те, що у розвинених країнах: 1) надається можливість відстежувати строк позбавлення права за допомогою інформаційних систем (Сполучене Королівство); 2) обов'язок скласти водійський іспит для поновлення права керування транспортними засобами встановлюється лише за порушення, які за об'єктивними критеріями визнаються грубими, та для водіїв, які є небезпечними для інших учасників дорожнього руху (Сполучене Королівство, США); 3) за особливих обставин від порушника для поновлення його права керування транспортними засобами вимагається скласти поглиблений водійський іспит, пройти спеціальне медичне обстеження, встановити пристрій примусового блокування запалювання за появи ознак алкогольного сп'яніння (Сполучене Королівство, США, Німеччина, Швеція); 4) порушник обмежень, пов'язаних із керуванням транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння, для умовного поновлення права керування транспортними засобами або зменшення строку

позбавлення права керування транспортними засобами добровільно може пройти курс реабілітації водіїв, що керували транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння (Сполучене Королівство); 5) після закінчення строку позбавлення права керування транспортними засобами водію видається обмежене водійське посвідчення, наприклад зі зниженим лімітом штрафних балів (Франція).

2. Вдосконалення системи виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху має відбуватись у таких напрямках:

– інститут виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху потребує комплексного реформування на рівні фундаментального (кодифікованого) нормативно-правового акта, яким має виступити Кодекс про адміністративні правопорушення або окремий процесуально-виконавчий кодекс про адміністративні правопорушення;

– необхідно зобов'язати Міністерство внутрішніх справ України із застосуванням найбільш прогресивних інформаційно-комунікаційних технологій розробити автоматизовану систему виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху з метою збирання, зберігання, обліку, пошуку, узагальнення та надання відомостей про хід та підсумки виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Програмне забезпечення системи має слугувати основою для здійснення таких операцій: об'єктивний та неупереджений розподіл постанов про накладення адміністративного стягнення між посадовими особами, уповноваженими на їх виконання; автоматичне списання у безспірному порядку сум штрафів, визначених постановами про накладення адміністративного стягнення, які набрали чинності; централізоване зберігання документів провадження у справі про адміністративний проступок у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в електронному вигляді; доступ учасників провадження у справі про адміністративний проступок у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху до його матеріалів у режимі реального часу; здійснення інформаційного обміну між учасниками провадження у справі

про адміністративний проступок у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у електронну форму; захист матеріалів провадження у справі про адміністративний проступок у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху від несанкціонованого доступу; інформаційну взаємодію з іншими реєстрами та базами даних органів державної влади та місцевого самоврядування, зокрема Державною прикордонною службою України щодо заборгованості іноземців та осіб без громадянства зі сплати адміністративних штрафів за порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

3. Із урахуванням концепції функціонування автоматизованої системи виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та із дотриманням передбачених законом правових обмежень імплементувати у вітчизняне законодавство такий зарубіжний досвід: 1) зростання суми штрафу залежно від строку прострочення; 2) призупинення дії водійського посвідчення у випадку тривалого прострочення сплати штрафу; 3) збільшення строку для добровільної сплати суми штрафу до одного місяця; 4) зменшення розміру штрафу до стягнення у випадку його дострокової сплати; 5) встановлення обмежень у перетині кордону України за умови несплати штрафів за адміністративні правопорушення.

4. На доповнення до вищенаведених перетворень видається правильним реалізувати нововведення, необхідність яких переконливо обґрунтована вітчизняними вченими. Такими нововведеннями є: врегулювання повороту виконання постанов при накладення адміністративних стягнень; покладення на суб'єктів, уповноважених виносити постанови у справах про адміністративні правопорушення, обов'язку визначати у постановах про накладення адміністративного стягнення строк та порядок їх виконання; створення правового та організаційного підґрунтя для контролю сплати водієм адміністративних штрафів під час проходження ним та його транспортним засобом встановлених законом обов'язкових процедур із залученням представників влади; подовження строку для добровільної сплати адміністративного штрафу або надання розстрочки його оплати на визначені

строки за обставин, які об'єктивно унеможливають або надмірно ускладнюють сплату штрафу за загальними правилами.

5. Для забезпечення безумовного виконання адміністративних стягнень та більш повного врахування індивідуальних особливостей обставин, за яких відбувається виконання, слід запровадити правила заміни адміністративних стягнень. В їхню основу має бути покладений такий алгоритм: невиконання адміністративного штрафу без поважних причин має призводити до збільшення суми штрафу з урахуванням тривалості прострочення; невиконання громадських чи виправних робіт без поважних причин має призводити до їх заміни на адміністративний арешт; неможливість виконання адміністративного стягнення у формі штрафу має призводити до заміни штрафу громадськими роботами; неможливість виконання адміністративного стягнення у формі громадських чи виправних робіт має призводити до відстрочення або розстрочення (залежно від причини неможливості виконання) виконання адміністративного стягнення або його заміни на штраф.

ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення й нове вирішення наукового завдання, яке полягає у поглибленні теоретичного опрацювання питань виконання адміністративних стягнень, виробленні рекомендацій щодо вдосконалення системи виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. За результатами дисертаційної роботи сформульовано такі основні висновки:

1. Визначаючи ступінь наукового опрацювання питань виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у доктрині адміністративного права, констатовано, що для окреслення поняття та змісту виконання постанов про накладення адміністративних стягнень у науково-публіцистичній літературі використовується значна кількість формулювань.

Незважаючи на наявність фундаментальних наукових досліджень із системоутворюючими ідеями щодо покращення правового регулювання виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, сучасна доктрина адміністративного права не містить концептуальних засад комплексного реформування виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та цілісних моделей, побудованих на основі позитивних зарубіжних практик та прогресивних інформаційно-телекомунікаційних технологій.

2. Доведено, що виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є завершальною стадією провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, який охоплює діяльність компетентних органів державної влади та їх посадових осіб щодо практичної реалізації постанови про накладення адміністративного стягнення шляхом встановлення, зміни або припинення прав та обов'язків відповідних

осіб.

Основоположним спеціальним принципом виконання адміністративних стягнень є принцип безумовного виконання постанови про накладення адміністративного стягнення. Іншими принципами, які визначають зміст правового регулювання виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, є: принцип пріоритетності добровільного виконання; принцип максимальної доступності змісту правового регулювання; принцип простоти і необтяжливості виконання.

3. Висвітлюючи правове регулювання виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за чинним законодавством України та визначаючи його прогалини та інші недоліки, що позначаються на ефективності цієї системи, встановлено таке:

3.1) за вчинення адміністративних проступків у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху застосовується більшість із передбачених законом адміністративних стягнень, серед яких попередження, штраф, оплатне вилучення транспортного засобу, позбавлення права на керування транспортним засобом, адміністративний арешт. У поодиноких випадках правопорушники направляються на виконання громадських робіт (ст. ст. 122-4, 127 КУпАП) або їхнє майно конфіскується (ст. 122-5 КУпАП);

3.2) адміністративний штраф є найбільш застосовуваним заходом стягнення за адміністративні проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Однак, незважаючи на суттєве збільшення його розміру (2400 нмдг); його абсолютно визначений розмір; його безальтернативність у багатьох випадках; можливість відстрочки його погашення; подвоєння його розміру у разі його неповної або несвоєчасної сплати та нарахування пені на штраф у справах про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі; забезпечення можливості сплачувати штраф безготівково – сума накладеного штрафу за адміністративні проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху тільки судами у 2015 р. становила 223 млн. 371 тис. 103 грн. (з них добровільно

сплачено 129 млн. 435 тис. 183 грн.), у 2016 р. – 416 млн. 231 тис. 978 грн. (з них добровільно сплачено 148 млн. 256 тис. 393 грн.). У 2015 р. судами за адміністративні проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху штраф було накладено на 145 372 особи, у 2016 р. – 168777 осіб. Середній розмір накладеного судами штрафу за адміністративні проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за судовою практикою становив у 2015 р. – 1537 грн., у 2016 р. – 2466 грн. Реальне виконання зазначених штрафів (добровільне та примусове): у 2015 р. – 58%, у 2016 р. – 36 %. На даний момент спостерігається незадовільний стан виконання адміністративних штрафів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Однією із найбільш значущих причин того видається відсутність дієвих стимулів до добровільного погашення адміністративного штрафу, окрім одноразового подвоєння його суми та покриття за рахунок порушника витрат, пов'язаних із їх обліком;

3.3) виявлено, що штрафні бали як нещодавно введений різновид адміністративних стягнень, застосовуються: 1) тільки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; 2) за окремі порушення правил дорожнього руху; 3) у разі фіксації таких правопорушень в автоматичному режимі. Цей вид стягнення має спеціальну процедуру провадження та виконання адміністративного стягнення. Однак наразі не розроблено інструкцію з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, а засоби відеофіксації із призначенням реєструвати порушення правил дорожнього руху використовуються епізодично;

3.4) позбавлення права керування транспортними засобами визнається одним з найбільш ефективних видів адміністративних стягнень, які застосовуються за порушення правил дорожнього руху. Законодавча регламентація виконання постанов про позбавлення права керування транспортними засобами обмежується положенням про те, що це покладається на працівників органів і підрозділів Національної поліції, які мають спеціальні звання, відповідно до покладених на них повноважень. Закон також не містить вказівки на те, що процедури виконання

постанов про позбавлення права керування транспортними засобами мають бути врегульованими підзаконними нормативно-правовими актами. За таких обставин має місце правова невизначеність, насамперед щодо найбільш істотних аспектів виконання постанов про позбавлення права керування транспортними засобами (правила обрахування строку позбавлення права керування транспортними засобами, підстави та порядок поновлення цього права). За таких обставин позбавлення права керування транспортними засобами не забезпечується механізмом його примусового виконання, що перешкоджає досягненню мети цього адміністративного стягнення, зокрема створюючи простір для зловживань з боку суб'єктів, уповноважених на його виконання, та надаючи законні підстави для ухилення від його виконання із посиланням на незрозумілість та непередбачуваність відповідного законодавства та підкріпленням цих тверджень прецедентною практикою Європейського суду з прав людини у частині доктрини якості закону;

3.5) оплатне вилучення транспортного засобу є корисним та перспективним адміністративним стягненням, оскільки воно забезпечує неможливість або достатню ускладненість зловживанням правом власності на транспортний засіб та становить ефективний примусовий захід, що спрямовується проти порушника, утримати якого від систематичного вчинення адміністративних правопорушень за допомогою заходів, не пов'язаних із фізичним позбавленням засобу їх вчинення, виявилось неможливим. Статистика свідчить, що застосування оплатного вилучення транспортного засобу судами має тенденцію до зниження, оскільки у 2015 році воно було застосовано у 951 випадку, тоді як у 2016 році – тільки у 257 випадках (має місце зменшення на 73%);

3.6. Адміністративний арешт є найсуворішим видом адміністративного стягнення. Постанова про винесення адміністративного арешту виноситься виключно судом, а виконання постанови покладається на Національну поліцію України. За підсумками дослідження відповідних статистичних даних встановлено суттєве зниження показників накладення судами постанов про адміністративний арешт за порушення правил дорожнього руху. Так, якщо у

2015 р. адміністративний арешт було накладено в 11 765 випадках, то у 2016 р. – тільки у 3475 випадках (має місце зменшення більш ніж на 70%).

4. Доведено, що вітчизняне законодавство про застосування штрафів як заходів стягнення за порушення у сфері безпеки дорожнього руху може бути збагачене такими зарубіжними практиками: 1) зростання суми штрафу залежно від строку прострочення (Франція); 2) можливість сплати штрафу у зменшеному розмірі (сума вирахування коливається у діапазоні 30-50 %) за умови його погашення у найкоротший строк після накладення (Франція, Німеччина, Сполучене Королівство, РФ); 3) призупинення дії водійського посвідчення через тривале невиконання обов'язку зі сплати штрафу (США); 4) документальне оформлення змін сум штрафів та забезпечення обізнаності порушника про це (Сполучене Королівство); 5) загальний строк для добровільної сплати штрафу, який становить близько місяця (Сполучене Королівство – 28 днів; Франція – 30 днів; Білорусь – 1 місяць; РФ – 2 місяці); 6) визначення особливостей сплати штрафу іноземцями та особами без громадянства (РФ); 7) використання інформаційних систем для обміну даними та документами з метою забезпечення повної та своєчасної сплати штрафів, у тому числі у порядку примусового виконання рішень про штрафи (РФ); 8) списання сум штрафів з активів або їх погашення за рахунок коштів, що надходять із джерел доходів порушників безпосереднього або з незначними проміжними елементами (Білорусь).

Зарубіжний досвід указує на те, що у розвинених країнах: 1) надається можливість відстежувати строк позбавлення права за допомогою інформаційних систем (Сполучене Королівство); 2) обов'язок скласти водійський іспит для поновлення права керування транспортними засобами встановлюється лише за порушення, які за об'єктивними критеріями визнаються грубими, та для водіїв, які є небезпечними для інших учасників дорожнього руху (Сполучене Королівство, США); 3) за особливих обставин від порушника для поновлення його права керування транспортними засобами вимагається скласти поглиблений водійський іспит, пройти спеціальне

медичне обстеження, встановити пристрій примусового блокування запалювання за появи ознак алкогольного сп'яніння (Сполучене Королівство, США, Німеччина, Швеція); 4) порушник обмежень, пов'язаних із керуванням транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння, для умовного поновлення права керування транспортними засобами або зменшення строку позбавлення права керування транспортними засобами добровільно може пройти курс реабілітації водіїв, що керували транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння (Сполучене Королівство); 5) після закінчення строку позбавлення права керування транспортними засобами водію видається обмежене водійське посвідчення, наприклад зі зниженим лімітом штрафних балів (Франція).

5. Удосконалення системи виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху має відбуватись у таких напрямках:

5.1) інститут виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху потребує комплексного реформування на рівні фундаментального (кодифікованого) нормативно-правового акта, яким має бути кодекс про адміністративні правопорушення або окремий процесуально-виконавчий кодекс про адміністративні правопорушення;

5.2) необхідно запровадити автоматизовану систему виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху з метою збирання, зберігання, обліку, пошуку, узагальнення та надання відомостей про хід та підсумки виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;

5.3) видається можливим імплементувати у вітчизняне законодавство такий зарубіжний досвід: 1) зростання суми штрафу залежно від строку прострочення; 2) призупинення дії водійського посвідчення у випадку тривалого прострочення сплати штрафу; 3) збільшення строку для добровільної сплати суми штрафу до одного місяця; 4) зменшення розміру штрафу до стягнення у випадку його дострокової сплати; 5) встановлення обмежень у перетині кордону України за умови несплати штрафів

за адміністративні правопорушення;

5.4) на доповнення до наведених перетворень видається правильним реалізувати нововведення, необхідність яких переконливо обґрунтована вітчизняними вченими. Такими нововведеннями є: врегулювання повороту виконання постанов про накладення адміністративних стягнень; покладення на суб'єктів, уповноважених виносити постанови у справах про адміністративні правопорушення, обов'язку визначати у постановах про накладення адміністративного стягнення строк та порядок їх виконання; створення правового та організаційного підґрунтя для контролю сплати водієм адміністративних штрафів під час проходження ним та його транспортним засобом встановлених законом обов'язкових процедур, із залученням представників влади; подовження строку для добровільної сплати адміністративного штрафу або надання розстрочки його оплати на визначені строки за обставин, які об'єктивно унеможливають або надмірно ускладнюють сплату штрафу за загальними правилами;

5.5) для забезпечення безумовного виконання адміністративних стягнень та більш повного врахування індивідуальних особливостей обставин, за яких відбувається виконання, слід запровадити правила заміни адміністративних стягнень. В їх основу має бути покладено такий алгоритм: невиконання адміністративного штрафу без поважних причин має призводити до збільшення суми штрафу з урахуванням тривалості прострочення; невиконання громадських чи виправних робіт без поважних причин – до їх заміни на адміністративний арешт; неможливість виконання адміністративного стягнення у формі штрафу – до заміни штрафу громадськими роботами; неможливість виконання адміністративного стягнення у формі громадських чи виправних робіт – до відстрочення або розстрочення (залежно від причини неможливості виконання) виконання адміністративного стягнення або його заміни на штраф.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Слышалов И.В. Исполнение административных наказаний, назначаемых за правонарушения в области дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.14: «административное право, финансовое право, информационное право». Омск, 2009. 164 с.
2. Лівар Ю.О. Провадження по виконанню постанов про накладення адміністративних стягнень: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07: «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». Харків, 2015. 207 с.
3. Миронюк Р.В. Органи внутрішніх справ як суб'єкти виконавчого провадження в справах про адміністративні правопорушення: автореф. ... дис. канд. юрид. наук: 12.00.07: теорія управління; адміністративне право і процес; фінансове право. Ірпінь, 2003. 22 с.
4. Отчак Н.Я. Правове забезпечення виконавчого провадження у справах про адміністративні правопорушення: автореф. ... дис. канд. юрид. наук: 12.00.07: «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». Львів, 2012. 16 с.
5. Джагупов Г.В. Діяльність міліції щодо виконання постанов про накладення адміністративних стягнень: автореф. ... дис. канд. юрид. наук: 12.00.07: «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». Харків, 2002. 19 с.
6. Гнатюк С.С. Стадії провадження у справах про адміністративні проступки: автореф. ... дис. канд. юрид. наук: 12.00.07: «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». Львів, 2010. 21 с.
7. Григоришин О.М. Етапи виконання постанов про накладення адміністративних стягнень / О.М. Григоришин, А.Ю. Суходольський // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. 2013. № 2. С. 145-155.

8. Демський Е.Ф. Адміністративно-процесуальне право України: навч. посіб. К.: Юрінком Інтер, 2008. 496 с.
9. Стоцька М.М. Провадження в справах про адміністративні проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. ... дис. канд. юрид. наук: 12.00.07: «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». Харків, 2007. 22 с.
10. Строцький Р.Є. Провадження щодо виконання постанов у справах про адміністративні правопорушення: автореф. ... дис. канд. юрид. наук: 12.00.07: «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». Львів, 2011. 21 с.
11. Муцко В.Ф. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в Україні: автореф. ... дис. канд. юрид. наук: 12.00.07: «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». Київ, 2011. 20 с.
12. Ярова Р.В. Адміністративна відповідальність спеціальних суб'єктів водіїв автотранспортних засобів: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07: «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». Київ, 2016. 233 с.
13. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 7 грудня 1984 року № 8073-Х. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/80732-10/para320#n320>.
14. Прийма С.В. Поняття принципу в аспекті співвідношення з суміжними категоріями. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DB1COM=S&2_S21P03=ILA=&2_S21STR=dbms_2014_28_7.
15. Адміністративне право України: підручник / Ю.П. Битяк, В.М. Гарашук, О.В. Дьяченко та ін. [ред. Ю.П. Битяк]. К.: Юрінком Інтер, 2007. 544 с.
16. Колпаков В.К. Адміністративно-деліктний правовий феномен: монографія. К.: Юрінком Інтер, 2004. 528 с.
17. Інструкція з оформлення матеріалів про адміністративні

правопорушення в органах поліції, затверджена Наказом Міністерства внутрішніх справ України 6 листопада 2015 р. № 1376. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1496-15>.

18. Виконавча влада і адміністративне право / заг. ред. В.Б. Авер'янов. К.: Видавничий Дім «Ін-Юре», 2002. 668 с.

19. Додин Е.В. Понятие и причины административной деликтности // Проблемы административного права и совершенствование административной деятельности органов внутренних дел: сб. науч. тр. К.: НИ и РИО КВШ МВД СССР, 1985. С. 52-53.

20. Доненко В.В. Керування транспортом у стані сп'яніння: адміністративно-деліктні проблеми: монографія / В.В. Доненко, В.К. Колпаков. Дніпропетровськ: Юрид. акад. Мін. внутр. справ, 2003. 196 с.

21. Конституція України: Закон України від 28 червня 1996 р. № 254к/96-вр. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%B2%D1%80>.

22. Лук'янець Д.М. Співвідношення принципів презумпції невинуватості і презумпції знання закону в сфері адміністративної відповідальності // Адвокат. 2000. № 2. С. 9-10.

23. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням Уповноваженого Верховної Ради України з прав людини щодо офіційного тлумачення положення частини першої статті 276 Кодексу України про адміністративні правопорушення від 26 травня 2015 року № 5-рп/2011. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v005p710-15>.

24. Статистичний збірник «Загальні показники стану здійснення судочинства в Україні у I кварталі 2017 року» (на основі статистичних даних звітів, затверджених наказом Голови Державної судової адміністрації України від 9 березня 2017 р. № 311 «Про затвердження форм звітів щодо здійснення правосуддя місцевими та апеляційними судами»). URL: <http://www.scourt.gov.ua/clients/vsu/vsu.nsf/7864c99c46598282c2257b4c2017.doc>.

25. Стан здійснення судочинства в Україні у 2016 році. URL: <http://www.scourt.gov.ua/clients/vsu/vsu.nsf/7864c99c46598282c2257b4c0037c014/>

06eaa6c32d8de08ac22580e400490afc/\$FILE/%D0%A1%D10%BA%202016.pdf.

26. Семибратова Л.В. Привлечение к ответственности водителей, управляющих транспортными средствами в состоянии наркотического опьянения, в Австрии и Германии // Информационный бюллетень ДОБДД МВД России. 2005. № 28. С. 43-45.

27. Коломоєць Т.О. Система адміністративних стягнень за законодавством про адміністративні правопорушення України // Право України. 2002. № 2. С. 31-33.

28. Коломоєць Т.О. Попередження як вид адміністративного стягнення / Т.О. Коломоєць, Ю.Х. Куразов // Слово національної школи суддів України. 2013. № 1 (2). С. 105-114.

29. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-ХІІ. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.

30. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення правил дорожнього руху: Закон України від 5 квітня 2001 року № 2350-ІІІ. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2350-14>.

31. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України від 14 липня 2015 р. № 596-VIII. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/596-19>.

32. Лук'янець Д.М. Адміністративно-деліктні відносини в Україні: теорія та практика правового регулювання: монографія. Суми: ВТД «Університетська книга», 2006. 367 с.

33. Манохин В.М. Административная ответственность в СССР: монография / В.М. Манохин, Ю.С. Адушкин. Саратов: Из-во Саратовского университета, 1988. 167 с.

34. Альохин О.П. Административная ответственность на транспорте. М.: Юридическая литература, 1967. 110 с.

35. Хорошак Н.В. Адміністративні стягнення та їх застосування:

автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». Київ, 2003. 16 с.

36. Копейчиков В.В. Правознавство: навч. посіб. / В.І. Бобир, С.Е. Демський, А.М. Колодій та ін. К.: Юрінком Інтер, 1999. 704 с.

37. Куразов Ю.Х. Юридико-фактичні підстави накладення попередження як виду адміністративного стягнення // Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки. 2013. № 1 (1). С. 146-161.

38. Адміністративна відповідальність: навч. посіб. / за заг. ред. Т.О. Коломоєць. К.: Істина, 2011. 184 с.

39. Іванцов В.О. Адміністративно-правові засоби протидії правопорушенням в галузі фінансів: автореф. ... дис. канд. юрид. наук: 12.00.07: «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». Харків: Харківський національний ун-т внутрішніх справ, 2010. 20 с.

40. Про внесення змін і доповнень до Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 грудня 1993 р. № 980. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/980-93-%D0%BF/conv>.

41. Якуба О. М. Административная ответственность. М.: Юрид. лит., 1972. 152 с.

42. Коломоєць Т.О. Штрафи за законодавством про адміністративні правопорушення України: монографія. Запоріжжя: ВЕРЖЕ, 2000. 241 с.

43. Концепція реформування інституту адміністративної відповідальності в Україні. URL: <http://pravo.org.ua/ua/news/2584>.

44. Савин М.Я. Цели административных взысканий и средства их достижения / М.Я. Савин // Проблемы теории и практики административной ответственности: сборник научных трудов. М.: ВНИИ МВД СССР, 1982.

45. Савин М.Я. Административный штраф / М.Я. Савин. М.: Юрид.лит., 1984. 112 с.

46. Колпаков В.К. Адміністративне право України: підручн. К.: Юрінком Інтер, 1999. 736 с.

47. Закон України «Про внесення змін та доповнень до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення адміністративної відповідальності у вигляді штрафу» від 7 лютого 1997 р. // Відомості Верховної Ради України. 1997. № 14. Ст. 114.

48. Лист Міністерства юстиції України з питань виконання постанов у справах про адміністративні правопорушення від 11 лютого 2009 р. № 25-32/147. URL: <http://www.dvs-zp.gov.ua/?q=node/1387>.

49. Ільницький О. Виконання судових рішень у справах адміністративної юрисдикції: окремі питання загальних положень // Вісник Львів. ун-ту, серія юрид. 2011. Вип. 54. С. 166-173

50. Мінка Т.П. Правові режими та їх забезпечення органами внутрішніх справ: автореф. ... дис. канд. юрид. наук: 12.00.07: «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». Дніпропетровськ, 2011. 36 с.

51. Куразов Ю.Х. Попередження як вид адміністративного стягнення за законодавством України: автореф. ... дис. канд. юрид. наук: 12.00.07: «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». Запоріжжя, 2013. 18 с.

52. Стратегія Сталого розвитку «Україна-2020», затверджена Указом Президента України від 12 січня 2015 року № 5/2015. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>.

53. Доненко В.В. Публічне адміністрування безпеки дорожнього руху: становлення в умовах реформування: монографія. Дніпропетровськ: Дніпроп. держ. ун-т внутр. Справ, Ліра ЛТД, 2011. 380 с.

54. У першій половині 2017 року сталося 85549 ДТП. Відповідь на запит. URL: <https://dostup.pravda.com.ua/news/publications/u-pershii-polovyni-2017-roku-stalosiya-85549-dtp-vidpovid-na-zapyt>.

55. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України від 19 липня 2015 року № 596-VIII //

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

56. Порядок функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2017 р. № 833. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/833-2017-%D0%BF>.

57. Комісаров С.А. Організаційно-правове забезпечення застосування адміністративних санкцій у сфері безпеки дорожнього руху: автореф. ... дис. канд. юрид. наук: 12.00.07: «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». Запоріжжя, 2011. 20 с.

58. Коломоєць Т.О. Адміністративний примус у публічному праві як новітній інститут системи права // Право України. 2005. № 10. С. 3-6.

59. Коломоєць Т.О. До питання співвідношення державно-правового примусу і суміжних понять // Право України. 2005. № 1. С. 91 -94.

60. Комзюк А.Т. Напрямки розвитку адміністративного права України в контексті пріоритетного забезпечення прав і свобод людини і громадянина // Вісник ХНУВС. 2011. № 2 (53). С. 206-215.

61. Куринов Б.А. Автотранспортные преступления (квалификация и наказание). М.: Юрид. лит., 1970. 224 с.

62. Куринов Б.А. Уголовная ответственность за нарушение правил на автотранспорте. М.: Юрид. лит., 1957. 140 с.

63. Штрафні бали для водіїв: порівняння систем. URL: <http://spec-tehnika.com.ua/article/41>.

64. Ответственность за налоговые деликты по законодательству США. URL: <http://www.lawmix.ru/comm/624>.

65. Портал автомобільних новин. URL: <http://automotoclub.info/category/statti/shtrafni-bali-dlya-vodiiv-porivnyannya-sistem.html>.

66. Автоматична фіксація порушень ПДР. URL: <http://www.peritus.com.ua/avtomatychna-fiksatsiya>.

67. Рішення Конституційного Суду України у справі за

конституційним поданням 51 народного депутата України щодо відповідності Конституції України (конституційності) положень статті 92, пункту 6 розділу Х «Перехідні положення» Земельного кодексу України (справа про постійне користування земельними ділянками) від 22 вересня 2005 року № 5-рп/2005. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v005p710-05>.

68. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням Уповноваженого Верховної Ради України з прав людини щодо відповідності Конституції України (конституційності) абз. 8 п. 5 ч. 1 ст. 11 Закону України «Про міліцію» від 29 червня 2010 року № 17-рп/2010. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v017p710-10>.

69. Навроцький В.О. Основи кримінально-правової кваліфікації: навч. посібн. К.: Юрінком Інтер, 2006. 704 с.

70. Афанасьев К.К. Адміністративний договір як форма державного управління (теоретико-правовий аспект): автореф. ... дис. канд. юрид. наук: 12.00.07: «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». Х., 2002. 191 с.

71. Банчук О. До питання про критерії розмежування адміністративних правопорушень і злочинів // Юридичний вісник. 2009. № 47 (751). С. 5.

72. Коломоець Т.О. Адміністративне право України. Академічний курс: підручник. К.: Юрінком Інтер, 2011. 576 с.

73. Стеценко С.Г. Адміністративне право України: навчальний посібник (вид. 2-ге, перероб та доп). К.: Атіка, 2009. 640 с.

74. Аналіз стану здійснення судочинства в 2015 р. (за даними судової статистики). URL: [http://www.scourt.gov.ua/clients/vsu/vsu.nsf/\(documents\)/D7F9F72E78DA88ECC2257F730036F282](http://www.scourt.gov.ua/clients/vsu/vsu.nsf/(documents)/D7F9F72E78DA88ECC2257F730036F282).

75. Про посилення відповідальності водіїв автотранспорту і міського електротранспорту за керування транспортними засобами у нетверезому стані та інші порушення правил безпеки руху транспорту: Указ Президії Верховної Ради Української РСР // ВВР УРСР. 1964. № 7. Ст. 107.

76. Про посилення адміністративної відповідальності за порушення

правил руху по вулицях міста, населених пунктів і шляхах та правил користування транспортними засобами: Указ Президії Верховної Ради Української РСР від 8 грудня 1968 р. // ВВР УРСР. 1968. № 41. Ст. 272.

77. Про заходи з посилення боротьби проти пияцтва і алкоголізму: Указ Президії Верховної Ради Української РСР від 22 червня 1972 року // ВВР УРСР. 1972. № 15. Ст. 110.

78. Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів України щодо відповідальності за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України від 23 грудня 1993 р. № 3785-XII. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3785-12>.

79. Бахрах Д.Н. Административная ответственность граждан в СССР. Свердловск: Изд-во Урал. ун-та, 1989. 204 с.

80. Бахрах Д.Н. Производство по делам об административных правонарушениях / Д.Н. Бахрах, Э.Н. Ренов. М.: Знание, 1989. 96 с.

81. Бахрах Д.Н. Советское законодательство об административной ответственности. Пермь, 1969. 194 с.

82. Про органи та осіб, які здійснюють примусове виконання судових рішень і рішень інших органів: Закон України від 2 червня 2016 р. № 1403-VIII URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1403-19>.

83. Куйбіда Р. Судова реформа: сім завдань на 2017 рік // ZN. № 1128 (28 січня 3 лютого). URL: <https://dt.ua/internal/sudova-reforma-sim-zavdan-na-2017-rik.html>.

84. Судову реформу треба завершувати терміново – Петренко. URL: <https://www.obozrevatel.com/ukr/crime/42180-v-ukrainskih-sudah-nemozhливо-zahistiti-vlasnist-petrenko.htm>.

85. Про виконавче провадження: Закон України від 2 червня 2016 р. № 1404-VIII. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1404-19>.

86. 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 7 липня 2016 року № 1446-VIII. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1446-19>.

87. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 7 листопада 2015 року № 1395. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15>.

88. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям Кримінального процесуального кодексу України: Закон України від 13 квітня 2012 р. № 4652-VI. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/show/4652-17>.

89. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України від 24 вересня 2008 року № 586-VI. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/586-17>.

90. Про внесення змін до статті 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння: Закон України від 19 листопада 2013 року № 693-VII. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/693-18>.

91. О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Эстонской ССР: Указ Президиума Верховного Совета Эстонской ССР // Ведомости Верховного Совета и Правительства Эстонской ССР. 1973. № 18. Ст. 157.

92. Новіков В.В. Адміністративно-правові основи управління забезпеченням безпеки дорожнього руху: монограф. Л.: Львів. ін-т внутр. справ при УАВС, 1998. 205 с.

93. Новіков В.В. Адміністративно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху: автореф. ... дис. канд. юрид. наук: 12.00.07: «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». К.,

1997. 24 с.

94. Ващенко С.В. Провадження по виконанню постанов про накладення адміністративних стягнень: навч. посіб. / С.В. Ващенко, В.Г. Поліщук. Запоріжжя, 2000. 72 с.

95. Попов Л.Л. Управление. Гражданин. Ответственность. Сущность, применение и эффективность административных взысканий / Л.Л. Попов, А.П. Шергин. Л.: Наука, 1975. 251 с.

96. Попов Л.Л. Эффективность административно-правовых санкций в сфере охраны общественного порядка. М.: ВНИИ МВД СССР, 1976. 210 с.

97. Повышение безопасности дорожного движения во всем мире: Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН от 10 мая 2010 г. A/RES/64/255. URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N09/477/N.pdf?OpenElement>.

98. Повышение безопасности дорожного движения во всем мире: Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН от 19 апреля 2012 года A/RES/66/260. URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N11/474/44/PDF/N1147444.pdf?OpenElement>.

99. Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 гг. URL: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/russian.pdf.

100. Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020: Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions of 20 July 2010 COM(2010) 389 final. URL: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/road_safety/com_2007210_en.pdf.

101. OECD (2017) Road accidents. Deaths per 1 000 000 inhabitants, 2015. URL: <https://data.oecd.org/transport/road-accidents.htm>.

102. Speed cameras, and penalties Driving in France. URL: <http://www.day-tripper.net/driving-france-speedcameras.html>.

103. Traffic Police. The enforcement of driving rules in France. URL: <https://www.justlanded.com/english/France/Articles/Travel-Leisure/Traffic-Police>.

104. Davis S. Driving in France an introduction. URL: <https://www.frenchentree.com/living-in-france/driving/driving-in-france-an-introduction>.
105. Driving in Germany. URL: <https://www.rac.co.uk/drive/travel/country/germany>.
106. Brown E. California driver handbook / E. Brown, B. Kelly, J. Shiimoto. 2017. URL: https://www.dmv.ca.gov/web/eng_pdf/dl600.pdf.
107. Parking fines and penalty charge notices. URL: <https://www.gov.uk/parking-tickets/print>.
108. Road Traffic Offenders Act 1988. URL: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/53>.
109. United Kingdom. Driving offences and their punishments. URL: <https://www.rac.co.uk/drive/advice/know-how/driving-offences/>.
110. Процессуально-исполнительный кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях: Закон Республики Беларусь от 20 декабря 2006 года № 194-З. URL: http://kodeksy-by.com/pikoar_rb.htm.
111. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федеральный закон Российской Федерации от 30 декабря 2001 года № 195-ФЗ. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=216804&fld=134&dst=102938,095976657#0>.
112. М'яскалюк Є.А. Забезпечення безпеки дорожнього руху на прикладі зарубіжного досвіду / Є.А. М'яскалюк, Н.В. Федоровська // Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції (м. Кривий Ріг, 22 листопада 2016 року). Кривий Ріг, 2017. С. 201-206.
113. Driving disqualifications. URL: <https://www.gov.uk/driving-disqualifications/print>.
114. Reapply for your driving licence if you've been disqualified. URL: <https://www.gov.uk/reapply-licence-revoked>.
115. Driving disqualifications. URL: <https://www.gov.uk/driving->

disqualifications/print.

116. Drink-driving penalties. URL: <https://www.gov.uk/drink-driving-penalties>.

117. Drink-drive rehabilitation courses. URL: <https://www.gov.uk/drink-drive-course>.

118. Луговий І.О. Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху: досвід Федеративної Республіки Німеччини // Правові реформи в Україні: Матеріали V Всеукраїнської науково-теоретичної конференції «Правові реформи України: проблеми та перспективи», частина 1. 16 жовтня 2013 р. К: Нац. акад. внутр. справ. 2013. С. 114-115.

119. Horvath P. DUI Not a Good Thing. URL: <http://www.howtogermany.com/pages/expat2.html>.

120. Skarviken Pär-Ola The Swedish Transport Agency and our work with an alcohol interlock program. URL: <http://etsc.eu/wp-content/uploads/Drink-Driving-in-Sweden-Swedish-Transport-Agency.pdf>.

121. Зарубежный опыт в области обеспечения безопасности дорожного движения. Обеспечение безопасности дорожного движения и практика применения алкозамков в Швеции: обзорная информация / редакционный коллектив Проекта по использованию технических средств контроля на транспортных средствах, осуществляющих социально важные перевозки, в составе: Горский Е.Е., Дугина Т.Н., Козловская Т.В., Приходько А.К., Тарасов Н.М., Якимов А.Ю. М.: Институт транспортной и промышленной безопасности. 2009. 20 с. URL: <http://docplayer.ru/28919116-Zarubezhnyy-opyt-v-oblasti-obespecheniya-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya.html>.

122. Лівар Ю.О. Принципи провадження по виконанню постанов про накладення адміністративних стягнень. URL: <http://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/4652/1/ПРИНЦИПИ%20ПРОВАДЖЕННЯ%20ПО%20ВИКОНАННЮ%20ПОСТАНОВ.pdf>.

123. Ришелюк А.М. Законотворчість в Україні. URL: [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?Z21ID=&I21DBN=S=1&%20A\\$](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?Z21ID=&I21DBN=S=1&%20A$).

124. Лошицький М.В. Актуальні питання удосконалення законодавства з оформлення органами внутрішніх справ матеріалів про адміністративні правопорушення / М.В. Лошицький, Т.П. Мінка. URL: http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJR21C2015_1_5.

125. Салманова Ю.О. Вдосконалення адміністративного законодавства за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN10&S21CNR=20&S21STN=1STR=vhad_2013_61-62_5.

126. Михайлов Р.І. Реформування законодавства у сфері безпеки дорожнього руху. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILE=&2_S218STR=Ptdu_2015_3_12.

127. Калугін Є.П. Особливості провадження щодо виконання постанов про накладення попередження у сфері безпеки дорожнього руху // Актуальні проблеми державотворення, правотворення та правозастосування: матеріали наук. семінару (Дніпро, 9 груд. 2016 р.). Дніпро: Дніпроп. держ.ун-т внутр. справ; Ліра ЛТД, 2017. С. 62-65.

128. Новые камеры на дорогах: сотни штрафов за день. URL: <http://korrespondent.net/ukraine/3708613-novye-kamery-na-dorohakh-sotny-shtrafov-za-den>.

129. Калугін Є.П. Генеза функції міліції в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в умовах системних реформ / Є.П. Калугін, В.В. Доненко // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ: зб. наук. праць. 2014. № 4. С. 188-198.

130. Ківалов С.В. Принципи державної служби у новому законі «Про державну службу». URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&pdp_2012_68_4.

131. Концепція розвитку електронного урядування в Україні, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 13 грудня

2010 року № 2250-р. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2250-2010-p>.

132. Гройсман анонсував запуск в Україні цифрового підпису в паспортах і мобільних пристроях. URL: <http://biz.nv.ua/tech/grojsman-anonsiroval-zapusk-v-ukraine-tsifrovoj-podpisi-v-pasportah-i-mobilnyh-1630811.html>.

ДОДАТКИ

Додаткок А

**СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ
ТА ВІДОМОСТІ ПРО АПРОБАЦІЮ РЕЗУЛЬТАТІВ ДИСЕРТАЦІЇ**

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Калугін Є.П. Класифікація адміністративних деліктів у сфері безпеки дорожнього руху // *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2013. № 4. С. 154-163.

2. Калугін Є.П. Безпека дорожнього руху: охорона чи захист? До створення понять // *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2014. № 2. С. 149-158.

3. Калугін Є.П. Генеза функції міліції в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в умовах системних реформ / Є.П. Калугін, В.В. Доненко // *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2014. № 4. С. 188-198.

4. Калугін Є.П. Штрафні бали як вид адміністративного стягнення: зарубіжний досвід та його впровадження в Україні // *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*. 2016. № 4. С. 110-115.

5. Калугин Е.П. Развитие наказаний за управление транспортными средствами лицами, находящимися в состоянии опьянения, в административно-деликтном законодательстве Украины // *Leges si viata*. 2016. № 2. С. 46-49.

6. Калугін Є.П. Новий вид стягнень в адміністративно-деліктному законодавстві України та проблеми його впровадження / Є.П. Калугін, В.В. Доненко // *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2016. № 1. С. 173-179.

7. Калугін Є.П. Зарубіжний досвід нормативно-правового забезпечення виконання рішень про накладення адміністративного штрафу за порушення в

сфері безпеки дорожнього руху та шляхи його запозичення у законодавство України // *Прикарпатський юридичний вісник*. 2017. № 3. С. 48-52.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

8. Калугін Є.П. Умови ефективності застосування адміністративних санкцій у сфері дорожнього руху // *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали VII Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Донецьк, 15-16 листоп. 2012 р.)*. Донецьк: Ландон XXI, 2012. С. 77-79 (публікація тез).

9. Калугін Є.П. Ефективність застосування адміністративних санкцій у сфері дорожнього руху та прокурорський нагляд за виконанням законів при провадженні у справах про адміністративні правопорушення // *Актуальні проблеми державотворення і правотворення: матеріали наук. семінару (м. Дніпропетровськ, 7 груд. 2012 р.)*. Дніпропетровськ: ДДУВС, 2012. С. 98-101 (усна доповідь з публікацією тез).

10. Калугін Є.П. Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху за законодавством Російської Федерації // *Актуальні проблеми правоохоронної діяльності та юридичної науки: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Дніпропетровськ 19-20 верес. 2013 р.)*. Дніпропетровськ: ДДУВС, 2013. С. 471-475 (усна доповідь з публікацією тез).

11. Калугін Є.П. Напрямки розвитку адміністративно-деліктного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху // *Правова держава: історія, сучасність та перспективи формування в умовах євроінтеграції: матеріали українсько-польської наук.-практ. конф. (м. Дніпропетровськ, 15 листоп. 2013 р.)*. Дніпропетровськ: ДДУВС, 2013. С. 98-99 (усна доповідь з публікацією тез).

12. Калугін Є.П. Перспективи розвитку адміністративно-деліктного законодавства в сфері безпеки дорожнього руху // *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали Восьмої міжнар. наук.-практ. конф. (м. Донецьк, 22 листоп. 2013 р.)*. Донецьк: ДДУВС, 2013. С. 122-126 (публікація тез).

тез).

13. Доненко В.В., Калугін Є.П. Перспективи розвитку адміністративно-деліктного законодавства в сфері безпеки дорожнього руху // Права людини: теорія, реальність, перспективи: матеріали наук.-практ. семінару, присвяч. 65-й річниці проголошення Загальної декларації прав людини (м. Дніпропетровськ, 12 груд. 2013 р.). Дніпропетровськ: ДДУВС, 2014. С. 78-81 (усна доповідь з публікацією тез).

14. Калугін Є.П. Проблеми адміністративно-деліктного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху // Правова держава: історія, сучасність та перспективи формування в Україні: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Дніпропетровськ, 31 жовт. 2014 р.). Дніпропетровськ: Середняк Т.К.; ДДУВС, 2014. С. 49-51 (усна доповідь з публікацією тез).

15. Калугін Є.П. Окремі питання застосування адміністративного стягнення у вигляді позбавлення спеціального права, наданого громадянину в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху // Права людини: теорія, реальність, перспективи: матеріали семінару, присвяч. 50-річчю ДДУВС (м. Дніпропетровськ, 14 груд 2014 р.). Дніпропетровськ: ДДУВС, 2014. С. 94-97 (усна доповідь з публікацією тез).

16. Калугін Є.П. Правова природа адміністративно-правового захисту у сфері безпеки дорожнього руху / Доненко В.В., Калугін Є.П. // Юридична освіта та юридична наука в Україні: витоки, сучасність, перспективи: тези доповідей Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 16-17 жовт. 2014 р.) / за заг. ред. Т.О. Коломoeць. Запоріжжя: ЗНУ, 2014. С. 75-76 (публікація тез).

17. Калугін Є.П. До питання розвитку адміністративно-деліктного законодавства в сфері безпеки дорожнього руху // Адміністративне право та процес України: пріоритетні напрямки розвитку в умовах демократизації: тези доп. Міжнар. наук.-практ. конф. пам'яті д-ра юрид. наук, проф., засл. діяча науки і техніки України Л.В. Ковалю (м. Запоріжжя, 21-28 лют. 2014 р.) / за заг. ред. Т.О. Коломoeць. Запоріжжя: ЗНУ, 2014. С. 82-84 (публікація тез).

18. Калугін Є.П. Штрафні бали як новий вид адміністративних стягнень //

Актуальні проблеми державотворення, правотворення та правозастосування: матеріали наук. семінару, присвяч. 50-річчю Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ та 25-річчю ВГО «Асоціація українських правників» (м. Дніпропетровськ, 10 груд 2015 р.). Дніпропетровськ: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ; Ліра ЛТД, 2016. С. 181-184 (публікація тез).

19. Калугін Є.П. Особливості провадження щодо виконання постанов про накладення попередження у сфері безпеки дорожнього руху // Актуальні проблеми державотворення, правотворення та правозастосування: матеріали наук. семінару (м. Дніпро, 9 груд. 2016 р.). Дніпро: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ; Ліра ЛТД, 2017. С. 62-65 (усна доповідь з публікацією тез).

АКТИ ВПРОВАДЖЕННЯ



ВЕРХОВНА РАДА УКРАЇНИ

Комітет з питань правової політики та правосуддя

01008, м. Київ-8, вул. М. Грушевського, 5, тел.: 255-35-84

№ 04-03/15-1909

"22" серпня 2017 р.

АКТ

впровадження результатів дисертаційного дослідження

КАЛУГІНА Є.П. у законотворчу діяльність

Комісія у складі: Голови Комітету Верховної Ради України з питань правової політики та правосуддя Князевича Р.П., керівника секретаріату Комітету Венгера В.М., заступника керівника секретаріату Комітету Колісника І.В. склала цей акт з приводу того, що комісією розглянуто результати дисертаційного дослідження КАЛУГІНА Євгенія Павловича на тему: «Виконання адміністративних стягнень в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», поданого на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук (доктора філософії) за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право.

Комісія вважає, що представлені пропозиції, отримані на основі проведеного комплексного дисертаційного дослідження, мають необхідний теоретичний і методологічний рівень, практичну значимість, є надзвичайно актуальними та можуть бути використані для вдосконалення нормативно-правових актів України як основної форми права в нашій державі.

Голова Комітету

Р.П. КНЯЗЕВИЧ

Керівник секретаріату Комітету

В.М. ВЕНГЕР

Заступник керівника секретаріату Комітету

І.В. КОЛІСНИК

**ПРИВАТНИЙ ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД
«ЛЬВІВСЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІЗНЕСУ ТА ПРАВА»**

ЗАТВЕРДЖУЮ

**Ректор
Приватного вищого навчального
закладу
«Львівський університет бізнесу
та права»
д. е. н., професор, академік
Української академії наук,
академік Міжнародної академії
комп'ютерних наук та систем,
Заслужений працівник освіти
України**

« _____ » _____ 201_ р.

Л. А. Чистоклетова



АКТ

« _____ » _____ 201_ р.

м. Львів

№ 11

Про впровадження дисертаційного дослідження «Виконання адміністративних стягнень в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» Калугіна Є.П. в навчальний процес ПВНЗ «ЛУБП»

ПІДСТАВА: наказ ректора Приватного вищого навчального закладу «Львівський університет бізнесу та права» від « _____ » _____ 201_ р. № 11

Уклала експертна комісія з виявлення, узагальнення та впровадження позитивного досвіду роботи у складі:

голови : декана юридичного факультету, к.ю.н., доцента
Крамар Р.І.

секретаря: професора кафедри адміністративного права і процесу, фінансового та інформаційного права, д.ю.н., професора
Чистоклетова Л.Г.

членів комісії: зав. кафедри кримінально-правових дисциплін юридичного факультету, к.ю.н. Хитри І.Я.

У присутності: здобувача Калугіна Є.П.

Комісія відповідно до наказу по університету від « » _____ 201_ р. засвідчують, що матеріали дисертації Калугіна Євгена Павловича на тему «Виконання адміністративних стягнень в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук, за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право впроваджені у навчальний процес ПВНЗ «ЛУБП» для підготовки та викладення лекцій з курсів : «Адміністративне право», «Адміністративна відповідальність», «Адміністративний процес», робочих навчальних програм, методичних рекомендацій для самостійної роботи, а саме:

1. Калугін Є.П. Класифікація адміністративних деліктів у сфері безпеки дорожнього руху // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ : зб. наук. праць. – 2013. – № 4. – С. 154-163.

2. Калугін Є.П. Безпека дорожнього руху: охорона чи захист. До співвідношення понять // Калугін Є.П. // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ : зб. наук. праць. – 2014. – № 2. – С. 149-158.

3. Калугін Є.П. Доненко В.В. Генеза функції міліції в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в умовах системних реформ // Калугін Є.П., Доненко В.В. // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ : зб. наук. праць. – 2014. – № 4. – С. 188-198.

4. Калугін Є.П. Штрафні бали як вид адміністративного стягнення : зарубіжний досвід та його впровадження в Україні // Калугін Є.П. // Вісник Запорізького національного університету: Збірник наукових праць. Юридичні науки. – Запоріжжя: Запорізький національний університет, 2016. – № 4. – С. 110 – 115.

5. Калугін Є.П. Развитие наказаний за управление транспортными средствами лицами, находящимися в состоянии опьянения а административно-деликтном законодательстве Украины // *Legea si viata*. - 2016. - №2 (август). – С. 46-49 .

6. Калугін Є.П. Доненко В.В. Новий вид стягнень в адміністративно-деліктному законодавстві України та проблеми його впровадження // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ: зб. наук. праць. – 2016. - № 1. - С. 173 -179.

Комісія вважає, що представлені пропозиції, отримані в результаті комплексного дисертаційного дослідження, здобуті на основі узагальнення

теорії і практики адміністративно-делітного законодавства, мають необхідний теоретичний і методологічний рівень та практичну значимість, є актуальними та можуть бути використані при його вдосконаленні.

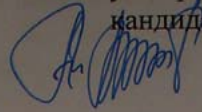
**Голова комісії
секретар комісії
члени комісії:**



**Р.І. Крамар
Л. Г. Чистоклетов
І. Я. Хитра**

ЗАТВЕРДЖУЮ

Проректор
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ,
кандидат юридичних наук


О.В. Ведмідський

„ ___ ” _____ 2017 року

АКТ

„ ___ ” _____ 2017 р.

м. Дніпро

№ _____

Про впровадження у наукову діяльність Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ основних результатів дисертації Калугіна Євгенія Павловича «Виконання адміністративних стягнень в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право

Уклала комісія у складі:

голови:

начальника відділу організації наукової роботи Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, доктора філософських наук, Марченко О.В.

членів комісії:

старшого наукового співробітника відділу організації наукової роботи Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, кандидата юридичних наук, старшого наукового співробітника Березняка В.С.

професора кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності, доктора юридичних наук, професора Миронюка Р.В.

розглянувши результати наукового дослідження аспіранта кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ Калугіна Є.П. за темою: «Виконання адміністративних стягнень в сфері забезпечення безпеки

дорожнього руху» мають необхідний теоретичний і методологічний рівні та практичну значимість й використовуються у науково-дослідній роботі кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності, Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ під час проведення загальнотеоретичних та галузевих досліджень з питань удосконалення адміністративно-юрисдикційної діяльності підрозділів Національної поліції України.

ВИСНОВОК

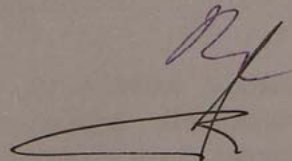
Результати дисертаційної роботи Калугіна Євгенія Павловича на тему: «Виконання адміністративних стягнень в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» вважати впровадженими у наукову діяльність Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ під час проведення загальнотеоретичних та галузевих досліджень з актуальних питань адміністративно - правового регулювання забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Голова комісії:



О.В. Марченко

Члени комісії:

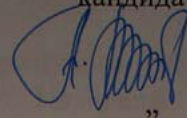


В. С. Березняк

Р. В. Миронюк

ЗАТВЕРДЖУЮ

Проректор
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ,
кандидат юридичних наук


О.В. Ведмідський

„__” _____ 2017 р.

АКТ

„__” _____ 2017 р. м. Дніпро

№ _____

Про впровадження у наукову діяльність
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ основних
результатів дисертації на здобуття
наукового ступеня кандидата юридичних
наук за спеціальністю 12.00.07 –
адміністративне право і процес; фінансове
право; інформаційне право

Уклала комісія у складі:

Голови:

начальника навчально-методичного
відділу Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ, кандидата
технічних наук, доцента,
Ю. І. Тюрі;

Членів комісії:

завідувач кафедри адміністративного
права, процесу та адміністративної
діяльності Дніпропетровського
державного університету внутрішніх
справ, доктора юридичних наук, доцента,
полковника поліції Т. П. Мінки;

професора кафедри адміністративного
права, процесу та адміністративної
діяльності Дніпропетровського
державного університету внутрішніх
справ, доктора юридичних наук,
професора Р. В. Миронюка.

Про те, що основні результати дисертаційного дослідження Є.П. Калугіна
«Виконання адміністративних стягнень в сфері забезпечення безпеки
дорожнього руху» впроваджені у навчальний процес кафедри адміністративного
права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ.

Зокрема, наукові публікації Калугіна Є.П.:

1. Калугін Є.П. Класифікація адміністративних деліктів у сфері безпеки дорожнього руху / Є.П. Калугін // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ: зб. наук. праць. – 2013. – № 4. – С. 154-163.

2. Калугін Є.П. Безпека дорожнього руху: охорона чи захист. До створення понять / Є.П. Калугін // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ: зб. наук. праць. – 2014. – № 2. – С. 149-158.

3. Калугін Є.П. Генеза функції міліції в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в умовах системних реформ / Є.П. Калугін, В.В. Доненко // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ: зб. наук. праць. – 2014. – № 4. – С. 188-198.

4. Калугін Є.П. Штрафні бали як вид адміністративного стягнення : зарубіжний досвід та його впровадження в Україні / Є.П. Калугін // Вісник Запорізького національного університету: Збірник наукових праць. Юридичні науки. – 2016. – № 4. – С. 110-115.

5. Калугін Є.П. Развитие наказаний за управление транспортными средствами лицами, находящимися в состоянии опьянения а административно-деликтном законодательстве Украины / Е.П. Калугин // *Leges si viata*. – 2016. – № 2 (август). – С. 46-49.

6. Калугін Є.П. Новий вид стягнень в адміністративно-деліктному законодавстві України та проблеми його впровадження / Є.П. Калугін, В.В. Доненко // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ: зб. наук. праць. – 2016. – № 1. – С. 173-179.

несуть у собі теоретичне і практичне значення, що полягає у можливості використання положень, рекомендацій і висновків у навчальному процесі під час викладення дисциплін : «Адміністративне право» «Адміністративний процес», а також під час розробки навчальних і методичних посібників, лекцій, методичних рекомендацій та при удосконаленні вже існуючих й розробці нових навчальних планів і програм до зазначених дисциплін.

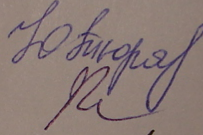
Використання результатів дисертаційної роботи Калугіна Є.П. сприятиме активізації та підвищенню ефективності навчального процесу й рівня базових і спеціальних знань майбутніх юристів із вище вказаних дисциплін.

ВИСНОВОК

Результати дисертаційної роботи на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук Калугіна Євгенія Павловича на тему «Виконання адміністративних стягнень в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»

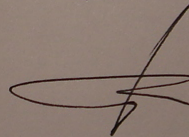
вважати впровадженими у навчальний процес кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності, під час викладання дисциплін «Адміністративне право», «Адміністративний процес», розробці навчально-методичного забезпечення до зазначених дисциплін.

Голова комісії



Ю. І. Тюрє

Члени комісії:



Т. П. Мінка

Р. В. Миронюк

ЗАТВЕРДЖУЮ

Голова Жовтневого районного суду
м. Дніпропетровська
Гончаренко В.М.



« ___ » _____

АКТ

« ___ » _____ 2017 р.

м. Дніпро

№ _____

Про впровадження у практичну діяльність Жовтневого районного суду м. Дніпропетровська основних результатів дисертаційного дослідження Калугіна Євгенія Павловича «Виконання адміністративних стягнень в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право

Уклала комісія у складі:

Голови: Шелестов К.О. – суддя, кандидат юридичних наук

Членів комісії: Большой Д.Є.; Єрмоленко Я.В. – помічники судді

Про те, що до Жовтневого районного суду м. Дніпропетровська надійшли матеріали дисертаційного дослідження Калугіна Євгенія Павловича «Виконання адміністративних стягнень в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», виконаного на кафедрі адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ.

Актуальність обраної теми дослідження обґрунтована необхідністю вирішувати наукові і практичні проблеми своєчасного і належного виконання судових рішень, в тому числі по справам про адміністративні правопорушення, які уповноважені розглядати районні суди. Додаткової актуальності додає складна ситуація з забезпечення безпеки дорожнього руху на автошляхах України. А також тією обставиною, що судами виносяться постанови про накладення суворих адміністративних стягнень за найбільш небезпечні порушення правил дорожнього руху. А з урахуванням тематики дослідження Калугіна Є.П. має не тільки теоретичний інтерес, а практичну значущість.

Проведене дослідження визначає проблемні аспекти даної сфери, оскільки провадження в справах про адміністративні правопорушення, притягнення до відповідальності є ефективним за умов виконання адміністративних стягнень, однак потребує суттєвого покращення.

Основні результати наукового дослідження Калугіна Є.П. є слушними для адміністративно-юрисдикційної діяльності суду в цілому та за правопорушення в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху зокрема.

Адже судовий розгляд справ про адміністративні правопорушення, пов'язаних із безпекою дорожнього руху, є особливим видом адміністративно-деліктного провадження, що вирізняється широкими повноваженнями суду, як незалежного і самостійного юрисдикційного органу, щодо застосування всього спектру адміністративних санкцій.

Мова йде про такі адміністративні стягнення, як попередження, штраф, штрафні бали, оплатне вилучення предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення (транспортного засобу), позбавлення спеціального права, наданого даному громадянину (позбавлення права керування транспортними засобами) (статті 24, 298 -327 КУпАП)

Саме для вирішення цих питань розроблено науково обґрунтовані пропозиції щодо вдосконалення нормотворчої та правозастосовної діяльності

в частині забезпечення виконання адміністративних стягнень в сфері забезпечення безпеки дорожнього .

Результати та пропозиції, отримані у ході дисертаційного дослідження, ґрунтовні, мають практичне значення та впроваджені в адміністративно-юрисдикційну діяльність суду.

Акт обговорено і схвалено на спільному засіданні, протокол № __ від __. __. 2017 р.

Голова комісії
суддя Жовтневого районного суду
міста Дніпропетровська
кандидат юридичних наук

Шелестов К.О.

Члени комісії:

помічник Голови Жовтневого районного суду
міста Дніпропетровська

Большой Д.Є.

помічник судді Жовтневого районного суду
міста Дніпропетровська

Єрмоленко Я.В.



2017 р.

АКТ
про впровадження в навчальний процес Університету митної справи та фінансів матеріалів дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук Калугіна Євгенія Павловича «Виконання адміністративних стягнень в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»

Комісія у складі: декана юридичного факультету д.і.н., професора Колесникова К.М., завідуючого кафедрою адміністративного та митного права, д.ю.н., професора Кунева Ю.Д. та начальника навчально-методичного відділу к.е.н., доцента Дубицького Д.П., розглянувши результати наукового дослідження аспіранта кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ Калугіна Є.П. за темою: «Виконання адміністративних стягнень в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», встановила, що вони мають необхідний теоретичний і методологічний рівні та практичну значимість й використовуються у навчально-методичній роботі кафедри адміністративного та митного права Університету митної справи та фінансів під час проведення лекційних та практичних занять з питань адміністративно - правового регулювання забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

ВИСНОВОК

Результати дисертаційної роботи Калугіна Євгенія Павловича на тему: «Виконання адміністративних стягнень в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» вважати впровадженими у наукову діяльність Університету митної справи та фінансів під час проведення лекційних та практичних занять актуальних з питань адміністративно - правового регулювання забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Декан юридичного факультету
 Університету митної справи та фінансів,
 д.і.н., професор

К.М. Колесников

Завідуючий кафедрою
 адміністративного та митного права
 Університету митної справи та фінансів,
 д.ю.н., професор

Ю.Д. Кунев

Начальник навчально-методичного відділу
 Університету митної справи та фінансів,
 к.е.н., доцент

Д.П. Дубицький



про впровадження в науково-дослідну діяльність Університету митної справи та фінансів матеріалів дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук Калугіна Євгенія Павловича «Виконання адміністративних стягнень в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»

Комісія у складі: проректора з наукової роботи, д.ю.н., професора Приймаченка Д.В., декана юридичного факультету д.і.н., професора Колесникова К.М., завідуючого кафедрою адміністративного та митного права, д.ю.н., професора Кунева Ю.Д., склали цей акт про те, що матеріали дисертаційного дослідження Калугіна Євгенія Павловича «Виконання адміністративних стягнень в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», поданого на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук, використовуються в науково-дослідній діяльності кафедри адміністративного та митного права.

На кафедру адміністративного та митного права було подано для ознайомлення та подальшого використання матеріали, в яких викладено основні положення дисертаційного дослідження, а саме:

1. Калугін Є.П. Класифікація адміністративних деліктів у сфері безпеки дорожнього руху / Є.П. Калугін // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ: зб. наук. праць. – 2013. – № 4. – С. 154-163.

2. Калугін Є.П. Безпека дорожнього руху: охорона чи захист. До створення понять / Є.П. Калугін // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ: зб. наук. праць. – 2014. – № 2. – С. 149-158.

3. Калугін Є.П. Генеза функції міліції в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в умовах системних реформ / Є.П. Калугін, В.В. Доненко // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ: зб. наук. праць. – 2014. – № 4. – С. 188-198.

4. Калугін Є.П. Штрафні бали як вид адміністративного стягнення : зарубіжний досвід та його впровадження в Україні / Є.П. Калугін // Вісник Запорізького національного університету: Збірник наукових праць. Юридичні науки. – 2016. – № 4. – С. 110-115.

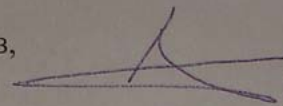
5. Калугін Є.П. Развитие наказаний за управление транспортными средствами лицами, находящимися в состоянии опьянения а административно-деликтном законодательстве Украины / Е.П. Калугін // Legea si viata. – 2016. – № 2 (август). – С. 46-49.

6. Калугін Є.П. Новий вид стягнень в адміністративно-деліктному законодавстві України та проблеми його впровадження / Є.П. Калугін, В.В. Доненко // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ: зб. наук. праць. – 2016. – № 1. – С. 173-179.

ВИСНОВОК

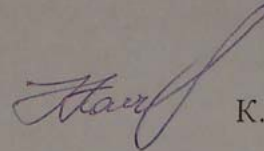
Комісія вважає, що результати проведеного дисертаційного дослідження Калугіна Євгенія Павловича на тему «Виконання адміністративних стягнень в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» є науково обґрунтованими і закладають концептуальні основи подальшого вдосконалення механізму правового регулювання в публічно-правовій сфері. Результати презентованого дослідження впроваджені у науково-дослідну діяльність кафедри адміністративного та митного права Університету митної справи та фінансів.

Проректор з наукової роботи
Університету митної справи та фінансів,
д.ю.н., професор

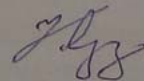


Д.В. Приймаченко

Декан юридичного факультету
Університету митної справи та фінансів,
д.і.н., професор
Завідуючий кафедрою
адміністративного та митного права
Університету митної справи та фінансів,
д.ю.н., професор



К.М. Колесников



Ю.Д. Кунєв

ЗАТВЕРДЖУЮ

Начальник управління превентивної діяльності ГУНП в Дніпропетровській області
підполковник поліції
Очеретян М.А.

„_____” 2017 р.

АКТ

„_____” 2017 р. м. Дніпро № _____

Про впровадження у практичну діяльність патрульної поліції України в Дніпропетровській області основних результатів дисертації Калугіна Є.П. «Виконання адміністративних стягнень в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право

уклала комісія у складі:

голови: Мороза С.П. - заступник начальника управління превентивної діяльності, підполковник поліції

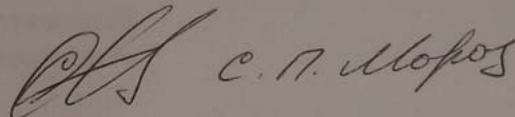
членів комісії: Гарічев В.В. – начальник відділу аналізу та планування управління превентивної діяльності, майор поліції

Комісія розглянула основні результати проведеного Калугіним Є.П. дисертаційного дослідження на тему «Виконання адміністративних стягнень в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», та встановила, що тема дослідження відповідає дисертаційне дослідження Калугіна Є.П. відповідає потребам практичної діяльності Національної поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Зокрема, у дисертації містяться правові, теоретичні та організаційні засади виконання адміністративних стягнень в сфері безпеки дорожнього руху.

В роботі ґрунтовно досліджені як самі адміністративні стягнення, які застосовуються в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (попередження, штраф, штрафні бали, оплатне вилучення транспортного засобу, позбавлення права на керування транспортними засобами, адміністративний арешт), так і особливості виконання цих стягнень.

Впровадження результатів дисертаційного дослідження Калугіна Є.П. сприятиме підвищенню ефективності діяльності працівників патрульної служби Національної поліції під час несення служби з забезпечення безпеки дорожнього руху. Відповідно, теоретичні і практичні результати зазначеної науково-дослідної роботи свідчать про актуальність та практичну значимість виконаного дослідження. Результати дослідження будуть використані при підготовці та проведенні занять в системі службової підготовки, при проведенні інструктажів перед несенням служби, в межах підвищення кваліфікації та перепідготовки особового складу.

Голова комісії:

 С. П. Калугін

Члени комісії:

 В. В. Герасимов