

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

Молчанов Ростислав Юрійович



УДК: 342.951

ДИСЕРТАЦІЯ
АДМІНІСТРАТИВНО-ЮРИСДИКЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ ПАТРУЛЬНОЇ
ПОЛІЦІЇ У СФЕРІ 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



О. Молчанов

Науковий керівник –

Гаркуша В'ячеслав Вікторович,

кандидат юридичних наук

Дніпро – 2018

АНОТАЦІЯ

Молчанов Р.Ю. Адміністративно-юрисдикційна діяльність патрульної поліції у сфері 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, 2018.

Дисертація присвячена комплексному дослідженню питань адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху. В роботі досліджено теоретико-правові підстави адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема запропоновано оптимізацію понятійного інструментарію досліджуваної сфери, а саме визначено поняття адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху, під якою запропоновано розуміти врегульовану нормами адміністративного права діяльність патрульної поліції щодо виявлення та припинення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, застосування у випадках та на підставах передбачених законом заходів забезпечення провадження у справах про адміністративне правопорушення, складення протоколу та інших процесуальних документів та направлення їх за підвідомчістю або розгляду справи та винесення постанови у справі про адміністративне правопорушення за порушення правил дорожнього руху; а також поняття безпеки дорожнього руху як нормативно врегульований та забезпечений контролем уповноважених на те осіб стан суспільних відносин у сфері просторового пересування осіб, які беруть безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішоходи, водії транспортних засобів, пасажери чи погоничі тварин при якому вони захищені від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків.

Виділено ознаки поняття безпеки дорожнього руху, до яких віднесено: нормативне забезпечення безпеки дорожнього руху; забезпеченість контролю уповноваженими на те посадовими особами; наявність суспільних відносин у сфері просторового пересування учасників дорожнього руху; захищеність учасників дорожнього руху від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків.

Виділені функції адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема: охоронну - полягає в захисті відповідних суспільних відносин, які складаються у сфері безпеки дорожнього руху, шляхом контролю патрульної поліції за дотриманням усіма учасниками дорожнього руху та посадовими особами законодавства у сфері безпеки дорожнього руху; виховну - полягає у вихованні учасників дорожнього руху у дусі точного і неухильного дотримання Конституції України та інших законодавчих актів, поваги до прав, честі і гідності інших громадян, до правил співжиття, сумлінного виконання своїх обов'язків, відповідальності перед суспільством, регулятивну - реалізується шляхом втілення конкретних норм права в реальні дії патрульної поліції, направленої на припинення порушень Правил дорожнього руху, зупинки транспортних засобів, здійснення необхідних поліцейських заходів, регулювання дорожнього руху, у випадках передбачених законом притягнення до відповідальності правопорушників тощо; та превентивна – полягає у попередженні вчинення адміністративних правопорушень та злочинів у сфері безпеки дорожнього руху як самим правопорушником, так і іншими учасниками дорожнього руху та посадовими особами.

Розглянуто новели законодавчого регулювання адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху, виділені як позитивні риси, так і недоліки зазначених змін. Запропоновані заходи щодо вдосконалення порядку регулювання відносин у цій сфері, а саме: 1) з метою уникнення випадків прострочення звернення постанови про накладення стягнення за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані

в автоматичному режимі, час звернення постанови до виконання рахувати не з моменту винесення постанови, а з моменту її вручення особі, яка притягається до відповідальності; 2) Надано пропозиції ідентифікації особи, яка керує транспортним засобом в момент фіксації правопорушення; 3) в разі фіксації правопорушення в автоматичному режимі притягувати до відповідальності не власника транспортного засобу, а водія – особу, яка фактично керувала транспортним засобом в момент фіксації правопорушення за допомогою технічного засобу, працюючого в автоматичному режимі. Після фіксації правопорушення, транспортний засіб підлягає зупиненню поліцейським, а в разі неможливості цього зробити, обов'язок встановити особу правопорушника покладається на відповідний підрозділ Національної поліції; 3) спрощене провадження у справах про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху здійснювати тільки в разі погодження особи, яка вчинила правопорушення з вчиненням правопорушенням, а також зі стягненням, що на нього накладається, в іншому випадку провадження повинно здійснюватись в звичайному порядку.

Розглянуто особливості адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, провадження в яких входить до компетенції патрульної поліції, виявлено недоліки окремих складів адміністративних правопорушень та запропоновано заходи щодо їх вдосконалення, а саме:

- з метою дотримання принципу верховенства права, мети адміністративного стягнення, справедливості та відповідності тяжкості вчиненого правопорушення та стягнення, яке передбачене за його вчинення запропоновано внести зміни до статті 121 КУпАП - в частині 1 залишити тільки найбільш грубі технічні несправності транспортного засобу, які безпосередньо впливають на безпеку дорожнього руху, інші технічні несправності закріпити в окремій частині вказаної норми;

- у зв'язку з неможливістю та недоцільністю на практиці застосовувати певні положення альтернативної диспозиції частини 2 статті 122 КУпАП запропоновано виключити відповідальність за цією нормою таких діянь як

порушення правил безпечної дистанції або інтервалу, порушення правил розташування транспортних засобів на проїзній частині. Також обґрунтовано необхідність зміни формулювання, яке визначає відповідальність за порушення правил користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами, а саме слова «при початку руху чи зміні його напрямку», змінити на «при здійсненні маневрування».

- враховуючи відсутність відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило потерпілому тілесні ушкодження легкого ступеня тяжкості, запропоновано усунути дану прогалину в законодавстві, шляхом внесення змін до статті 124 КУпАП, а саме доповнити її частиною другою, в якій передбачити відповідальність за дане діяння.

- з метою ефективної протидії керуванню транспортними засобами в стані сп'яніння запропоновано конкретні заходи, такі як: 1) встановлення диференціації відповідальності залежно від ступеня сп'яніння особи, яка керує транспортним засобом; 2) криміналізувати діяння у вигляді керування транспортним засобом особою у якої виявлено під час проходження огляду на встановлення стану сп'яніння більше 0,6 проміле алкоголю в крові або якщо в такої особи встановлено факт наркотичного сп'яніння або особа відмовилась від проходження огляду на встановлення стану сп'яніння або ж вчинила повторно протягом року правопорушення передбачене частиною 1 статті 130 КУпАП та інші.

Виділено види адміністративних актів, які приймає патрульна поліція за результатами адміністративно-юрисдикційної діяльності у сфері безпеки дорожнього руху, які класифіковані залежно від змісту і сфери застосування на три групи: 1) адміністративні акти у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху; 2) адміністративні акти, що видаються при застосуванні заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху; 3) адміністративні акти, що видаються при розгляді скарг на дії чи бездіяльність працівників патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього

руху. Розглянуто особливості діяльності патрульної поліції при здійсненні провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Запропоновані конкретні заходи, спрямовані на вдосконалення правової основи та практики застосування заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, такі як: 1) заборона стягувати кошти за зберігання транспортних засобів протягом 3 днів тимчасового затримання; 2) можливість звернення до підрозділу поліції із заявою про повернення транспортного засобу не тільки його власнику, а й особі, яка керує транспортним засобом в момент фіксації правопорушення при умові наявності в даної особи свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу; 3) розширення підстав для тимчасового затримання транспортних засобів шляхом доставлення його на спеціальний майданчик чи стоянку, зокрема при наявності технічної несправності транспортного засобу з якою, відповідно до правил дорожнього руху, його експлуатація забороняється, якщо усунути таку несправність на місці не можливо. 4) запропоновано зменшити час тимчасового затримання транспортного засобу, шляхом його блокування – до 12 год. з відповідальністю поліції за його збереження.

Охарактеризовано повноваження патрульної поліції на кожній стадії провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Надано пропозиції щодо вдосконалення їх практичної реалізації, а саме: 1) при проведенні огляду на стан сп'яніння водія транспортного засобу – запропоновано внесення змін до п. 2.5 Правил дорожнього руху України; 2) при оформленні правопорушень, передбачених статтею 130 КУпАП – запропоновано запровадити спеціально обладнані пересувні пункти (автомобілі), що належать закладам охорони здоров'я і відповідають установленим МОЗ вимогам; запровадити місця обов'язкової перевірки водіїв транспортних засобів на стан сп'яніння та ін.

Проаналізовано зарубіжний досвід тих країн, які мають високий рівень організації дорожнього руху, а також якісний контроль поліції за

дотриманням правил дорожнього руху і виділені ключові параметри дотримання яких в нашій країні дозволило б удосконалити рівень безпеки дорожнього руху. До них відносяться: швидкісний режим руху транспортних засобів, допустимий рівень алкоголю в крові у водія транспортного засобу та заходи протидії керуванню транспортними засобами в стані алкогольного сп'яніння; вимоги до використання фар ближнього світла; обладнання, яке потрібно мати в транспортному засобі та інші.

Виділено чотири основні напрямки удосконалення адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху:

- посилення контролю за дотриманням учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху. При цьому запропоновано врегулювати суспільні відносини щодо використання транспортних засобів на території України з євро номерами, шляхом встановлення доступних ставок розмитнення транспортних засобів, розроблення єдиних правил перетину державного кордону, встановлення відповідальності за порушення вказаного законодавства у вигляді штрафних санкцій з конфіскацією транспортного засобу та інші;

- збільшення повноважень працівників патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху, а саме запропоновано на законодавчому рівні закріпити обов'язок водія передати документи, передбачені в Правилах дорожнього руху поліцейському на його вимогу. Для цього запропоновано відповідні зміни до Правил дорожнього руху України;

- запровадження ефективної системи штрафних санкцій за порушення Правил дорожнього руху;

- вдосконалення засобів організації дорожнього руху, приведення в належний стан автомобільних доріг та дорожньої інфраструктури, постійне вживання інші заходів, направлених на забезпечення безпеки дорожнього руху.

Ключові слова: адміністративно-юрисдикційна діяльність,

патрульна поліція, безпека дорожнього руху, провадження у справах про адміністративні правопорушення.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Молчанов Р.Ю. Новели законодавчого регулювання адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. 2016 № 2. С. 148-154.

2. Молчанов Р.Ю. Провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право». 2016 випуск 38, том 2. С. 15-19.

3. Молчанов Р.Ю. Повноваження патрульної поліції щодо здійснення адміністративно-юрисдикційної діяльності у сфері безпеки дорожнього руху // Юридичний науковий електронний журнал – електронне наукове фахове видання юридичного факультету ДВНЗ «Запорізький національний університет». 2016 № 3. С. 101-104. URL: http://www.lsej.org.ua/3_2016/31.pdf

4. Молчанов Р.Ю. Меры полицейского воздействия в новом законодательстве Украины о полиции // Закон и жизнь: международный научно-практический правовой журнал. 2017 № 2/2. С. 81 – 83.

5. Молчанов Р.Ю. Особливості адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, провадження за якими входить до компетенції патрульної поліції // Збірник наукових праць Кіровоградського державного педагогічного університету ім. В. Винниченка «Наукові записки. Серія: Право» – Випуск № 2 Спецвипуск 2017. С. 138 –141.

6. Молчанов Р.Ю. Особливості проваджень у справах про

адміністративні правопорушення, що здійснюються патрульною поліцією у сфері безпеки дорожнього руху // науковий журнал Одеського національного університету ім. І.І. Мечникова «Правова держава». – 2017 № 27. С. 60 – 65.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

7. Молчанов Р.Ю. Особливості виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі // Актуальні проблеми вітчизняного права в дослідженнях молодих вчених. Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції. (19 травня 2016 року, Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ), 2016. С. 105-107.

8. Молчанов Р.Ю. Особливості притягнення до адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху України // Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції (м. Кривий Ріг, 22 листопада 2016 року), 2017. С. 193-196.

9. Молчанов Р.Ю. Спрощене провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху // Актуальні питання забезпечення публічної безпеки та правопорядку в сучасних умовах : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Дніпро, 25 листоп. 2016 р.). – Дніпро :Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2016. С. 243-245.

SUMMARY

Molchanov R.Yu. Administrative and jurisdictional activity of patrol police in the field of road safety. – *The qualifying scientific work on the rights of manuscripts.*

The thesis is for a Candidate of Law (Doctor of Philosophy) Degree in specialty 12.00.07 - Administrative Law and Procedure; Finance Law; Information Law (081 - Law). – The Dnipropetrovsk State University of Internal Affairs, Dnipro, 2018.

The dissertation deals with complex study of the issues of administrative and jurisdictional activity of patrol police in the field of road safety. In this work the theoretical and legal grounds of the administrative-jurisdictional activity of the patrol police in the field of road safety are investigated, in particular, the optimization of the conceptual tools of the investigated sphere is proposed, namely, the concept of administrative and jurisdictional activity of the patrol police in the field of road safety is proposed, under which it is proposed to understand the regulated norms of administrative the rights of patrol police to detect and stop traffic offenses committed by in cases and on the grounds of the measures envisaged by law, ensuring the conduct of cases in administrative offenses, the drawing up of a protocol and other procedural documents and sending them for jurisdiction or consideration of a case, and issuing a ruling on an administrative offense for violation of the rules of the road; as well as the notion of road safety - as regulated and controlled by the authorized persons on the state of social relations in the spatial movement of persons who are directly involved in the process of movement on the road as pedestrians, drivers of vehicles, passengers or racers of animals in which they are protected from traffic accidents and their consequences.

Signs of the notion of road safety are highlighted, including: normative provision of road safety; ensuring control by authorized officials; presence of social relations in the sphere of spatial movement of traffic participants; the protection of road users from road traffic accidents and their consequences.

The functions of administrative and jurisdictional activity of the patrol police in the field of road safety are singled out, in particular: the guard - is to protect the relevant social relations that are formed in the field of road safety, by controlling the patrol police for the observance of all traffic participants and officials of the security legislation road traffic; educational - is to educate the participants of the traffic in the spirit of accurate and steady observance of the Constitution of Ukraine and other legislative acts, respect for the rights, honor and dignity of other citizens, to the rules of cohabitation, diligent performance of their

duties, responsibility to society, and regulatory - implemented through the realization of specific rules of law in the actual actions of the patrol police aimed at stopping violations of the Road Traffic Rules, stopping vehicles, carrying out the necessary police measures, regulating the dor zhnoho movement, in cases stipulated by law prosecution of offenders, etc; and preventive - is to prevent the commission of administrative offenses and crimes in the field of road safety both by the perpetrator themselves and by other road users and officials.

The article deals with stories of legislative regulation of administrative responsibility in the field of road safety, highlighting both positive features and disadvantages of these changes. Proposed measures to improve the order of regulation of relations in this area, namely: 1) in order to avoid overdue cases, the decision on the imposition of penalties for violations in the field of road safety, recorded in automatic mode, the timing of the decision to execute the counts not counting from the moment the ruling was issued , and from the moment of its delivery to the person who is being prosecuted; 2) Offers of identification of the person who manages the vehicle at the moment of committing the offense; 3) in the case of committing an offense in an automatic mode, it is not the owner of the vehicle to bring to the responsibility, and the driver - the person who actually operated the vehicle at the time of the offense fixation with the help of a technical means, working in an automatic mode. Once the offense has been committed, the vehicle is to be stopped by the police, and in case of impossibility to do so, the obligation to establish the person of the offender lies with the relevant unit of the National Police; 3) simplified proceedings on administrative violations in the field of road safety should be carried out only if the person who has committed the offense with the offense and the penalty imposed on it is agreed upon, otherwise the proceedings should be carried out in the usual manner.

The peculiarities of administrative violations in the sphere of road safety, the proceedings of which are within the competence of the patrol police, are considered, the shortcomings of certain components of administrative offenses are revealed, and measures are proposed for their improvement, namely:

- in order to adhere to the principle of rule of law, the purpose of administrative recovery, justice and compliance with the severity of the offense committed and the penalty provided for its commission, it is proposed to amend Article 121 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses - in part 1, leave only the most gross technical malfunctions of the vehicle, which directly affect traffic safety, to fix other technical malfunctions in a separate part of the specified norm;

- in connection with impossibility and inadvisability in practice to apply certain provisions of the alternative disposition of Article 122 (2) of the Code of Ukraine on Administrative Offenses, it is proposed to exclude liability for this norm from such acts as violation of the rules of a safe distance or interval, violation of the rules of location of vehicles on the travel section. It also substantiates the need for a change in the wording defining the responsibility for violating the rules of using external lighting devices or warning signals, namely the words "at the beginning of the movement or change its direction", to change to "during maneuvering".

- taking into account the lack of responsibility for violation of the rules of the traffic, which caused the injured person injuries of light severity, it is proposed to eliminate this gap in the legislation, by amending article 124 of the Code of Ukraine on administrative offenses, namely, supplementing it with the second part, which provides for liability for this act

- In order to effectively counteract the management of vehicles in the state of intoxication, specific measures are proposed, such as: 1) establishing differentiation of responsibility depending on the degree of intoxication of the person who manages the vehicle; 2) to criminalize an act in the form of driving by a person who has been found during an examination for the establishment of a state of intoxication of more than 0.6 pct of alcohol in the blood, or if the person has established the fact of intoxication or the person refused to undergo a review of the installation will become intoxicated or repeat within a year the offense stipulated in part 1 of Article 130 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses and

others.

The types of administrative acts adopted by the patrol police based on the results of administrative and jurisdictional activity in the field of road safety are classified, depending on the content and scope of application in three groups: 1) administrative acts in cases of administrative violations in the field of road safety; 2) administrative acts issued in application of measures to ensure the conduct of cases in administrative delinquencies in the field of road safety; 3) administrative acts issued in the course of consideration of complaints about actions or omissions of patrol police officers in the field of road safety. The peculiarities of the activity of the patrol police during the conduct of proceedings on administrative violations in the field of road safety are considered. Proposed concrete measures aimed at improving the legal framework and practice of applying enforcement measures in cases of administrative traffic offenses in the field of road safety, such as: 1) a ban on the collection of funds for the storage of vehicles within 3 days of temporary detention; 2) the possibility to apply to the police department with a statement on the return of the vehicle not only to its owner, but also to the person who manages the vehicle at the moment of the violation of the offense, provided that the vehicle has a certificate of registration of the vehicle in the given person; 3) extension of the grounds for the temporary arrest of vehicles by bringing it to a special platform or parking, in particular, in the event of a technical malfunction of a vehicle with which, in accordance with the rules of the road, its operation is prohibited, if it is not possible to eliminate such a malfunction on the ground. 4) it is proposed to reduce the time of temporary arrest of a vehicle, by blocking it - up to 12 hours with the responsibility of the police for its preservation.

Characterized by the powers of the patrol police at each stage of the proceedings in cases of administrative offenses in the field of road safety. Proposals for improvement of their practical implementation are given, namely: 1) during the review of the state of intoxication of the driver of the vehicle - amendments to p. 2.5 of the Road Traffic Rules of Ukraine are proposed; 2) when

processing offenses stipulated by Article 130 Code of Ukraine on Administrative Offenses - it is proposed to introduce specially equipped mobile stations (cars) belonging to health care institutions and comply with the requirements established by the Ministry of Health; to introduce places of mandatory testing of drivers of vehicles for intoxication, etc.

The foreign experience of those countries that have a high level of traffic organization as well as high-quality police control over observance of the traffic rules and the key parameters of observance which in our country would allow to improve the level of road safety is analyzed. These include: speed mode of vehicles, permissible level of alcohol in the blood of the driver of the vehicle and measures to counteract the management of vehicles in a state of intoxication; requirements for the use of headlamps for dipped-beam headlamps; equipment needed to be in the vehicle and others.

Four main directions of improvement of administrative-jurisdictional activity of patrol police in the field of road safety are distinguished:

- strengthening control over compliance by road users with traffic rules. It is proposed to regulate public relations regarding the use of vehicles in the territory of Ukraine with euro numbers, by setting available rates for customs clearance of vehicles, developing common rules for crossing the state border, establishing liability for violating the legislation in the form of fines and seizure of a vehicle and others;

- increase of powers of patrol police officers in the field of road safety, namely, it is proposed at the legislative level to consolidate the driver's obligation to transfer the documents stipulated in the Rules of the traffic police at his request. To do this, the relevant changes to the Rules of the road of Ukraine are proposed;

- to introduce an effective system of penalties for violation of the Rules of the road;

- Improve road traffic management, bring road and road infrastructure into proper condition, and constantly take other measures aimed at ensuring road safety.

Keywords: *administrative-jurisdictional activity, patrol police, traffic safety, production in cases of administrative violations.*

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Молчанов Р.Ю. Новели законодавчого регулювання адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. 2016 № 2. С. 148-154.

2. Молчанов Р.Ю. Провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право». 2016 випуск 38, том 2. С. 15-19.

3. Молчанов Р.Ю. Повноваження патрульної поліції щодо здійснення адміністративно-юрисдикційної діяльності у сфері безпеки дорожнього руху // Юридичний науковий електронний журнал – електронне наукове фахове видання юридичного факультету ДВНЗ «Запорізький національний університет». 2016 № 3. С. 101-104. URL: http://www.lsej.org.ua/3_2016/31.pdf

4. Молчанов Р.Ю. Меры полицейского воздействия в новом законодательстве Украины о полиции // Закон и жизнь: международный научно-практический правовой журнал. 2017 № 2/2. С. 81 – 83.

5. Молчанов Р.Ю. Особливості адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, провадження за якими входить до компетенції патрульної поліції // Збірник наукових праць Кіровоградського державного педагогічного університету ім. В. Винниченка «Наукові записки. Серія: Право» – Випуск № 2 Спецвипуск 2017. С. 138 –141.

6. Молчанов Р.Ю. Особливості проваджень у справах про адміністративні правопорушення, що здійснюються патрульною поліцією у сфері безпеки дорожнього руху // науковий журнал Одеського національного університету ім. І.І. Мечникова «Правова держава». – 2017 № 27. С. 60 – 65.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

7. Молчанов Р.Ю. Особливості виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі // Актуальні проблеми вітчизняного права в дослідженнях молодих вчених. Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції. (19 травня 2016 року, Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ), 2016. С. 105-107.

8. Молчанов Р.Ю. Особливості притягнення до адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху України // Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції (м. Кривий Ріг, 22 листопада 2016 року), 2017. С. 193-196.

9. Молчанов Р.Ю. Спрощене провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху // Актуальні питання забезпечення публічної безпеки та правопорядку в сучасних умовах : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Дніпро, 25 листоп. 2016 р.). – Дніпро :Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2016. С. 243-245.

ЗМІСТ

ВСТУП	1
Розділ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ АДМІНІСТРАТИВНО-ЮРИСДИКЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ	11
1.1. Безпека дорожнього руху, як об'єкт контролю патрульної поліції	11
1.2. Поняття та функції адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху	27
1.3. Новели законодавчого регулювання адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху	40
Висновки до розділу 1	55
Розділ 2. ЗМІСТ АДМІНІСТРАТИВНО-ЮРИСДИКЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ	58
2.1. Особливості адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, провадження за якими входить до компетенції патрульної поліції	58
2.2. Адміністративно-юрисдикційні акти патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху	71
2.3. Характеристика проваджень у справах про адміністративні правопорушення, що здійснюються патрульною поліцією у сфері безпеки дорожнього руху	86
Висновки до розділу 2	103

Розділ 3. МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД ДІЯЛЬНОСТІ ПОЛІЦІЇ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ЮРИСДИКЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ	107
3.1. Міжнародний досвід забезпечення поліцією безпеки дорожнього руху та можливість імплементації його в Україні	107
3.2. Напрями удосконалення адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху	121
Висновки до розділу 3	136
ВИСНОВКИ.....	141
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	151
ДОДАТКИ.....	169

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

АБД – автоматизована база даних

ДТП – дорожньо-транспортна пригода

НП – Національна поліція

КУпАП – Кодекс України про адміністративні правопорушення

КК України – Кримінальний Кодекс України

МВС – Міністерство внутрішніх справ

ПДР – Правила дорожнього руху

ТЗ – транспортний засіб

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Перехід від міліції до Національної поліції розпочався зі створення нової патрульної поліції. Саме цей підрозділ має найбільшу суспільну підтримку та довіру, що є основним критерієм оцінки діяльності поліції. Хоча цей показник дещо знизився за 2 роки існування патрульної поліції. За результатами соціологічного опитування, проведеного в межах дисертаційного дослідження встановлено, що на початку створення вказаного підрозділу Національної поліції у 2015 році йому висловлювали довіру близько 60 % наших громадян, а у 2017 році цей показник вже був менше 40 %. Одним з факторів зниження суспільної довіри до працівників патрульної поліції є недостатність повноважень у працівників патрульної поліції, що дозволяє уникати відповідальності правопорушникам. На це вказали 83 % опитаних працівників поліції та 21% опитаних громадян.

Патрульна поліція увібрала в себе функції забезпечення як публічної безпеки і порядку, так і безпеки дорожнього руху. Остання представляє особливий інтерес, оскільки з переходом цієї функції від Державної автомобільної інспекції до патрульної поліції НП змінились форми та методи забезпечення безпеки дорожнього руху. Скасовано таку форму забезпечення безпеки дорожнього руху як прихований нагляд за безпекою дорожнього руху, наряди патрульної поліції не розміщуються тільки в одному зручному для себе місці на дорозі, а постійно здійснюють патрулювання вулично-дорожньої мережі на службових автомобілях з увімкненою світловою сигналізацією, зупинка транспортних засобів здійснюється тільки на підставах, передбачених Законом України «Про Національну поліцію». Змінився і порядок здійснення адміністративно-юрисдикційної діяльності у сфері безпеки дорожнього руху. Більшість правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху розглядаються в прощеному порядку з винесенням

електронної постанови та можливістю оплатити штраф на місці вчинення правопорушення, введено автоматичну фіксацію правопорушень, запроваджено новий вид стягнень – штрафні бали та інші.

В той же час, статистичні дані показують, що рівень безпеки дорожнього руху в нашій країні суттєво не покращився. У 2016 році в Україні сталися майже 155 тисяч ДТП, з яких понад 25 тисяч – із постраждалими особами. А протягом 2017 року – майже 117 тисяч ДТП, 19 тисяч з яких – із постраждалими. Лише за останні два роки у ДТП загинули понад 5,5 тисяч осіб [2]. Велике занепокоєння викликає те, що за останній шестирічний період на дорогах України загинуло 1,4 тис. дітей віком до 18 років, а дорожньо-транспортні пригоди в Україні є першою за поширеністю причиною смерті молоді віком від 15 до 24 років та другою – серед дітей віком від 5 до 14 років [3].

Недосконалість законодавства, що регламентує порядок діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху призводить до того, що правопорушники уникають відповідальності, а це призводить до збільшення кількості й тяжкості правопорушень та, як наслідок і до збільшення аварійності на дорогах нашої держави.

Ці фактори свідчать про необхідність комплексного дослідження адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху, розроблення пропозицій щодо вдосконалення чинного законодавства в цій сфері, а також рекомендацій щодо здійснення адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху.

Питанням забезпечення безпеки дорожнього займалися такі вчені, як М.Ю. Веселов, А.В. Гаркуша, В.В. Гаркуша, Т.О. Гуржій, Г.К. Голубєва, А.О. Граділь, Т.О. Гуржій, С.М. Гусаров, М.М. Долгополова, О.В. Домашенко, В.В. Доненко, В.В. Єгупенко, Ю.С. Коллер, Т.О. Коломоєць, М.А. Микитюк, О.Л. Міленін, В.В. Новіков, А.М. Подоляка, В.Й. Развадовський, О.Ю. Салманова, А.О. Собакарь, В.В. Степаненко,

М.М. Стоцька, Я.І. Хом'як, В.К. Шкарупа, В.М. Шудріков та ін. Але, дослідження зазначених авторів здійснювались до створення патрульної поліції, коли виконання основних функцій у сфері безпеки дорожнього руху було покладено на підрозділи Державтоінспекції МВС України.

Після створення патрульної поліції з 2015 року дослідженню питань у сфері безпеки дорожнього руху на монографічному рівні присвячено такі роботи: В.М. Сак «Адміністративно-правове регулювання надання послуг щодо зберігання тимчасово затриманих ОВС транспортних засобів» (м. Київ, 2016), О.М. Кучеренко «Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху, що спричинило дорожньо-транспортну пригоду» (м. Дніпро, 2016), О.І. Скоров «Адміністративні акти Міністерства внутрішніх справ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» (м. Дніпро, 2016) та ін., але ці праці здебільшого присвячувались або загальним питанням у сфері безпеки дорожнього руху або ж окремим її напрямкам, а питання адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху комплексно не досліджувались.

Таким чином, усі ці обставини свідчать про актуальність теми дисертаційного дослідження, її наукову та практичну значущість, а також про необхідність комплексного дослідження проблемних питань адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху на монографічному рівні, усунення прогалин, які існують у законодавстві щодо забезпечення безпеки дорожнього руху.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, грантами. Дисертаційна робота відповідає резолюції Генеральної асамблеї ООН від 02.03.2010 № 64/255 «Підвищення рівня безпеки дорожнього руху у усьому світі», Переліку пріоритетних напрямів наукового забезпечення діяльності органів внутрішніх справ України на період 2015–2019 років, затвердженого наказом МВС України від 16.03.2015 № 275 (п. 8.6, 8.7 додатку 8), розроблена в межах наукової теми «Актуальні проблеми забезпечення безпеки та правопорядку в Україні» (державний реєстраційний

номер 0112U003548), дослідження якої здійснюється в Дніпропетровському державному університеті внутрішніх справ, та загальнокафедральної теми кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності «Адміністративно-правові засади удосконалення діяльності служб і підрозділів ОВС», затвердженої 12 лютого 2015 року.

Мета і завдання дослідження. *Мета* дослідження полягає у вивченні змісту та особливостей адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху, на основі передового міжнародного досвіду розробленні пропозицій щодо удосконалення діяльності законодавства та практики діяльності патрульної поліції в цій сфері.

Для досягнення зазначеної мети в дисертації були поставлені такі *завдання*:

- з’ясувати поняття безпеки дорожнього руху, як об’єкту контролю патрульної поліції;
- запропонувати поняття адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху та визначити її функції;
- розглянути новели законодавчого регулювання адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху;
- визначити види та зміст особливості адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, провадження за якими входить до компетенції патрульної поліції;
- з’ясувати види та зміст адміністративно-юрисдикційних актів патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху;
- надати характеристику проваджень у справах про адміністративні правопорушення, що здійснюються патрульною поліцією у сфері безпеки дорожнього руху;
- вивчити забезпечення поліцією безпеки дорожнього руху та можливість імплементації його в Україні;

– сформувати напрями удосконалення адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху;

Об’єктом дослідження є суспільні відносини у сфері адміністративної відповідальності щодо забезпечення безпеки дорожнього руху.

Предмет дослідження – адміністративно-юрисдикційна діяльність патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху.

Методи дослідження. При здійсненні дисертаційного дослідження використовувались загальнонаукові та спеціальні методи наукового пізнання. Так, за допомогою *діалектичного методу* наукового пізнання досліджено понятійний апарат адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції, ознаки та сутність та зміст адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху як соціально-правових явищ у їхніх протиріччях, розвитку та змінах (підрозділи 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2). *Метод дедукції* дозволив сформулювати напрями вдосконалення адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху (підрозділ 3.2). За допомогою *індуктивного методу* встановлено практичні проблеми адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху та надано пропозиції щодо її покращення (підрозділ 2.3). *Метод аналізу та синтезу* дозволив розглянути зарубіжний досвід діяльності поліції та виділити основні параметри безпеки дорожнього руху, що впливають на безпеку дорожнього руху (підрозділ 3.1). *Формально-логічний метод* сприяв формулюванню класифікацій адміністративних актів, що видаються патрульною поліцією під час здійснення адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху. За допомогою *логіко-юридичного методу* розроблено практичні рекомендації у сфері адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху. *Порівняльно-правовий метод* використано при порівнянні зарубіжного та національного досвіду діяльності поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Нормативну основу дослідження становить: Конституція України, міжнародні правові акти, національні нормативно-правові акти, що регламентують діяльність Національної поліції у сфері безпеки дорожнього руху.

Емпіричною базою дослідження є статистичні дані дорожньо-транспортної аварійності в Україні, результати опитування 800 працівників патрульної поліції та 300 учасників дорожнього руху, понад 1000 протоколів та постанов у справах про адміністративні правопорушення за порушення Правил дорожнього руху за період з 2015 по 2017 роки.

Наукова новизна одержаних результатів визначається тим, що дисертація є однією з перших в Україні комплексних монографічних праць, присвячених адміністративно-юрисдикційній діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху. У результаті проведеного дослідження отримано основні наукові положення, які виносяться на захист:

– запропоновано поняття адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху, під якою запропоновано розуміти врегульовану нормами адміністративного права діяльність патрульної поліції щодо виявлення та припинення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, застосування у випадках та на підставах передбачених законом заходів забезпечення провадження у справах про адміністративне правопорушення, складення протоколу та інших процесуальних документів та направлення їх за підвідомчістю або розгляду справи та винесення постанови у справі про адміністративне правопорушення за порушення правил дорожнього руху, а також розгляд справ за скаргами громадян на рішення, дії чи бездіяльність патрульної поліції під час здійснення такої діяльності;

– запропоновано напрямки удосконалення адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху: 1) посилення контролю за дотримання учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху (запропоновано конкретні заходи, направлені на

підвищення рівня дотримання законодавства у сфері безпеки дорожнього руху); 2) збільшення повноважень працівників патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху; 3) запровадження ефективної системи штрафних санкцій за порушення Правил дорожнього руху; 4) вдосконалення засобів організації дорожнього руху, приведення в належний стан автомобільних доріг та дорожньої інфраструктури;

– запропоновано заходи, спрямовані на вдосконалення правової основи та практики застосування заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, такі як: 1) заборона стягувати кошти за зберігання транспортних засобів протягом 3 днів тимчасового затримання; 2) можливість звернення до підрозділу поліції із заявою про повернення транспортного засобу не тільки його власнику, а й особі, яка керує транспортним засобом в момент фіксації правопорушення при умові наявності в даної особи свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу; 3) розширення підстав для тимчасового затримання транспортних засобів шляхом доставлення його на спеціальний майданчик чи стоянку та інші.

– пропозиції щодо порядку провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, а саме: запропоновано притягувати до відповідальності не власника транспортного засобу, а водія – особу, яка фактично керувала транспортним засобом в момент фіксації правопорушення за допомогою технічного засобу, працюючого в автоматичному режимі. Після фіксації правопорушення, транспортний засіб підлягає зупиненню поліцейським, а в разі неможливості цього зробити, обов'язок встановити особу правопорушника покладається на відповідний підрозділ Національної поліції;

– пропозиції щодо порядку огляду на стан сп'яніння, а саме запропоновано: 1) внесення змін до п. 2.5 Правил дорожнього руху України щодо обов'язків водія; 2) запровадити спеціально обладнані пересувні пункти (автомобілі), що належать закладам охорони здоров'я і відповідають

установленим МОЗ вимогам, які використовувати при оформленні правопорушень, передбачених статтею 130 КУпАП; 3) запровадити місця обов'язкової перевірки водіїв транспортних засобів на стан сп'яніння та ін.;

– пропозиції щодо нормативної зміни деяких параметрів, які впливають на безпеку дорожнього руху, таких як: швидкісний режим, допустимий рівень алкоголю в крові у водія та заходи щодо протидії керуванню транспортними засобами в стані сп'яніння, вимоги до використання світла фар та інші;

– підстави здійснення спрощеного провадження у справах про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, а саме тільки за наявності згоди правопорушника з фактом вчинення ним правопорушення, а також зі стягненням, що на нього накладається та змісту постанови у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, реквізити якої передбачені в статті 283 КУпАП;

– класифікація адміністративних актів патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху, а саме залежно від змісту та сфери застосування виділено три групи таких актів: 1) адміністративні акти у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху; 2) адміністративні акти, що видаються при застосуванні заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху; 3) адміністративні акти, що видаються при розгляді скарг на дії чи бездіяльність працівників патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху;

– поняття безпеки дорожнього руху під яким запропоновано розуміти нормативно врегульований та забезпечений контролем уповноважених на те осіб стан суспільних відносин у сфері просторового пересування осіб, які беруть безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішоходи, водії транспортних засобів, пасажери чи погоничі тварин при якому вони захищені від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків.

Практичне значення одержаних результатів дослідження полягає в

тому, що окремі його положення, висновки та пропозиції можуть бути використані у:

- *законодавчій діяльності* – для внесення змін до законодавчих актів, що регулюють суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (лист Комітету з питань законодавчого забезпечення правоохоронної діяльності Верховної Ради України від 06.10.2017 № 04-18/12-1802);

- *практичній діяльності* – для вдосконалення адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (Акт впровадження у практичну діяльність ГУНП в Дніпропетровській області навчального посібника «Дії патрульної поліції на місці вчинення ДТП» від 27.11.2017);

- *освітній діяльності* – для вдосконалення навчально-методичного забезпечення дисциплін «Адміністративна діяльність національної поліції», «Адміністративно-юрисдикційна діяльність Національної поліції», «Організація діяльності Національної поліції щодо забезпечення публічної безпеки і порядку» (акт впровадження Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ від 15.12.2017);

- *науковій діяльності* – як основа для подальшої розробки проблематики адміністративних правовідносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (акт впровадження Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ від 15.12.2017).

Апробація матеріалів дисертації. Результати дослідження оприлюднювалися на міжнародній та двох всеукраїнських науково-практичних конференціях: Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти (м. Кривий Ріг, 22 листопада 2016 року), Актуальні проблеми вітчизняного права в дослідженнях молодих вчених (м. Дніпро, 19 травня 2016 року), «Актуальні питання забезпечення публічної безпеки та правопорядку в сучасних умовах» (м. Дніпро, 25 листопада 2016 року).

Структура дисертації. Робота складається із основної частини

(вступу, трьох розділів, які включають вісім підрозділів, висновків), списку використаних джерел і додатків. Загальний обсяг дисертації становить 216 сторінок, з яких 150 сторінок основного тексту. Список використаних джерел складається зі 170-и найменувань і займає 18 сторінок, 8 додатків викладено на 29-и сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ АДМІНІСТРАТИВНО- ЮРИСДИКЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

1.1. Безпека дорожнього руху як об'єкт контролю патрульної поліції

Важливою складовою для економічного зростання будь-якої країни світу виступає свобода переміщення товарів та людей. Ключову роль в цьому відіграє саме автомобільний транспорт, який завдяки своїй мобільності дозволяє здійснювати переміщення як товарів, так і людей з пункту відправлення безпосередньо до пункту доставлення.

В той же час автомобільний транспорт несе одну з найбільших загроз людству. Як свідчать статистичні дані аварійності, на дорогах України в 2016 р. сталося 154556 ДТП, в тому числі 25547 з потерпілими, в яких 3187 загинуло та 32079 травмовано, і це без урахування тимчасово окупованих територій [4].

Аналіз цих цифр дозволяє виділити найбільш поширені причини ДТП – це порушення Правил дорожнього руху, до яких слід віднести перевищення безпечної швидкості руху транспортних засобів – 5540; порушення правил маневрування – 3385; керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння – 2365; порушення правил проїзду перехресть – 1645; перехід пішоходами у невстановленому місці – 1340; порушення правил проїзду пішохідних переходів – 1252; виїзд на смугу зустрічного руху – 1185; неочікуваний вихід пішохода на проїзну частину – 905 та інші порушення. До основних видів ДТП, які спричиняються внаслідок таких порушень Правил дорожнього руху слід, віднести: зіткнення, перекидання, наїзд на ТЗ, що стоїть, наїзд на перешкоду, наїзд на пішохода,

наїзд на велосипедиста та ін.

Як бачимо, винними в ДТП є не тільки водії транспортних засобів. Лівова частка дорожніх аварій трапляється також з вини інших учасників дорожнього руху, зокрема пішоходів. Основними порушеннями Правил дорожнього руху пішоходами, які стають причинами ДТП, є перехід проїзної частини дороги у невстановленому місці, раптовий вихід на проїзну частину в умовах обмеженої або недостатньої видимості, порушення Правил дорожнього руху пішоходами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння. До інших причин ДТП слід віднести незадовільний стан доріг, вулиць, порушення правил дорожнього руху водіями ліцензійного транспорту.

Визначимо, що слід розуміти під поняттям безпеки дорожнього руху та суб'єктів, на яких покладається обов'язок щодо її забезпечення.

Чинними нормативно-правовими актами поняття безпеки дорожнього руху не визначено. Лише Законопроект «Про дорожній рух та його безпеку», зареєстрований у Верховній Раді 26.09.2016 № 5184, подає поняття безпеки дорожнього руху як стан процесу (системи) дорожнього руху, що визначає ступінь (рівень) захищеності учасників дорожнього руху від ДТП та їх наслідків [5].

Питання забезпечення безпеки дорожнього руху досліджувались багатьма вченими. Так, у роботі В.В. Доненка та В.В. Гаркуші «Безпека дорожнього руху в наукових працях українських вчених» систематизовано інформацію щодо 66 авторефератів дисертаційних досліджень, виконаних в Україні в період 1991-2010 рр. і присвячених проблемам безпеки дорожнього руху [6]. Серед них можна виділити такі напрямки наукових досліджень: діяльність правоохоронних органів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху – праці Єгупенка В.В. [7], Салманової О.Ю. [8], Гасарова С.М. [9], Гаркуші А.В. [10], Подоляки А.М. [11], Стоцької М.М. [12], Денисюка Д.С. [13], Шудрікова В.М. [14], Микитюка М.А. [15], Лозового В.М. [16]; державного управління системою безпеки дорожнього руху – праці

Развадовського В.Й. [17], Гуржія Т.О. [18], Домашенко О.В. [19], Долгополової М.М. [20], Пирожкової Ю.В. [21], Рубана А.Є. [22], Галімшиної Г.В. [23], Муцко В.Ф. [24], Бурбело Б.Ю. [25]; профілактики порушень правил дорожнього руху України та дорожньо-транспортного травматизму – Новікова В.В. [26], Веселова М.Ю. [27]; адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху – Развадовського В.Й. [28], Доненка В. В. [29], Гуржія Т.О. [30], Голубєвої Г.К. [31], Донського В.В. [32], Михайлова Р.І. [33], Комісарова С.А. [34], Циби Є.В. [35], Коллера Ю.С., [36], Колпакова В.К. [37]; протидії дорожньо-транспортному травматизму та оформлення матеріалів ДТП – Коробкіна В.Ф., Егорова С.В., Святенка А.А., Протченка С.М. [38], Граділя А.О. [39] та інші.

Так, Т.О. Гуржій в поняття безпеки дорожнього руху вкладає багатоаспектний характер, виділяючи в ньому соціоекономічні параметри безпеки дорожнього руху, принципи системної організації управління безпекою дорожнього руху та інші складові, центральною з яких є дорожній рух – надзвичайно складна та високоорганізована соціально-технічна система. Її безпека пов'язана з безліччю різноаспектних проблем (геополітичних, економічних, господарських, кадрових, виховних, інформаційних), які апріорі неможливо вирішити тільки засобами кримінального чи адміністративного права [40, с. 23].

Адміністративно-правові засоби забезпечення безпеки дорожнього руху О.Ю. Салманова визначає через поняття дорожнього руху, яке в свою чергу розглядає через призму технічного та соціального аспекту. Останній вченою висвітлюється в ракурсі сталої системи “людина – транспортний засіб – дорога”. При цьому така ланка, як “людина”, розглядається у більш широкому розумінні, оскільки є центральною і визначальною, а самі дороги і транспортні засоби з усіма їх перевагами і недоліками, а також уся сукупність юридичних актів, що регулюють рух, є результатом діяльності людини-творця [41, с. 16].

Найпростішу дефініцію явища «дорожній рух» використовує

В.І. Жулев, який визначає його як «рух наземних механічних транспортних засобів по автомагістралях» [42, с. 21]. У свою чергу, П.І. Клінковштейн під дорожнім рухом розуміє існуючу на дорогах складну динамічну систему, яка представляє сукупність руху пішоходів та різних типів механічних і немеханічних транспортних засобів [43, с. 8]. На думку В.В. Лук'янова, під дорожнім рухом слід розуміти «...процес руху транспортних засобів по дорогах, в якому дії водіїв та пішоходів визначаються спеціальними правилами» [44, с. 15].

Дослідник цієї теми Ю.А. Врубель визначив дорожній рух як процес руху по дорогах взагалі, включаючи його як складову у визначення «дорожній транспорт», яке він подає у вигляді складної соціально-виробничої системи, призначеної для переміщення людей та вантажів вулично-дорожньою мережею [45, с. 14].

Більш широке визначення запропонував І.К. Шахпріманьян: «Сучасний дорожній рух – це пересування людей та вантажів механічними транспортними засобами», а також людей поза цих транспортних засобів дорогами, яке регламентується спеціальними правовими нормами, регульованими державними органами, та відбувається в умовах реальної загрози виникнення обставин, які перешкоджають продовженню цього процесу [46, с. 12; 47, с. 15-16].

Узагальнюючи такі підходи, надамо власне визначення поняття безпеки дорожнього руху. Отже, *безпека дорожнього руху* – це нормативно врегульований та забезпечений контролем уповноважених на те осіб стан суспільних відносин у сфері просторового пересування осіб, які беруть безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішоходи, водії транспортних засобів, пасажери чи погоничі тварин, за якого вони захищені від ДТП та їх наслідків.

Розглянемо складові цього поняття. Задача нормативного забезпечення безпеки дорожнього руху полягає у створенні певних правил для всіх учасників дорожнього руху, посадових осіб, відповідальних за безпеку

дорожнього руху, а також для тих, хто здійснює контроль за дотриманням відповідних правил. Основним законодавчим нормативно-правовим актом, що регулює суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху, є Закон України «Про дорожній рух». Цей Закон визначає права, обов'язки і відповідальність суб'єктів – учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання, вимоги до автомобільних доріг та вулиць, транспортних засобів, планування та фінансування заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, медичного забезпечення безпеки дорожнього руху, охорони навколишнього природного середовища, контролю у сфері безпеки дорожнього руху тощо. В Законі також визначено загальні засади відповідальності за порушення законодавства про дорожній рух. Основними ж нормативно-правовими актами, які визначають, що є правопорушенням та конкретні види стягнень чи покарань за їх вчинення, є КУпАП та КК України [48]. Так, КУпАП містить главу 10 «Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку», яка визначає конкретні склади адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та санкції, передбачені за їх вчинення. Окрім матеріальних норм зазначений Закон також містить процесуальні норми, які визначають порядок притягнення осіб до відповідальності. Кримінальну відповідальність за злочини у сфері безпеки дорожнього руху закріплено у розділі XI КК України «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту», основною нормою якого є ст. 286 «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами».

До основних законодавчих актів у сфері безпеки дорожнього руху також слід віднести Закон України «Про Національну поліцію», оскільки основним суб'єктом контролю за дотриманням законодавства у сфері безпеки дорожнього руху є саме Національна поліція, повноваження якої, в

тому числі у сфері безпеки дорожнього руху, визначені в ст. 23 зазначеного Закону.

Не можна не відзначити Закон України від 14.07.2015 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» [49], яким суттєво змінено порядок провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Так, цим Законом запроваджено спрощене провадження у справах про адміністративні правопорушення цієї категорії без складення протоколу про адміністративне правопорушення, введено автоматичну фіксацію правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, запроваджено безальтернативні стягнення за правопорушення та інші новели законодавчого регулювання у сфері безпеки дорожнього руху.

До інших законодавчих актів, що регулюють сферу безпеки дорожнього руху, слід віднести закони «Про транспорт» [50], «Про автомобільний транспорт» [51], «Про автомобільні дороги» [52], «Про перевезення небезпечних вантажів» [53], «Про адміністративні послуги» [54], «Про запобігання корупції» [55] та інші.

Важливими в організації дорожнього руху є державні стандарти України, основними з яких є ДСТУ № 2587:2010 «Споруди транспорту. Розмітка дорожня» [56], ДСТУ № 4100-2002 «Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування» [57], ДСТУ № 3587-97 «Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану» [58] та інші.

До основних підзаконних нормативно-правових актів у сфері безпеки дорожнього руху слід віднести постанови Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 «Про Правила дорожнього руху» [59], від 28.10.2015 «Про затвердження Положення про Національну поліцію» [60], від 17 грудня 2008 року № 1102 «Про затвердження Порядку тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках і

стоянках» [61], від 17 грудня 2008 року № 1103 «Про затвердження Порядку направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду» [62], від 22.12.2010 № 1166 «Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються» [63], від 25.02.2009 № 207 «Про затвердження Переліку документів, необхідних для здійснення перевезення вантажу автомобільним транспортом у внутрішньому сполученні» [64], від 17 грудня 2008 року № 1086 «Про затвердження Порядку тимчасового вилучення посвідчення водія на транспортний засіб та його повернення» [65], від 18.01.2001 № 30 «Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами» [66] та інші.

Відзначимо брак існування відомчих підзаконних нормативно-правових актів, що регламентують діяльність патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху. До основних з них можна віднести: наказ МВС України від 07.11.2015 № 1395 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі» [67], спільний наказ МВС України та МОЗ України від 09.11.2015 № 1452/735 «Про затвердження Інструкції про виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції» [68], спільний наказ МВС України та МОЗ України від 25.07.2007 № 205/353 «Про затвердження Інструкції про порядок обліку ДТП і осіб, які в них постраждали, та обміну інформацією між закладами охорони здоров'я і органами внутрішніх справ [69], Спільний наказ Міністерства інфраструктури України та МВС України від 10.12.2013 № 1007/1207 «Про затвердження Порядку взаємодії Державної інспекції України з безпеки на

наземному транспорті, Міністерства внутрішніх справ України, Державного агентства автомобільних доріг України під час організації та проведення робіт із зважування та здійснення габаритно-вагового контролю транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів на автомобільних дорогах загального користування» [70] .

В той же час нормативно-правові акти, що регламентували діяльність колишньої Державної автомобільної інспекції, скасовано, а нові ще не прийнято. Це призводить до відсутності конкретизації повноважень поліції, визначених в законі та, як наслідок, до помилок при виконанні своїх обов'язків та оскарження рішень працівників поліції. Статистичні дані показують, що суди задовольняють більше 70 % позовів стосовно неправомірних дій працівників поліції та прийнятих рішень у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

Наступною ознакою запропонованого поняття безпеки дорожнього руху є забезпеченість контролю уповноваженими на те посадовими особами. Стаття 52 Закону України «Про дорожній рух» визначає, що контроль у сфері безпеки дорожнього руху здійснюється Кабінетом Міністрів України, місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, Національною поліцією, іншими спеціально уповноваженими на те державними органами (державний контроль), а також міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади (відомчий контроль) [71].

Законом також розділено повноваження Міністерства внутрішніх справ України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та Національної поліції, яка стала державним правоохоронним органом – правонаступником колишньої Державної автомобільної інспекції в здійсненні функції забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом контролю за дотриманням учасниками дорожнього руху, відповідними посадовими особами, відповідальними за безпеку дорожнього руху на підприємствах, організаціях, установах, дотримання правил, норм та стандартів у сфері забезпечення

безпеки дорожнього руху.

Повноваження Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху визначені у статті 52-3 Закону України «Про дорожній рух». До них віднесено, зокрема, участь у реалізації в межах своїх повноважень державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; забезпечення безпеки дорожнього руху; організація супроводження і забезпечення безпечного руху транспортних засобів спеціального призначення; погодження відповідно до вимог чинного законодавства, інших законодавчих актів проектів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг; погодження поданих у встановленому порядку пропозицій стосовно обладнання засобами організації дорожнього руху місць виконання дорожніх робіт, проектів та схем організації дорожнього руху, маршрутів руху пасажирського транспорту, маршрутів організованого руху громадян і місць їх збору, порядку проведення спортивних та інших масових заходів, які можуть створити перешкоди дорожньому руху; видача в установленому порядку у випадках, передбачених законом, дозволів на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні; здійснення контролю за безпекою дорожнього руху під час надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів, у тому числі небезпечних, додержанням законодавства у зазначеній сфері, розробленням і видачею в установленому порядку документів щодо погодження маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів; інформування учасників дорожнього руху про фіксацію фактів правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі. Національна поліція також здійснює контроль за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, виконанням установлених Кабінетом Міністрів України правил паркування транспортних засобів у частині забезпечення безпеки дорожнього

руху на майданчиках для паркування, а у випадках та порядку, визначених законом, тимчасово затримує і доставляє ТЗ, у тому числі з використанням спеціальних транспортних засобів (коли розміщення затриманого транспортного засобу суттєво перешкоджає дорожньому руху), на спеціальні майданчики чи стоянки для тимчасового зберігання, відповідно до закону тимчасово вилучає посвідчення водія [71].

Ці функції покладено, зокрема, на підрозділи патрульної поліції, а також поліції превентивної діяльності.

Основні права, завдання та функції патрульної служби окреслено в Положенні про патрульну службу МВС. Визначимо ті з них, що стосуються безпеки дорожнього руху. Так, серед основних завдань патрульної поліції названо забезпечення безпеки дорожнього руху; організація контролю за додержанням законів, інших нормативно-правових актів з питань безпеки дорожнього руху.

До функцій патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху віднесено цілодобове патрулювання території обслуговування з метою забезпечення належної охорони громадського порядку, громадської безпеки та контролю за дотриманням правил дорожнього руху, забезпечення його безпеки; у разі необхідності – здійснення регулювання дорожнього руху; припинення виявлених кримінальних та адміністративних правопорушень, застосовуючи для цього передбачені законодавством права і повноваження; у випадках та в спосіб, передбачені законодавством, розгляд справ про адміністративні правопорушення і застосування заходів адміністративного впливу до правопорушників; затримання правопорушників та доставлення їх до підрозділів органів внутрішніх справ [72]. Аналогічні завдання та функції передбачені ще одним нормативно-правовим актом, що регламентує діяльність патрульної поліції, – Положенням про Департамент патрульної поліції [73].

Як бачимо, більшість повноважень патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху мають контрольний характер. Дозвільні функції у сфері

безпеки дорожнього руху перейшли до Департаменту превентивної діяльності. Так, у Положенні про Департамент превентивної діяльності Національної поліції України визначено дозвільні функції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а саме: видання у випадках, передбачених законом, дозволів на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, та визначення порядку дорожнього перевезення окремих вантажів; здійснення контролю за безпекою дорожнього руху під час надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів, у тому числі небезпечних, додержанням законодавства у зазначеній сфері, розробленням і видачею в установленому порядку документів щодо погодження маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів; ухвалення в установленому порядку рішень про умови дорожнього перевезення небезпечних вантажів, якщо такі умови не передбачені у відповідних нормативно-правових актах; здійснення погодження: проектів і схем організації дорожнього руху на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах, поданих у встановленому порядку пропозицій стосовно обладнання засобами організації дорожнього руху місць виконання дорожніх робіт, проектів та схем організації дорожнього руху, маршрутів руху пасажирського транспорту, маршрутів організованого руху громадян і місць їх збору, порядку проведення спортивних та інших зборів, мітингів, походів і демонстрацій, які можуть створити перешкоди дорожньому руху; заходів забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних стандартів, норм, правил, у тому числі шляхом упровадження необхідних технічних засобів організації дорожнього руху; установлення технічних засобів регулювання дорожнього руху; демонтажу технічних засобів та рекламоносіїв, що встановлені в межах смуги відведення автомобільної дороги з порушенням вимог законодавства; дозволів на розміщення, будівництво, реконструкцію та функціонування в межах смуги відведення автомобільних доріг загального користування споруд, об'єктів дорожнього

сервісу, автозаправних станцій, прокладення інженерних мереж та виконання інших робіт у межах смуги відведення автомобільних доріг; проектів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг; дозволів на розміщення зовнішньої реклами; маршрутів та розкладу руху регулярних і нерегулярних перевезень груп дітей та інші [74].

Але поліція превентивної діяльності наділена не тільки дозвільними функціями у сфері безпеки дорожнього руху, а й контрольно-юрисдикційними. На це вказує п. 17 розділу III Положення про Департамент превентивної діяльності Національної поліції України, який визначає, що поліція превентивної діяльності організовує та здійснює регулювання дорожнього руху, контроль за додержанням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі.

Тобто, як бачимо з вказаних вище нормативно-правових актів, контрольно-юрисдикційними функціями наділена як патрульна поліція, так і поліція превентивної діяльності. Сьогодні практика йде таким чином. В тих містах, де функціонує патрульна поліція, функція з забезпечення безпеки дорожнього руху, в тому числі контроль за дотриманням Правил дорожнього руху та притягнення правопорушників до відповідальності, покладається на цей підрозділ. В тих містах, де немає патрульної поліції, а також на дорогах державного значення цю функцію виконує поліція превентивної діяльності.

Зазначимо, що така практика стала законною тільки з 12 липня 2016 року. Пояснюється це тим, що компетенцію Національної поліції щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення, в тому числі і щодо порушень Правил дорожнього руху України, визначено у ст. 222 КУпАП, частина друга якої визначає, що від імені органів Національної поліції право розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення мають працівники органів і підрозділів

Національної поліції, які мають спеціальні звання відповідно до покладених на них повноважень. У сфері безпеки дорожнього руху такі повноваження визначені в наказі МВС України від 07.11.2015 № 1395 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі» [67], пункт 1 якої визначає: «Ця Інструкція визначає процедуру оформлення поліцейськими підрозділів патрульної поліції та поліцейськими, на яких покладаються обов'язки із забезпечення безпеки дорожнього руху в окремих регіонах та населених пунктах, де тимчасово відсутня патрульна поліція (далі – поліцейський), матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі» [67]. Зазначений пункт зі змінами, які були внесені наказом МВС України від 12.07.2016 № 648 «Про внесення змін до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі» [75], полягає в розширенні суб'єктів, що мають право здійснювати провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Окрім патрульної поліції, до цих суб'єктів також віднесли поліцейських, на яких покладаються обов'язки із забезпечення безпеки дорожнього руху в окремих регіонах та населених пунктах, де тимчасово відсутня патрульна поліція, тобто поліцію превентивної діяльності.

Проблема такої практики та відповідного законодавчого визначення полягає в тому, що на законодавчому рівні поліція превентивної діяльності не входить до структури Національної поліції як окремий підрозділ. Так, стаття 13 Закону України «Про Національну поліцію» [76] визначає структуру Національної поліції з шести окремих підрозділів, серед яких суб'єктом, на який покладається забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до чинного законодавства, є тільки патрульна поліція. Вирішити цю проблему можна було б шляхом включення поліції превентивної

діяльності до структури патрульної поліції. При цьому це важливо було б зробити на підзаконному рівні, прийнявши відповідний нормативно-правовий акт. Але існування двох окремих Департаментів – патрульної поліції та поліції превентивної діяльності, а також відповідних положень про зазначені підрозділи, дозволяє нам говорити про окремість вказаних структурних підрозділів, а отже і про правову колізію.

Починаючи з 17 вересня, усі послуги у сфері безпеки дорожнього руху надає патрульна поліція. Про це повідомив голова Національної поліції України Сергій Князев під час робочої наради 16.09.2017. Окремо до компетенції департаменту патрульної поліції відійде функція надання господарських та адміністративних послуг у сфері безпеки руху на дорогах, а також контроль за безпекою дорожнього руху під час пасажирських та вантажних перевезень, їх супроводження та оформлення усіх необхідних на це документів. Окрім того, патрульна поліція надаватиме послуги з розроблення і видачі в установленому порядку дозволів та погодження маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів. Контроль за такими перевезеннями в обласних центрах здійснюватимуть патрулі у містах, а під час міжрегіональних перевезень – департамент патрульної поліції [77]. Такі зміни відбулись у результаті внесення змін до Положення про Департамент патрульної поліції наказом голови Національної поліції від 14.08.2017 № 857 [73]. В той же час відповідні зміни не було внесено до Положення про патрульну службу. Крім того, в Положенні про Департамент патрульної поліції не виключено відповідні повноваження підрозділів превентивної діяльності щодо забезпечення безпеки дорожнього руху.

Центральною ланкою у визначенні поняття безпеки дорожнього руху є стан суспільних відносин у сфері просторового пересування учасників дорожнього руху, до яких ПДР відносять осіб, які беруть безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішоходи, водії транспортних засобів, пасажери чи погоничі тварин. Крім учасників дорожнього руху у цих

відносинах також беруть участь і посадові особи, відповідальні за безпеку дорожнього руху, а також посадові особи, які здійснюють контроль за дотриманням законодавства у сфері безпеки дорожнього руху. Ці відносини урегульовані переліченими вище нормативно-правовими актами.

Останньою ознакою поняття безпеки дорожнього руху є захищеність учасників дорожнього руху від ДТП та їх наслідків. Про абсолютну захищеність всіх учасників дорожнього руху від ДТП, за якої вони були б захищені від ДТП та їх наслідків, не може йтися, адже в Україні щодня трапляється більше 50 дорожньо-транспортних пригод з потерпілими, в яких гине більше 10 осіб. Отже, можемо говорити тільки про ступінь (рівень) захищеності учасників дорожнього руху від ДТП та їх наслідків. Чим меншою буде кількість ДТП, особливо з потерпілими, тим вищим буде ступінь захищеності учасників дорожнього руху. Ці показники є прямо пропорційними та взаємозалежними. І вся робота державних органів та посадових осіб, відповідальних за безпеку дорожнього руху, починаючи від патрульної поліції і закінчуючи Кабінетом Міністрів України, Верховною Радою та Президентом України, повинна спрямовуватись на кінцевий результат – зменшення кількості ДТП.

Робота безпосереднього суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху – патрульної поліції Національної поліції – у цьому напрямку полягає перш за все у реагуванні на факти вчинення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху і вирішенні їх по суті відповідно до своєї компетенції. Якщо правопорушення містить ознаки злочину, то на місце пригоди викликається слідчо-оперативна група. При цьому патрульна поліція надає допомогу, здійснює охорону місця події, організовує дорожній рух, встановлює та опитує свідків, очевидців, потерпілих пригоди, в разі необхідності надає їм першу медичну допомогу та направляє в заклади охорони здоров'я. Адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху патрульна поліція оформлює самостійно відповідно до покладених на неї повноважень. За вчинення правопорушень, розгляд яких

віднесено до компетенції патрульної поліції, виносить постанову у справі про адміністративне правопорушення. За інші правопорушення складає протокол та інші матеріали справи про адміністративні правопорушення, які у встановлений законом строк направляє до суду.

Юрисдикційна діяльність патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху повинна відігравати не тільки каральну функцію, а, насамперед, функцію превенції правопорушень, як загальної – стосовно всіх учасників дорожнього руху, так і спеціальної – стосовно самого правопорушника, з метою недопущення вчинення правопорушень у майбутньому.

Але вплив патрульної поліції на безпеку дорожнього руху не повинен обмежуватись тільки юрисдикційною функцією, хоча вона в даній ситуації відіграє ключову роль. Поряд з юрисдикційною діяльністю патрульна поліція повинна широко використовувати профілактичні заходи у сфері безпеки дорожнього руху. До цієї діяльності можна віднести саме перебування патрульної поліції на вулично-шляховій мережі з увімкненими пробісковими маячками на транспортному засобі, особливо в місцях концентрації ДТП та вчинення грубих порушень Правил дорожнього руху України, здійснення роз'яснювальної роботи серед учасників дорожнього руху щодо змісту Правил дорожнього руху та важливості їх дотримання тощо.

Таким чином, нами визначено поняття безпеки дорожнього руху, під яким запропоновано розуміти нормативно врегульований та забезпечений контролем уповноважених на те осіб стан суспільних відносин у сфері просторового пересування осіб, які беруть безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішоходи, водії транспортних засобів, пасажери чи погоничі тварин, за якого вони захищені від ДТП та їх наслідків. Виділено ознаки цього поняття, а також розглянуто вплив патрульної поліції на стан безпеки дорожнього руху.

1.2. Поняття та функції адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху

Серед основних повноважень поліції, визначених статтею 23 Закону України «Про Національну поліцію», слід виділити повноваження щодо здійснення провадження у справах про адміністративні правопорушення, прийняття рішень про застосування адміністративних стягнень та забезпечення їх виконання.

Соціологічні опитування свідчать, що рівень довіри громадян до патрульної поліції за 2 роки існування цього підрозділу впав більше ніж на 20% [1]. При цьому найбільші недоліки в роботі патрульної поліції спостерігаються саме в адміністративно-юрисдикційній діяльності. Це вимагає перегляду адміністративно-юрисдикційних повноважень патрульної поліції. Особливо це стосується сфери безпеки дорожнього руху, де вчиняється найбільша кількість правопорушень, які несуть найбільші втрати, забираючи життя та здоров'я наших громадян.

Законодавець передбачив спрощений порядок здійснення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху без складення протоколу про адміністративне правопорушення, навіть коли особа не погоджується з фактом вчинення правопорушення чи стягненням, що на неї накладається. За правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху законодавець встановив безальтернативні стягнення, при накладенні яких посадова особа може не враховувати характер вчиненого правопорушення, особу порушника, ступінь його вини, майновий стан, обставини, що пом'якшують чи обтяжують відповідальність.

Незважаючи на те, що в діяльності патрульної поліції викоренено таке ганебне явище, як корупція, а рівень довіри населення до патрульної поліції значно підвищився, все ще існує великий відсоток прийняття неправомірних рішень працівниками поліції через недосконалість законодавчої бази та

організації діяльності патрульної поліції. Статистичні дані показують, що більше 70 % позовів про оскарження неправомірних рішень працівників патрульної поліції, які подаються до суду, задовольняються. На наш погляд, це пов'язано з тим, що зміна критеріїв оцінювання діяльності патрульної поліції, головним з яких визначено рівень довіри населення до поліції, відбулася де-юре (закріплення в Законі України «Про Національну поліцію»). Де-факто це відбулось тільки частково, адже «гонитва» за кількісними показниками продовжується. І на жаль, це змагання поки що не за найменшу кількість ДТП та потерпілих в них, а насамперед за кількість винесених постанов та суму сплачених штрафів. Така практика приводить до винесення постанов у справах про адміністративні правопорушення як до дійсно винних у порушенні Правил дорожнього руху України осіб, так і до осіб, стосовно яких можливо було б обмежитись усним зауваженням у зв'язку з вчиненням ними малозначних правопорушень. А враховуючи те, що грошові суми штрафів за порушення Правил дорожнього руху є значними, це призводить до оскарження рішень патрульної поліції та зниження рівня довіри громадян до неї.

Другою причиною великої кількості оскаржуваних рішень працівників патрульної поліції є прогалини в законодавстві, що визначає порядок провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Патрульні поліцейські часто виносять постанову без розгляду справи про адміністративне правопорушення, не дотримуються вимог законодавства щодо місця розгляду справи про адміністративне правопорушення, порушують права особи, яка притягується до відповідальності, помиляються в кваліфікації правопорушення. Такі дії призводять до порушення процедури притягнення до відповідальності та, як наслідок, до оскарження постанови у справі про адміністративне правопорушення.

Все це вимагає перегляду адміністративно-юрисдикційних повноважень працівників патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього

руху. Зокрема, існує необхідність в уточненні норм, що регламентують діяльність патрульної поліції під час здійснення адміністративно-юрисдикційної діяльності у сфері безпеки дорожнього руху, в деяких аспектах розширення повноважень поліцейських в цій сфері.

Потребують вдосконалення й норми, що регламентують діяльність поліції щодо застосування заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення, зокрема адміністративного затримання осіб, які вчинили правопорушення, доставлення їх до поліцейського відділу, направлення їх для медичного огляду на стан сп'яніння, тимчасового вилучення речей і документів та інших.

Враховуючи зазначене, потребують розробки як теоретичні, так і практичні питання адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції та удосконалення цієї діяльності у сфері безпеки дорожнього руху. В даному підрозділі з'ясуємо саме поняття адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції та визначимо особливості її здійснення у сфері безпеки дорожнього руху.

Отже, перш за все, розглянемо наукові підходи до визначення поняття адміністративно-юрисдикційної діяльності.

У більшості випадків адміністративно-юрисдикційна діяльність органів публічної адміністрації розуміється як процес притягнення до адміністративної відповідальності. Але зі становленням ідеології діяльності держави в інтересах людини адміністративно-юрисдикційна діяльність її органів все більше розглядається не тільки як каральна, але, перш за все, як охоронна. Функція охорони полягає в захисті відповідних адміністративно-правових відносин.

Зазначимо, що термін «адміністративно-юрисдикційна діяльність» відсутній в законодавстві України. Лише поняття адміністративної юрисдикції вживається у ст. 16 Кодексу України про адміністративні правопорушення, де зазначається про імунітет від адміністративної юрисдикції іноземців, які користуються ним згідно з чинними законами та

міжнародними договорами України. Оскільки йдеться про неможливість накладення адміністративних стягнень на таких осіб, можемо сказати, що в даному випадку адміністративна юрисдикція ототожнюється з поняттям притягнення до адміністративної відповідальності.

Юрисдикція (з латинської мови – *jurisdictio*; *jus* – право; *dictio* – говорю) ототожнювалась із встановленою законом (чи іншим нормативним актом) сукупністю правових повноважень відповідних державних органів вирішувати правові спори, в тому числі вирішувати справи про правопорушення, тобто оцінювати дії особи чи іншого об'єкта права з точки зору їх правомірності, застосовувати юридичні санкції до правопорушників [78].

На думку Н.Г. Саліщевої, адміністративна юрисдикція – окремий вид виконавчої та розпорядчої діяльності, що пов'язана з можливістю реалізації у примусовому порядку відповідних адміністративно-правових актів, які визначають права та обов'язки учасників матеріальних адміністративних правовідносин [79, с. 11]. Подібну позицію обстоює і Н.Ю. Хаманєва, визначаючи адміністративну юрисдикцію як порядок вирішення адміністративного спору, що виникає між громадянином та органом державного управління [80, с. 115; 81, с. 22].

Дещо схожими є поняття адміністративно-юрисдикційної та наглядової діяльності. Погоджуємось з тими вченими, які відмежовують наглядову діяльність та процес накладення стягнення, адже остання діяльність являє собою самостійну форму та різновид адміністративної діяльності, яку у літературі прийнято називати адміністративно-юрисдикційною [82].

Сьогодні адміністративно-юрисдикційну діяльність розглядають в широкому та вузькому розумінні. У вузькому розумінні під цим поняттям розуміють правоохоронну діяльність уповноважених на те органів та посадових осіб, у процесі якої вони розглядають та вирішують справи про адміністративні правопорушення [83].

Більшість вчених, таких як О.М. Бандурка, А.С. Васильєв,

М.М. Тищенко та інші, підтримують теорію широкого підходу до визначення поняття «адміністративно-юрисдикційна діяльність», виділяючи в ньому три окремі види проваджень: провадження у справах про адміністративні правопорушення, дисциплінарне провадження і провадження щодо розгляду скарг громадян [84; 85].

Окрім правового спору В.К. Колпаков та Е.Ф. Демський до адміністративної юрисдикції також відносять регулятивну діяльність органів публічної адміністрації. Перші дві складові адміністративної юрисдикції вчені поділяють на адміністративно-судочинну (компетенція адміністративних судів щодо вирішення правових спорів) та адміністративно-делікту (компетенція всіх органів та посадових осіб розглядати справи про адміністративні правопорушення та накладати адміністративні стягнення). Під регулятивною юрисдикцією запропоновано розуміти компетентність органів, посадових осіб розглядати і вирішувати адміністративні справи позитивного характеру, тобто не пов'язані з розглядом та вирішенням правового спору [86].

Таким чином, потрібно розуміти відмінність між поняттями адміністративної юрисдикції та адміністративно-юрисдикційної діяльності. Якщо під першою слід розуміти компетентність відповідних органів та посадових осіб щодо вирішення індивідуальних справ, то друга означає діяльність органів та посадових осіб що розгляду індивідуальних справ, пов'язаних з вирішенням правового спору, а отже не може бути пов'язана з розглядом справи позитивного характеру.

Також від адміністративно-юрисдикційної діяльності слід відрізнити таке поняття, як «адміністративно-каральна юрисдикція». Останнє є лише складовою поняття адміністративно-юрисдикційної діяльності. Це пояснюється тим, що за результатом розгляду справи про адміністративне правопорушення орган (посадова особа) виносить не тільки постанову про накладення адміністративного стягнення, а ще й про застосування заходів впливу до неповнолітніх, а також про закриття справи за малозначності

правопорушення чи наявності підстав, передбачених статтею 247 КУпАП.

Незважаючи на те, що в наукових працях адміністративно-юрисдикційна діяльність найчастіше розглядається у вузькому значенні, тобто ототожнюється з процесом притягнення до адміністративної відповідальності, погоджуємось з думкою тих вчених [87], які визнають існування як широкого, так і вузького підходу до визначення адміністративно-юрисдикційної діяльності, оскільки вони не суперечать одне одному.

Існує підхід, відповідно до якого поняття адміністративно-юрисдикційної діяльності розглядають у статичному та динамічному розумінні. Перший визначає його як сукупність повноважень відповідних органів та посадових осіб розглядати справи про адміністративні правопорушення та виносити у ньому відповідні рішення про накладення адміністративних стягнень або про закриття справи за відсутності складу адміністративного правопорушення чи за іншої підстави, визначеної ст. 247 КУпАП. Другий підхід визначає адміністративно-юрисдикційну діяльність саме як активну діяльність відповідних органів у процесі притягнення особи до адміністративної відповідальності [88].

Погоджуємось з думкою С.М. Гусарова, який визначає такі риси адміністративної юрисдикції:

- 1) наявність правового спору (або правопорушення). Юрисдикція виникає тільки тоді, коли необхідно вирішити спір про право або у зв'язку з порушенням чинних правових норм. Щодо адміністративної юрисдикції такі спори виникають між сторонами суспільних відносин, що регулюються адміністративно-правовими нормами, набуваючи характеру адміністративно-правових спорів;

- 2) основою адміністративно-правових спорів, у процесі вирішення яких здійснюється правова оцінка поведінки (дій) сторін, є індивідуальні адміністративні справи. Розгляд тільки спірних конкретних справ становить зміст юрисдикційного адміністративного процесу (наприклад, розгляд справ

про адміністративне правопорушення, скарг громадян);

3) адміністративно-юрисдикційна діяльність через свою суспільну значущість потребує належного процесуально-правового регулювання. Установлення та доведення подій і фактів, їх юридична оцінка здійснюються в рамках особливої процесуальної форми, що є важливою й обов'язковою для юрисдикції. Адміністративна юрисдикція значно відрізняється від інших видів юрисдикційної діяльності, що існує у рамках кримінального та цивільного процесів. Вона є менш деталізованою процесуальною діяльністю [89].

Враховуючи ці ознаки, розглянемо особливості адміністративно-юрисдикційної діяльності Національної поліції. Враховуючи нетривалість існування Національної поліції, це питання є малодослідженим. В той же час багато праць присвячено адміністративно-юрисдикційній діяльності ОВС та міліції.

Так, на думку О.В. Джафарової, адміністративно-юрисдикційна діяльність правоохоронних органів розуміється як врегульована нормами адміністративного права специфічна, державно-владна, підзаконна, виконавчо-розпорядча діяльність, яка реалізується шляхом визначення у законодавстві обсягу повноважень щодо розв'язання індивідуальних адміністративних справ і застосування відповідних санкцій до правопорушників в адміністративному порядку. Вченою також виокремлюються ознаки адміністративно-юрисдикційної діяльності, що притаманні саме правоохоронним органам. Вони полягають у такому: а) юрисдикція правоохоронних органів є частиною їх адміністративної діяльності і здійснюється спеціально уповноваженими посадовими особами відповідних органів; б) основна мета такої діяльності – забезпечення прав та свобод людини і громадянина, захист громадського порядку та безпеки, встановленого порядку управління; в) обов'язковою є наявність правового спору; г) адміністративно-юрисдикційна діяльність вимагає належного процесуального регулювання; д) обов'язковість ухвалення рішення у вигляді

юридичного акту; е) у системі правоохоронних органів не всі служби і їх посадові особи мають юрисдикційні повноваження; ж) посадова особа правоохоронного органу розглядає кожен адміністративну справу індивідуально; з) розгляд індивідуальних адміністративних справ здійснюється на основі відповідних нормативно-правових актів, які закріплюють порядок розгляду скарг на неправомірні дії або бездіяльність правоохоронних органів та їх посадових осіб, якими порушуються права і законні інтереси громадян [90, с. 152-157].

Погоджуємось з такими вченими, як В.А. Глухверя, Т.П. Мінка, Р.В. Миронюк, Б.О. Логвиненко, В.В. Гаркуша та ін., які провели паралель між діяльністю міліції і Національної поліції та визначили такі особливості адміністративно-юрисдикційної діяльності останньої:

1) адміністративно-юрисдикційна діяльність поліції значною мірою обумовлена принципами, завданнями, функціями і специфікою служби в поліції, що є державною службою особливого характеру. Останню, як відомо, з урахуванням конкретизації її завдань і змісту в адміністративно-правовій науці визначають як адміністративну діяльність Національної поліції;

2) адміністративно-юрисдикційна діяльність поліції має підзаконний характер. Вона ґрунтується на суворому дотриманні чинного законодавства. Уповноважені посадові особи органів і підрозділів поліції, які реалізують надані їм адміністративно-юрисдикційні повноваження, зобов'язані діяти в межах законів та інших нормативних положень. Відступ від цих положень зазвичай призводить до порушень принципу законності і, як наслідок, до скасування постанови (прийнятого рішення) за справою. Адміністративно-юрисдикційна діяльність поліції не тільки базується на суворому дотриманні норм права, але й реалізується шляхом застосування таких норм, тобто є діяльністю правозастосовною. За своїм головним призначенням вона також є діяльністю правоохоронною [91].

Принцип законності в адміністративно-юрисдикційній діяльності

патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху полягає не тільки в здійсненні контролю патрульною поліцією за дотриманням всіма учасниками дорожнього руху, а також посадовими особами, відповідальними за безпеку дорожнього руху, вимог законів та підзаконних нормативно-правових актів у сфері безпеки дорожнього руху, а й реалізація поліцейськими своїх повноважень в рамках, суворо окреслених законом.

На основі адміністративно-юрисдикційної діяльності Національної поліції розглянемо особливості адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху.

Перш за все визначимо, що ми будемо розуміти під адміністративно-юрисдикційною діяльністю. Проаналізувавши погляди вчених з цього питання, доходимо висновку, що найбільш раціональним є існування двох підходів до розуміння адміністративно-юрисдикційної діяльності – широкого та вузького. Але, з урахуванням специфіки дисертаційного дослідження – сфери безпеки дорожнього руху, будемо досліджувати діяльність патрульної поліції щодо здійснення проваджень у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху та розгляду скарг на рішення, дії чи бездіяльність патрульної поліції під час здійснення такої діяльності – вузький підхід до розуміння цього питання.

Таким чином, в дисертаційному дослідженні під адміністративно-юрисдикційною діяльністю патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху ми будемо розуміти врегульовану нормами адміністративного права діяльність патрульної поліції щодо здійснення проваджень у справах про адміністративні правопорушення за порушення правил дорожнього руху, а також розгляд справ за скаргами громадян на рішення, дії чи бездіяльність патрульної поліції під час здійснення такої діяльності.

Для визначення особливостей адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху розглянемо функції, які виконує така діяльність.

Зміст адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у

сфері безпеки дорожнього руху становить діяльність з реалізації її функцій, яка здійснюється у встановлених формах і відповідними методами. В такій діяльності можна виділити чотири види функцій: охоронну, виховну, регулятивну та превентивну.

Адміністративно-юрисдикційна діяльність патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху належить до правоохоронної діяльності, а отже виконує охоронну функцію. Вона полягає в захисті відповідних суспільних відносин, які складаються у сфері безпеки дорожнього руху. Сюди, перш за все, відносяться права всіх суб'єктів – учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання. Правилами дорожнього руху визначено, що учасники дорожнього руху зобов'язані знати й неухильно виконувати вимоги цих Правил, а також бути взаємно ввічливими. Кожний учасник дорожнього руху має право розраховувати на те, що й інші учасники виконують ці Правила. Для цього всі учасники дорожнього руху, а також органи публічної адміністрації, посадові особи, відповідальні за безпеку дорожнього руху, повинні дотримуватись своїх обов'язків, визначених у відповідних нормативно-правових актах. А охоронна функція адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху полягає у контролі за дотриманням вказаними суб'єктами своїх обов'язків.

Притягнення осіб, які порушили ПДР, до адміністративної відповідальності повинно носити не стільки каральний характер, стільки виховний. В цьому і проявляється виховна функція адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху, яка полягає у вихованні учасників дорожнього руху у дусі точного і неухильного дотримання Конституції України та інших законодавчих актів, поваги до прав, честі і гідності інших громадян, до правил співжиття, сумлінного виконання своїх обов'язків, відповідальності перед суспільством.

На наш погляд, з цією метою законодавець чітко не визначив, що є малозначним правопорушенням. Посадова особа патрульної поліції, яка розглядає справу про адміністративне правопорушення, повинна оцінити характер вчинення правопорушення, ступінь його шкідливості і суб'єктивну сторону, тобто ставлення особи до вчиненого діяння. І, проаналізувавши всі ці фактори, дійти висновку стосовно того, є це правопорушення малозначним чи ні.

Правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху можна класифікувати за ступенем суспільної шкідливості, враховуючи їх санкції. Правопорушення, за які передбачено лише штраф, розглядаються посадовими особами патрульної поліції. Правопорушення, за які передбачено стягнення у вигляді позбавлення спеціального права чи більш тяжкі правопорушення, – судами. Очевидно, що правопорушенням з найбільшим ступенем суспільної небезпеки є керування транспортним засобом у стані алкогольного чи іншого сп'яніння та інші дії, які кваліфікуються як правопорушення, передбачене статтею 130 КУпАП. Правопорушення з найменшим ступенем суспільної небезпеки – порушення Правил дорожнього руху, відповідальність за які передбачені частиною 1 статті 122 КУпАП. Але на практиці порушення правил зупинки та стоянки може носити більшу суспільну шкідливість, ніж правопорушення, передбачене статтею 130 КУпАП. Так, порушення правил зупинки та стоянки може суттєво заважати руху транспортних засобів, що призведе до великого затору транспортних засобів на дорозі, внаслідок чого багато людей запізняться на роботу, в затор можуть потрапити бригади швидкої допомоги та пожежні машини тощо.

На противагу цьому правопорушенню можна привести приклад, коли дії водія, який перебуває у стані мінімального алкогольного сп'яніння (але більше ніж 0,2 проміле) та проїхав декілька метрів в місці, де поблизу відсутні інші транспортні засоби та учасники дорожнього руху, кваліфікуються як правопорушення, передбачене ст. 130 КУпАП, але водій звільняється від адміністративної відповідальності з винесенням усного

зауваження у зв'язку з малозначністю правопорушення. Так, 16.07.2016 за ч. 1 ст. 130 КУпАП патрульні поліцейські склали протокол щодо мешканця Рівного, який о 21 год. 05 хв., будучи в стані сп'яніння, сів за кермо автомобіля, що йому для ремонту залишив біля гаража, розташованого на значній відстані від житлового масиву і пішохідної зони, клієнт, та заїхав ним до приміщення гаража. По суті, відстань, яку проїхав водій, складала близько 5 метрів. Чоловік подав до суду, який розглядав питання про притягнення його до відповідальності, пояснення і привів свідків, котрі підтвердили вказані обставини. Відтак, 12.08.2016 Рівенський міський суд своєю постановою у справі № 569/9459/16-п звільнив Особу_1 від адміністративної відповідальності та обмежився усним зауваженням. Це було зроблено цілком логічно з урахуванням малозначності вчиненого правопорушення, оскільки, згідно зі ст. 22 та 284 КУпАП, за малозначності вчиненого адміністративного правопорушення орган (посадова особа), уповноважений вирішувати справу, може звільнити порушника від адміністративної відповідальності і обмежитись усним зауваженням. Постанова про закриття справи виноситься при оголошенні усного зауваження. В даному випадку таке звільнення від відповідальності було логічним. Оскільки, коли б Особу_1 суд позбавив права керування, то вона б втратила єдине джерело доходів, адже займається ремонтом автомобілів і в силу цього їй постійно доводиться сідати за кермо. При цьому порушення було вчинено в промисловій зоні, жодної шкоди майну чи здоров'ю людей завдано не було [92].

Наступною функцією адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху є регулятивна. Оскільки адміністративно-юрисдикційна діяльність є різновидом правозастосовної діяльності органів публічної адміністрації, направленої на регулювання відповідних суспільних відносин, вона виконує функцію регулятора в даному випадку суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху. Ця функція реалізується шляхом втілення конкретних норм права в реальні дії

патрульної поліції, направленої на припинення порушень Правил дорожнього руху, зупинки транспортних засобів, здійснення необхідних поліцейських заходів, регулювання дорожнього руху, у випадках, передбачених законом, – притягнення до відповідальності правопорушників тощо. Тобто законодавець встановив правила дорожнього руху та закріпив їх у відповідних нормативно-правових актах для того, щоб усі учасники дорожнього руху їх виконували. Задача ж адміністративно-юрисдикційної діяльності – своєчасно реагувати на факти порушення цих правил та знову повертати відповідні суспільні відносини у правове русло. В цьому і полягає регулятивна функція адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху.

Останньою функцією адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху, яку ми розглянемо, є превентивна. Порушення правил дорожнього руху може бути не тільки адміністративним правопорушенням, а й злочином, якщо його наслідки призведуть до завдання потерпілому середньої тяжкості тілесних ушкоджень чи більш тяжкі наслідки. Тому адміністративна відповідальність завжди виступає превентивним заходом до вчинення злочину. Крім того, притягнення особи до адміністративної відповідальності ставить за мету виховання особи для того, щоб вона не вчиняла подібних правопорушень у майбутньому – спеціальна превенція, а також запобігання вчиненню порушень правил дорожнього руху іншими учасниками дорожнього руху – загальна превенція.

Таким чином, нами розглянуто наукові підходи до розуміння поняття адміністративно-юрисдикційної діяльності органів публічної адміністрації. На підставі цього надано визначення адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху, під якою запропоновано розуміти врегульовану нормами адміністративного права діяльність патрульної поліції щодо здійснення проваджень у справах про адміністративні правопорушення за порушення правил дорожнього руху, а

також розгляд справ за скаргами громадян на рішення, дії чи бездіяльність патрульної поліції під час здійснення такої діяльності. Особливості адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції розглянуто через функції, які виконує така діяльність, до яких віднесено охоронну, виховну, регулятивну та превентивну.

1.3. Новели законодавчого регулювання адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху

Законом України від 14.07.2015 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» [49] було внесено ряд змін до КУпАП в частині адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього. Так, цим Законом запроваджено інститут адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі; введено новий вид стягнення – штрафні бали; запроваджено безальтернативні стягнення за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, а також змінено правила накладення стягнення та виконання постанов за правопорушення в цій сфері; замінено Державну автомобільну інспекцію на Національну поліцію як основний суб'єкт, який здійснює провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, запроваджено спрощене провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху за ті правопорушення, розгляд яких віднесено до компетенції Національної поліції.

В той же час, як свідчить практика, багато рішень у справах даної категорії особи, які притягаються до адміністративної відповідальності оскаржують, внаслідок чого постанови про притягнення до відповідальності та накладені стягнення скасовуються, на підставі п. 1 ст. 247 КупАП [93]

виносяться справи про закриття справи. Однією з причин цього є недосконалість норм, що регламентують порядок провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. У зв'язку з цим виникає необхідність додаткового дослідження законодавчого регулювання адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху України та надання пропозицій щодо вдосконалення окремих норм чинного КУпАП.

Отже, розглянемо найбільш вагоме нововведення до КУпАП – запровадження механізму притягнення до адміністративної відповідальності в автоматичному режимі.

Так, КУпАП доповнено статтею 14-2, відповідно до якої адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, несуть юридичні та фізичні особи, за якими зареєстровано транспортний засіб [93]. Таким чином, вперше на законодавчому рівні закріплено юридичну особу як суб'єкта адміністративної відповідальності. Але, в той же час, законодавець не визначив механізму притягнення до відповідальності юридичної особи, не визначено, які санкції можуть застосовуватись за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху до юридичної особи. Адже, за чинним законодавством, у разі якщо правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху зафіксовано в автоматичному режимі, спочатку застосовується таке стягнення, як штрафні бали, за умови наявності такого стягнення в санкції статті, яка передбачає відповідальність за дане правопорушення, та наявності необхідної кількості штрафних балів у громадянина (підкреслено нами – Р.Ю). Отже, дане стягнення, відповідно до статті 27-1 КУпАП, до юридичної особи не може бути застосоване.

До інших санкцій, які застосовуються за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, віднесено такі, як оплатне вилучення предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення (транспортного засобу) (ст. 130 КУпАП), позбавлення

спеціального права, наданого даному громадянину (права керування транспортними засобами) (ст. 122 ч. 4, ст. 122-2, ст. 123, ст. 124, ст. 130 КУпАП), громадські роботи (ст. 122-4, ст. 127, 139 КУпАП), адміністративний арешт (121, 122-4, 123, 130 КУпАП). Враховуючи характер правопорушень, адміністративну відповідальність за які передбачено вказаними статтями, зафіксувати їх лише в автоматичному режимі практично не можливо. Отже, залишається тільки два види стягнення, які можливо застосувати до осіб, які притягаються до адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, – штраф та штрафні бали, а до юридичної особи – відповідно, тільки штраф. Водночас законодавець не встановлює, на кого саме виноситься постанова – на саму юридичну особу чи на відповідну посадову особу, відповідальну за безпеку дорожнього руху, або ж на особу, яка керувала транспортним засобом в момент фіксації правопорушення за допомогою технічних засобів, що працюють в автоматичному режимі [94, с. 15-19].

Відповідно до порядку розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, поліцейський встановлює особу, за якою зареєстровано відповідний ТЗ, та виносить постанову про накладення адміністративного стягнення на дану особу. Дана постанова може виноситися без участі особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, та надсилається їй протягом трьох днів з дня її винесення рекомендованим листом із повідомленням на адресу місця реєстрації (проживання) фізичної особи або місцезнаходження юридичної особи.

Днем отримання постанови є дата, зазначена в поштовому повідомленні про вручення її особі, за якою зареєстровано ТЗ, або повнолітньому члену сім'ї такої особи. У разі якщо особа, за якою зареєстровано ТЗ, відмовляється від отримання постанови, днем отримання постанови є день проставлення в поштовому повідомленні відмітки про відмову в її отриманні.

Дане положення Закону прогнозовано може створити певні проблеми його практичного виконання. Адже, відповідно до частини 2 статті 291 КУпАП, 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 [49]. Тобто якщо особа не отримала постанову та не зафіксовано відмову її від отримання, постанова вважається такою, що не набрала законної сили. Варіантів для виникнення такої ситуації може бути безліч – особа може змінити місце проживання, переїхати в інше місто або ж навмисно уникати зустрічі з працівником пошти.

Час, який пройшов з моменту винесення постанови до моменту отримання її особою, безпосередньо впливає на виконання постанови. Давність виконання постанови про накладення адміністративного стягнення визначена у статті 303 КУпАП та складає три місяці, тобто постанова не підлягає виконанню, якщо її не було звернуто до виконання протягом трьох місяців. Хоч офіційного тлумачення поняття «звернення до виконання» немає, але, аналізуючи практичну складову застосування даної норми, доходимо висновку, що під цією процедурою слід розуміти передачу постанови тому органу, до повноважень якого входить виконання даної постанови. Якщо йдеться про такий вид стягнення, як штраф, то це будуть відповідні органи державної виконавчої служби.

Для виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, передбачено особливий порядок, визначений в статті 300-1 КУпАП. Так, 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.

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 [93]. Таким чином, законодавець дає особі, яка притягається до відповідальності, один місяць для сплати штрафу, після чого застосовується пеня й особі надається ще один місяць для сплати пені та штрафу перед тим, як передати постанову державній виконавчій службі для примусового виконання. Отже, загалом законодавець надав 2 місяця для передачі постанови для примусового виконання до державної виконавчої служби з моменту отримання її особою, яка притягається до адміністративної відповідальності. Це означає, що постанова повинна бути вручена особі не пізніше одного місяця з дня її винесення, адже в інакшому випадку сплине тримісячний строк звернення постанови до виконання.

Виходом з цієї ситуації вбачається внесення змін до ст. 303 КУпАП, а саме пропонуємо частину першу викласти в такій редакції:

«Не підлягає виконанню постанова про накладення адміністративного стягнення, якщо її не було звернуто до виконання протягом трьох місяців з дня винесення, *окрім правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі*. В разі оскарження постанови перебіг строку давності зупиняється до розгляду скарги. У разі відстрочки виконання постанови відповідно до статті 301 цього Кодексу перебіг строку давності зупиняється до закінчення строку відстрочки».

Частину другу вказаної статті пропонуємо викласти в такій редакції:

«Строк звернення постанови про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані

в автоматичному режимі, складає три місяця з моменту вручення постанови особі, яка притягається до відповідальності».

Законодавець передбачив механізм звільнення від відповідальності власників транспортних засобів за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, у двох випадках:

1) надання власником транспортного засобу інформації, що ТЗ вибув з його володіння внаслідок протиправних дій інших осіб або щодо протиправного використання іншими особами номерних знаків, що належать його транспортному засобу;

2) звернення особи, яка фактично керувала транспортним засобом на момент вчинення правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі, до уповноваженого органу Національної поліції із відповідною заявою про визнання зазначеного факту адміністративного правопорушення та згоди на притягнення до адміністративної відповідальності.

У першому випадку винесена стосовно власника транспортного засобу постанова про притягнення до адміністративної відповідальності скасовується. При цьому власнику не потрібно надавати докази на підтвердження даної інформації. Законом також не передбачено обов'язок уповноваженого органу Національної поліції перевіряти достовірність даної інформації. До того ж в нормі не вказано строк, протягом якого власник транспортного засобу повинен повідомити дану інформацію, та орган, в який така інформація повинна надаватись, що передбачає високий ступінь ризику використання даної норми для уникнення відповідальності.

У другому випадку законодавець надав особі, яка фактично керувала транспортним засобом на момент вчинення правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі, 14 днів для сповіщення уповноваженого органу Національної поліції про факт вчинення ним правопорушення. Цей строк починається з моменту отримання постанови про притягнення до відповідальності. При цьому законодавець не називає наслідки пропущення

даного строку з поважних причин. Обов'язковою умовою скасування винесеної щодо власника транспортного постанови та винесення нової постанови щодо особи, яка фактично керувала транспортним засобом у момент вчинення правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі, є визнання вказаною особою зазначеного факту адміністративного правопорушення та згода на притягнення до адміністративної відповідальності [95, с. 148-154].

Така процедура не залишає особі, яка фактично керувала транспортним засобом в момент вчинення правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі, права на оскарження винесеної щодо неї постанови, адже нелогічно виглядає спочатку погодитись з вчиненим правопорушенням, а потім у загальному порядку оскаржувати винесену постанову про притягнення до відповідальності. А якщо ж особа визнала факт керування транспортним засобом в момент вчинення правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі, але не визнала самого правопорушення, відповідно до запропонованої процедури відповідальність понесе власник транспортного засобу за правопорушення, яке фактично вчинила інша особа.

Отже, як бачимо, запропонована процедура притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху має багато прогалин у чинному законодавстві. Зазначимо, що в 2008 році вже було запроваджено інститут адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, який був дуже схожим з існуючим, але Рішенням Конституційного Суду № 23-рп/2010 від 22.12.2010 у справі за конституційним зверненням громадянина Багінського Артема Олександровича щодо офіційного тлумачення положень частини першої статті 14-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення (справа про адміністративну відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху) [96] положення КУпАП, які регламентували провадження в таких справах, було визнано неконституційними. Тодішня процедура

притягнення власників транспортних засобів фактично втілювалась в двох нормах – статті 14-1 КУпАП «Відповідальність власників (співвласників) транспортних засобів» та в частині шостій статті 258 КУпАП, відповідно до якої протокол про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, не складався, а постанова виносилась без участі особи, яка притягається до відповідальності. Таку процедуру Конституційний Суд України визнав такою, що не відповідає ряду норм Конституції, а також суперечить нормам самого КУпАП.

Враховуючи це, Законом України від 14.07.2015 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» було внесено ряд змін до КУпАП з метою усунення тих недоліків, на які було зазначено в Рішенні Конституційного Суду. Зокрема, запроваджено відповідальність юридичної особи, яка може бути власником транспортного засобу (ст. 14-2 КУпАП); положення, відповідно до якого відкритість розгляду справи про адміністративне правопорушення не стосується розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі (ст. 249 КУпАП); запроваджено спрощене провадження (без складення протоколу) у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, у тому числі зафіксовані в автоматичному режимі (ст. 258 КУпАП); справи про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, розглядаються за місцем оброблення та обліку таких правопорушень (ст. 276 КУпАП); закріплено положення, відповідно до якого при накладенні стягнення за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, у тому числі зафіксовані в автоматичному режимі, не враховуються характер вчиненого правопорушення, особа порушника, ступінь його вини, майновий стан, обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність.

В той же час ряд норм КУпАП продовжує суперечити процедурі

притягнення до відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. До таких норм слід віднести ст. 9 КУпАП, відповідно до якої саме винна (умисна або необережна) дія чи бездіяльність суб'єкта адміністративної відповідальності є однією з ознак адміністративного правопорушення(проступку); ст. 268 КУпАП, яка встановлює перелік прав особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, зокрема: 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; справа про адміністративне правопорушення розглядається в присутності особи, яка притягається до адміністративної відповідальності; 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; ст. 280 КУпАП, яка встановлює обставини, що підлягають з'ясуванню при розгляді справи про адміністративне правопорушення, а саме орган (посадова особа) при розгляді справи про адміністративне правопорушення зобов'язаний з'ясувати: чи було вчинено адміністративне правопорушення, чи винна дана особа в його вчиненні, чи підлягає вона адміністративній відповідальності, чи є обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність, чи заподіяно майнову шкоду, чи є підстави для передачі матеріалів про адміністративне правопорушення на розгляд громадської організації, трудового колективу, а також з'ясувати інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи [97].

Вказані прогалини в Законі можна усунути шляхом внесення відповідних змін до КУпАП, але запропонована процедура не відповідає основному Закону нашої країни – Конституції України, зокрема частині 2 статті 61 – юридична відповідальність особи має індивідуальний характер; частині 3 статті 62 – обвинувачення не може ґрунтуватися на припущеннях; усі сумніви щодо доведеності вини особи тлумачаться на її користь.

Адміністративна відповідальність в Україні та процедура притягнення до адміністративної відповідальності ґрунтуються на конституційних принципах та правових презумпціях, які зумовлені визнанням і дією принципу верховенства права в Україні. Конституція України має найвищу юридичну силу, закони та інші нормативно-правові акти приймаються на основі Конституції України і повинні відповідати їй [96]. Отже, існуюча процедура притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, має розбіжності як з нормами Конституції України, так і з нормами КУпАП.

Зазначимо, що питанню процедури притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, приділялось багато уваги науковцями. Зокрема, В.В. Гаркуша у своєму дисертаційному дослідженні «Контрольна діяльність Державної автомобільної інспекції за правомірністю експлуатації транспортних засобів» запропонував запровадити використання індивідуального номерного знаку водія, який повинен розміщуватись у правому верхньому куті вітрового скла автомобіля. За цим номерним знаком встановлюється особа, яка керувала транспортним засобом під час фіксації правопорушення працюючим в автоматичному режимі спеціальним технічним засобом, що має функції відеозапису, фото- та кінозйомки. За керування транспортним засобом без такого номерного знаку В.В. Гаркуша пропонував встановити відповідальність за ст. 126 КУпАП [98].

Якщо водій керував транспортним засобом під час фіксації правопорушення працюючим в автоматичному режимі спеціальним технічним засобом, що має функції відеозапису, фото- та кінозйомки, без встановленого на транспортному засобі, в передбаченому для цього місці, індивідуального номерного знаку, підрозділ Національної поліції, на території обслуговування якого було зафіксовано правопорушення за місцем проживання власника транспортного засобу, зобов'язаний викликати

власника (співвласників) транспортного засобу для встановлення обставин правопорушення, особи правопорушника, стосовно якої уповноважена особа Національної поліції складає протокол про адміністративне правопорушення за порушення Правил дорожнього руху України, а також за керування транспортним засобом без встановленого на ньому в передбаченому для цього місці, індивідуального номерного знаку водія, та в передбачених Законом випадках виносить постанову про притягнення до адміністративної відповідальності або надсилає матеріали справи за підвідомчістю.

Якщо власник транспортного засобу заявить про наявність обставин, які свідчать про вчинення правопорушення, передбаченого частиною першою цієї статті, іншою особою (транспортний засіб знаходився у володінні чи користуванні іншої особи, вибув з його володіння внаслідок протиправних дій інших осіб тощо), орган Державтоінспекції МВС України повинен протягом не більше одного місяця здійснити відповідну перевірку та встановити особу, що вчинила правопорушення, та за наявності підстав скласти на цю особу протокол про адміністративне правопорушення за порушення Правил дорожнього руху України, а також за керування транспортним засобом без встановленого на ньому в передбаченому для цього місці індивідуального номерного знаку водія, та в передбачених Законом випадках винести постанову про притягнення до адміністративної відповідальності або надіслати матеріали справи за підвідомчістю [99, с. 85].

Запропонуємо і ми декілька варіантів ідентифікації особи, яка керує транспортним засобом в момент фіксації правопорушення. Зокрема, використання посвідчення водія з чипом, на якому містилася б відповідна інформація про водія. На законодавчому рівні слід встановити обов'язок водія закріплювати в тій же частині вітрового скла транспортного засобу посвідчення водія. Але під таку процедуру необхідно було б розроблювати відповідні технічні пристрої. Ще один складний в технічному плані спосіб ідентифікації особи правопорушника – за фотографією обличчя. Для реалізації цього механізму потрібна, відповідно, АБД, яка б могла

ідентифікувати особу за фотографією її обличчя. Отже, така процедура була б дійсно ефективною та не суперечила б нормам чинного законодавства, але реальне втілення її в життя становить певну складність.

В будь-якому випадку вважаємо, що при автоматичній фіксації правопорушення у справі про адміністративне правопорушення потрібно встановлювати не власника транспортного засобу та притягувати його до відповідальності, а встановлювати особу, яка фактично керувала транспортним засобом в момент фіксації правопорушення. Встановлення особи, яка фактично керувала транспортним засобом в момент фіксації правопорушення, потрібно покласти на органи Національної поліції. Вважаємо, що для цього на законодавчому рівні необхідно встановити право органів Національної поліції викликати власника транспортного засобу для встановлення особи правопорушника, а за власником транспортного засобу закріпити відповідний обов'язок.

Наступною вагомою новелою законодавчого регулювання порядку притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху є зміна основного суб'єкта, який здійснює провадження, та запровадження спрощеного провадження у справах даної категорії.

Так, замінено Державну автомобільну інспекцію на Національну поліцію як основного суб'єкта, який здійснює провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Загальну компетенцію Національної поліції щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення, в тому числі у сфері безпеки дорожнього руху, закріплено у ст. 222 КУпАП. 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. Також вказаною нормою передбачено можливість уповноваженими працівниками підрозділів Національної поліції стягувати штраф на місці вчинення

правопорушення незалежно від розміру виключно за допомогою безготівкових платіжних пристроїв [93].

Також законодавець розширив випадки притягнення до відповідальності в спрощеному порядку, коли протокол не складається, а виноситься відразу постанову у справі про адміністративне правопорушення. Ці зміни відображені у ст. 258 КУпАП, частина друга якої визначає, що протокол не складається у разі вчинення адміністративних правопорушень, розгляд яких віднесено до компетенції Національної поліції, та адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.

Але частина 5 даної статті визначає обов'язок уповноваженої посадової особи скласти протокол про адміністративне правопорушення відповідно до вимог ст. 256 КУпАП, якщо під час складання постанови у справі про адміністративне правопорушення особа оскаржить допущене порушення і адміністративне стягнення, що на неї накладається, крім випадків притягнення особи до адміністративної відповідальності за вчинення адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 185-3 КУпАП, та правопорушень у сфері забезпечення дорожнього руху, у тому числі зафіксованих в автоматичному режимі [93]. Тобто, як бачимо, дві норми дещо суперечать одна одній, оскільки частина друга визначає, що протокол не складається тільки у тому разі, якщо правопорушення зафіксоване в автоматичному режимі, а частина п'ята до цих випадків відносить всі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. За таких умов вважаємо, що частину п'яту статті слід вважати спеціальною нормою стосовно частини другої.

Отже, за чинним законодавством, у разі вчинення особою правопорушення, розгляд якого віднесено до компетенції Національної поліції та якщо особа погоджується з вчиненим правопорушенням і стягненням, що на неї накладається, уповноважена особа Національної поліції повинна відразу винести постанову у справі про адміністративне правопорушення без складення протоколу. Якщо ж особа оспорить допущене

правопорушення і адміністративне стягнення, що на неї накладається, то уповноважена особа Національної поліції складає протокол про адміністративне правопорушення, після чого виносить постанову у справі про адміністративне правопорушення. Це правило не стосується правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. В цій категорії справ не має значення, чи погоджується правопорушник з вчиненням правопорушення та стягненням, що на нього накладається, чи ні – в будь-якому разі відразу виноситься постанова у справі про адміністративні правопорушення. Порядок провадження у справах про адміністративні правопорушення цієї категорії визначений в наказі МВС України від 07.11.2015 № 1395 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі» [67].

В цілому підтримуємо запровадження спрощеного порядку провадження у справах про адміністративні правопорушення, оскільки така процедура економить час особи, яка притягується до відповідальності, в разі згоди її з правопорушенням та накладеним стягненням. В той же час вважаємо, що спрощений порядок провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху має суттєвий недолік, оскільки в тому разі, коли особа оскаржує правопорушення та (або) стягнення, що на неї накладається, уповноважена особа Національної поліції, яка здійснює провадження у справі про адміністративне правопорушення, повинна забезпечити докази вчиненого особою правопорушення. У справах такої категорії часто бувають відсутні свідки правопорушення, також не завжди вдається зафіксувати правопорушення за допомогою технічних засобів фото-, відеофіксації. В такому разі протокол про адміністративне правопорушення, який відповідно до ст. 251 КУпАП є доказом у справі про адміністративне правопорушення, може стати єдиним доказом у справі про адміністративне правопорушення [100].

Крім забезпечення доказової бази спрощене провадження створює

колізію щодо застосування заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, а також такого заходу, як доставлення. Так, підставою доставлення та однією з підстав адміністративного затримання є складення протоколу про адміністративне правопорушення, якщо протокол неможливо скласти на місці вчинення правопорушення, а складення протоколу є обов'язковим.

Про застосування таких заходів забезпечення провадження, як проведення особистого огляду, огляд речей, вилучення речей та документів відповідно до вимог ст. 264 та 265 КУпАП, складається протокол або про це зазначається в протоколі про адміністративне правопорушення або в протоколі про адміністративне затримання. В той же час форми протоколу проведення вказаних заходів забезпечення провадження не передбачено. У зв'язку з цим практика йде другим шляхом, тобто про застосування вказаних заходів забезпечення провадження зазначається в протоколі про адміністративне правопорушення.

Отже, спрощене провадження у справі про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху має певні переваги, оскільки економить час особи, яка притягується до відповідальності. Водночас така процедура потребує законодавчого доопрацювання. На цій підставі пропонуємо запровадити спрощене провадження у справах про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху тільки в разі погодження правопорушника з вчиненим правопорушенням, а також зі стягненням, що на нього накладається, в іншому випадку провадження повинно здійснюватися у звичайному порядку.

Враховуючи викладене, пропонуємо внести зміни до частини 5 статті 258 КУпАП, а саме слова «та правопорушень у сфері забезпечення дорожнього руху, у тому числі зафіксованих в автоматичному режимі» замінити на слова «та правопорушень у сфері забезпечення дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі».

Висновки до розділу 1

Розглянувши теоретико-правові основи адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху, можна дійти таких висновків:

1. З метою оптимізації понятійного інструментарію дисертаційного дослідження визначено поняття безпеки дорожнього руху, під яким запропоновано розуміти нормативно врегульований та забезпечений контролем уповноважених на те осіб стан суспільних відносин у сфері просторового пересування осіб, які беруть безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішоходи, водії транспортних засобів, пасажери чи погоничі тварин, за якого вони захищені від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків.

Виділено ознаки поняття безпеки дорожнього руху, до яких віднесено: нормативне забезпечення безпеки дорожнього руху; забезпеченість контролю уповноваженими на те посадовими особами; наявність суспільних відносин у сфері просторового пересування учасників дорожнього руху; захищеність учасників дорожнього руху від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків.

2. Визначено поняття адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху, під якою запропоновано розуміти врегульовану нормами адміністративного права діяльність патрульної поліції щодо здійснення проваджень у справах про адміністративні правопорушення за порушення правил дорожнього руху, а також розгляд справ за скаргами громадян на рішення, дії чи бездіяльність патрульної поліції під час здійснення такої діяльності.

Особливості адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції розглянуто через функції, які виконує така діяльність, до яких

віднесено охоронну, виховну, регулятивну та превентивну.

3. У результаті розгляду новел законодавчого регулювання адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху встановлено переваги та недоліки змін до законодавства, що визначає порядок провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Запропоновано напрями вдосконалення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, а саме: притягувати до відповідальності не власника транспортного засобу, а водія – особу, яка фактично керувала транспортним засобом в момент фіксації правопорушення за допомогою технічного засобу, працюючого в автоматичному режимі. Після фіксації правопорушення транспортний засіб підлягає зупиненню, а в разі неможливості цього зробити обов'язок встановити особу правопорушника покладається на відповідний підрозділ Національної поліції.

Надано пропозиції ідентифікації особи, яка керує транспортним засобом в момент фіксації правопорушення, шляхом використання посвідчення водія з чипом, на якому містилася б відповідна інформація про водія. На законодавчому рівні слід встановити обов'язок водія закріплювати посвідчення водія у верхній частині вітрового скла транспортного засобу.

У разі неможливості встановити особу, яка керувала транспортним засобом в момент вчинення правопорушення, підлягає виклику до відповідного підрозділу Національної поліції особа, за якою зареєстровано ТЗ для встановлення особи, яка фактично керувала транспортним засобом в момент автоматичної фіксації правопорушення.

4. Надано пропозиції в частині вдосконаленням звернення постанови до виконання, а саме частину 1 статті 303 КУпАП запропоновано викласти в такій редакції:

«Не підлягає виконанню постанова про накладення адміністративного стягнення, якщо її не було звернуто до виконання протягом трьох місяців з

дня винесення, окрім правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. В разі оскарження постанови перебіг строку давності зупиняється до розгляду скарги. У разі відстрочки виконання постанови відповідно до статті 301 цього Кодексу перебіг строку давності зупиняється до закінчення строку відстрочки».

Частину другу вказаної статті запропоновано викласти в такій редакції:

«Строк звернення постанови про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, складає три місяця з моменту вручення особі, яка притягається до відповідальності, постанови».

5. Запропоновано зміни до статті 258 КУпАП в частині запровадження спрощеного провадження у справах про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху тільки в разі погодження правопорушника з вчиненим правопорушенням, а також стягненням, що на нього накладається, а також до статті 283 КУпАП – щодо змісту постанови у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

РОЗДІЛ 2

ЗМІСТ АДМІНІСТРАТИВНО-ЮРИСДИКЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

2.1. Особливості адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, провадження за якими входить до компетенції патрульної поліції

В підрозділі 1.2 нами встановлено, що однією зі складових адміністративно-юрисдикційної діяльності є провадження у справах про адміністративні правопорушення. Враховуючи те, що адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху є найпоширенішими серед усіх адміністративних правопорушень, патрульна поліція значну частину свого робочого часу відводить саме на забезпечення безпеки дорожнього руху, в тому числі зосереджуючи свої зусилля на виявленні та припиненні порушень Правил дорожнього руху, притягненні винних до відповідальності. Цю діяльність можна назвати адміністративно-деліктним провадженням патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху.

Даючи характеристику такої діяльності патрульної поліції, перш за все, потрібно визначити правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, провадження за якими входить до компетенції Національної поліції та охарактеризувати їх ознаки.

Обов'язковою ознакою об'єктивної сторони правопорушення у сфері дорожнього руху є діяння, яке може вчинятись як шляхом дії – порушення правил проїзду перехресть, перевищення швидкості, випуск на лінію транспортних засобів тощо, так і шляхом бездіяльності – ухилення від проходження огляду на стан сп'яніння тощо.

Наступною ознакою адміністративних правопорушень у сфері безпеки

дорожнього руху є суспільна шкідливість. Саме з порушень Правил дорожнього руху України починаються ДТП, які ставлять під загрозу життя і здоров'я людей, завдають збитків матеріальним ресурсам суспільства. В результаті їх вчинення пошкоджуються транспортні засоби, дороги, відбуваються затримки руху транспортних засобів. На ступінь суспільної шкідливості проступків впливають їх повторність чи неодноразовість, форма вини правопорушника та інші обставини [101].

Ще однією обов'язковою ознакою правопорушення є протиправність. Правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху закріплені в главі 10 КУпАП «Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку». За кожне таке правопорушення передбачено конкретне стягнення у санкції статті, яка закріплює адміністративну відповідальність за порушення того чи іншого ПДР України [101].

Погоджуємось з думкою таких вчених, як С.М. Алфьоров, Т.П. Мінка, Р.В. Миронюк, які визначають поняття адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху як суспільно шкідливу, протиправну, винну (умисну або необережну) дію чи бездіяльність, що посягає на безпеку дорожнього руху, життя та здоров'я учасників дорожнього руху, збереження транспортних засобів, шляхів і шляхових споруд і за яку законом передбачено адміністративну відповідальність [101].

Всі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, провадження за якими входить до компетенції патрульної поліції, можна поділити на 2 групи:

1) правопорушення, за якими патрульна поліція має право лише збирати докази та складати протокол про адміністративне правопорушення – правопорушення, передбачені частинами 4 і 7 ст. 121, частинами 3 і 4 ст. 122, статтями 122-², 122-⁴, 122-⁵, частинами 2 і 3 ст. 123, статтею 124, частиною 4 ст. 127, статтями 127-¹, 130, 139, частиною 4 ст. 140, 188-²⁸ КУпАП;

2) правопорушення, за якими патрульна поліція має право здійснювати розгляд справи про адміністративні правопорушення та виносити постанову у справі про адміністративне правопорушення – правопорушення,

передбачені ст. 80 і 81 (в частині перевищення нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах транспортних засобів), частинами 1-3, 5, 6 ст. 121, статтями 121-¹, 121-², частинами 1-3 ст. 122, частиною 1 ст. 123, статтею 124-¹, статтями 125, 126, частинами 1-3 ст. 127, статтями 128, 129, статтею 132-¹, частинами 6 і 11 ст. 133-¹, частинами 1-3 ст. 140 КУпАП.

Розглянемо проблемні питання правозастосування вказаних вище норм.

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

З цього приводу слід зазначити, що відповідно до Правил дорожнього руху України, а саме розділу 31, експлуатація транспортного засобу забороняється як при технічних несправностях, які дійсно можуть призвести до аварійної ситуації чи ДТП, так і при незначних несправностях, наприклад відсутності передбачених конструкцією брудозахисних фартухів і брызговикиків чи медичної аптечки з нанесеними на неї відомостями про тип транспортного засобу, для якого вона призначена.

Так, дійсно законодавець передбачив інститут малозначності правопорушення, але на практиці трапляються випадки, коли особу позбавляють права керування транспортним засобом за подібні незначні

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

Розглянувши матеріали справи, суд дійшов висновку, що вина ОСОБА_1Г у скоєнні правопорушення, передбаченого ч. 4 ст. 121 КУпАП, яке виразилося у порушенні Правил дорожнього руху, доведена повністю та підтверджується протоколом про адміністративне правопорушення. Враховуючи це, суд постановив: ОСОБУ_1, ІНФОРМАЦІЯ_1, притягнути до адміністративної відповідальності за ст. 121, ч. 4 КУпАП та накласти на неї адміністративне стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами на три місяці [102].

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

Отже, частину першу ст. 121 КУпАП пропонуємо викласти в такій редакції:

«Керування водієм транспортним засобом, що має несправності системи гальмового або рульового керування, тягово-зчіпного пристрою, зовнішніх світлових приладів (темної пори доби) –

тягне за собою накладення штрафу в розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян».

Доповнити статтю 121 КУпАП частиною 2 такого змісту:

«Керування водієм транспортним засобом, що має інші технічні несправності, крім передбачених частиною першою цієї статті, з якими відповідно до встановлених правил експлуатація його забороняється, або що переобладнаний з порушенням відповідних правил, норм і стандартів, –

тягне за собою накладення штрафу в розмірі десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян».

У зв'язку з цим частини 2-7 ст. 121 КУпАП вважати частинами 3-8 відповідно.

Частину п'ять статті 121 КУпАП викласти в такій редакції:

«Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частинами першою, третьою чи четвертою цієї статті, –

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».

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

Щодо порушення правил безпечної дистанції та інтервалу зазначимо, що ці поняття визначені в Правилах дорожнього руху, а саме: безпечна дистанція – відстань до транспортного засобу, що рухається попереду по тій самій смузі, яка у разі його раптового гальмування або зупинки дасть можливість водієві транспортного засобу, що рухається позаду, запобігти

зіткненню без здійснення будь-якого маневру; безпечний інтервал – відстань між боковими частинами транспортних засобів, що рухаються, або між ними та іншими об'єктами, за якої гарантована безпека дорожнього руху [59]. Виходячи з визначення цих понять, до відповідальності за порушення правил безпечної дистанції чи безпечного інтервалу можна притягнути тільки у разі вчинення ДТП, що, по суті, і відповідає практиці притягнення до адміністративної відповідальності за ці правопорушення. Але кваліфікуватись правопорушення при цьому буде зовсім по-іншому, а саме за ст. 124 КУпАП.

Виходячи з цього, пропонуємо виключити з частини 2 ст. 122 КУпАП відповідальність за порушення правил безпечної дистанції чи інтервалу [103].

Наступне виділене нами правопорушення в альтернативній диспозиції частини 2 ст. 122 КУпАП є порушення правил розташування транспортних засобів на проїзній частині. На практиці ця норма використовується при порушенні пункту 11.5 Правил дорожнього руху: на дорогах, які мають дві і більше смуги для руху в одному напрямку, виїзд на крайню ліву смугу для руху в цьому ж напрямку дозволяється, якщо праві зайняті, а також для повороту ліворуч, розвороту або для зупинки чи стоянки на лівому боці дороги з одностороннім рухом у населених пунктах, коли це не суперечить правилам зупинки (стоянки) [59]. Враховуючи стан наших доріг, який подекуди не дотягує навіть до задовільного, інколи важко виконувати зазначену норму Правил дорожнього руху України. І, незважаючи на те, що порушення цього правила суттєво не впливає на безпеку дорожнього руху, законодавець чомусь відніс його до грубих порушень Правил дорожнього руху, адже санкція частини 2 ст. 122 КУпАП передбачає один з найбільших штрафів за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

Враховуючи те, що порушення правил розташування транспортних засобів на проїзній частині суттєво не впливає на безпеку дорожнього руху, пропонуємо виключити відповідальність за це правопорушення з частини 2 ст. 122 КУпАП. В такому разі водій транспортного засобу при порушенні

пункту 11.5 Правил дорожнього руху України понесе відповідальність за статтею 125 КУпАП – інші порушення Правил дорожнього руху.

І останнє виділене нами правопорушення в альтернативній диспозиції частини 2 статті 122 КУпАП – це порушення правил користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами при початку руху чи зміні його напрямку. На наш погляд, формулювання самої диспозиції цієї норми є не досить коректним. Адже Правила дорожнього руху України встановлюють обов'язок подачі сигналу світловими показниками повороту не тільки при початку руху чи зміні його напрямку, а й перед перестроюванням в іншу смугу руху, коли напрямок руху транспортного засобу не змінюється. Відповідно до цього, на наш погляд, невірною слід вважати практику кваліфікації правопорушень за частиною 2 ст. 122 КУпАП у випадку неподання водієм транспортного засобу сигналу світловими показниками повороту при здійсненні маневру у вигляді перестроювання в іншу смугу для руху транспортних засобів. В такому випадку порушення вимог пункту 9.16 Правил дорожнього руху України слід кваліфікувати за статтею 125 КУпАП «Інші порушення правил дорожнього руху». Для кваліфікації порушення зазначеного пункту Правил дорожнього руху України за частиною 2 ст. 122 КУпАП потрібно в даній нормі передбачити відповідальність за порушення правил користування попереджувальними сигналами при здійсненні маневрування, адже останнє поняття включає в себе і початок руху, і перестроювання транспортного засобу в русі з однієї смуги на іншу, і поворот праворуч, ліворуч чи розворот, а також з'їзд з проїзної частини, рух заднім ходом.

Враховуючи зазначене, пропонуємо частину 2 ст. 122 КУпАП викласти в такій редакції:

«Порушення правил проїзду перехресть, зупинок транспортних засобів загального користування, проїзд на заборонний сигнал світлофора або жест регулювальника, порушення правил обгону і зустрічного роз'їзду, порушення правил руху автомагістралями, користування зовнішніми

освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами при здійсненні маневрування, 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».

Наступною нормою, що визначає адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху та викликає на практиці певні труднощі в її реалізації, є ст. 124 КУпАП. Ці труднощі полягають в тому, що диспозиція цієї норми є схожою зі ст. 286 КК України «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами». Основна відмінність між цими видами відповідальності полягає в наслідках. Адміністративна відповідальність передбачає тільки матеріалі наслідки, що настали внаслідок порушення Правил дорожнього руху України, а кримінальна – відповідно, тілесні ушкодження від середньої тяжкості та вище. В цьому аспекті виникає питання – як же слід кваліфікувати правопорушення, коли внаслідок порушення Правил дорожнього руху України потерпілому завдано тілесні ушкодження легкого ступеню тяжкості, адже вони не передбачені ані ст. 124 КУпАП, ані ст. 286 КК України. Правозастосовчу практику таких випадків можна побачити різну. Але найчастіше винну особу у вчиненні ДТП притягують до адміністративної відповідальності, обґрунтовуючи це тим, що при легких тілесних ушкодженнях все одно спричиняється якась матеріальна шкода потерпілому або ж справу просто закривають за відсутністю складу правопорушення (кримінального чи адміністративного).

Процесуальним аспектам оформлення ДТП приділено увагу в дисертаційному дослідженні Граділя А.О. [104]. Дослідженню адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху,

що спричинило ДТП, присвячено дисертаційна робота О.М. Кучеренка. Погоджуємось з думкою останнього науковця, що відповідальність за порушення правил дорожнього руху, що спричинило ДТП з потерпілими, яким завдано легких тілесних ушкоджень, враховуючи політику лібералізації кримінального законодавства, необхідно передбачити у ст. 124 КУпАП [105].

Таким чином, пропонуємо назву статті 124 КУпАП викласти в такій редакції:

«Стаття 124. Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, а також завдало потерпілому легкої тяжкості тілесне ушкодження».

А також доповнити статтю 124 КУпАП частиною 2 такого змісту:

«Порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило потерпілому легкої тяжкості тілесне ушкодження, –

тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або адміністративний арешт на строк до п'ятнадцяти діб».

Найбільш суспільно небезпечним порушенням правил дорожнього руху є правопорушення, передбачене ст. 130 КУпАП «Керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції». За офіційними даними Національної поліції України, у 2016 році було вчинено 1892 ДТП з потерпілими внаслідок керування транспортним засобом в стані сп'яніння [106].

В останні роки санкція цієї статті змінювалась в сторону посилення відповідальності. Останні зміни до зазначеної статті було внесено 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» [107]. Так, санкція частини 1 ст. 130 КУпАП передбачає відразу два безальтернативних стягнення – штраф на водіїв у розмірі шестисот неоподаткованих мінімумів доходів громадян (10200 грн.) з позбавленням права керування транспортними засобами на строк один рік і на інших осіб – накладення штрафу в розмірі шестисот неоподаткованих мінімумів доходів громадян.

Водночас через недоліки законодавства, що визначає відповідальність в цій сфері, багатьом правопорушникам часто вдається уникати відповідальності.

Погоджуємось з думкою В.В. Доненка, який визначає необхідність запровадження диференціації відповідальності за керування транспортним засобом у стані сп'яніння [108]. Адміністративних санкцій сьогодні не вистачає для ефективної протидії цьому небезпечному правопорушенню. П'яні водії продовжують створювати небезпеку на дорозі, незважаючи на високі штрафи. Ситуація ускладнюється ще й тим, що в даному правопорушенні є значний відсоток повторюваності. Тому, на наш погляд, потрібно зробити диференціацію відповідальності залежно від ступеня сп'яніння особи, яка керує транспортним засобом. Якщо особа, яка керує транспортним засобом, має вміст алкоголю в крові від 0,3 до 0,6 проміле та вперше вчинила правопорушення протягом року, таке правопорушення повинно визначатись як адміністративне та кваліфікуватись за статтею 130 КУпАП. Якщо ж у особи-водія виявлено більше ніж 0,6 проміле алкоголю в крові, або якщо встановлено факт наркотичного чи іншого сп'яніння, або якщо особа відмовилась від проходження в установленому порядку освідування на визначення ступеню алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або ж повторно вчинила таке правопорушення – вона повинна притягуватись не до адміністративної відповідальності, а вже до кримінальної.

Практика кримінальної відповідальності за керування транспортним

засобом у стані сп'яніння не є новою. Вона працює в США та багатьох європейських країнах. Пояснюється це тим, що дане правопорушення має підвищену суспільну небезпеку, адже керування транспортним засобом особою, яка перебуває у стані сп'яніння, може закінчитись травмуванням або загибеллю людей.

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

Таким чином, враховуючи викладене вище, пропонуємо ст. 130 КУпАП викласти в такій редакції:

«Стаття 130. Керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного сп'яніння

Керування транспортними засобами особами, вміст алкоголю в крові яких становить від 0,3 до 0,6 проміле, а також передача керування транспортним засобом такій особі, –

тягнуть за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі шестисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк один рік і на інших осіб – накладення штрафу в розмірі шестисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

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 ТЗ 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.

Керування річковими або маломірними суднами судноводіями, вміст алкоголю в крові яких становить від 0,3 до 0,6 проміле, а так само передача керування судном такій особі, –

тягнуть за собою накладення штрафу в розмірі ста п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування всіма видами плавучих засобів на строк від одного до трьох років, або громадські роботи на строк від сорока до шістдесяти годин, або адміністративний арешт на строк від десяти до п'ятнадцяти діб.

Дії, передбачені частиною третьою цієї статті, вчинені особами, які не мають права керування річковими або маломірними суднами, –

тягнуть за собою накладення штрафу в розмірі ста п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або адміністративний арешт на строк від десяти до п'ятнадцяти діб».

Кримінальний кодекс України доповнити статтею 286-1 такого змісту:

«Стаття 286-1. 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

Керування транспортними засобами особами, вміст алкоголю в крові яких становить понад 0,6 проміле, а також в наркотичному чи іншому

сп'янінні або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, 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, –

карається виправними роботами на строк до двох років, або арештом на строк до шести місяців з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк два роки.

Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частиною першою цієї статті, –

карається обмеженням волі на строк до трьох років, з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк три роки.

Дії, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені особою, яка двічі протягом року притягувалась до кримінальної відповідальності 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, –

караються позбавленням волі на строк від одного до трьох років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк десять років з конфіскацією транспортного засобу.

Керування річковими або маломірними суднами судноводіями, вміст алкоголю в крові яких становить понад 0,6 проміле, або в наркотичному чи іншому сп'янінні або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також відмова осіб, які керують річковими або маломірними суднами 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, –

карається штрафом від двохсот до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років з позбавленням права керування всіма видами плавучих засобів на строк від одного до трьох років».

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

2.2. Адміністративно-юрисдикційні акти патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху

Оскільки реалізація повноважень працівників патрульної поліції в адміністративно-юрисдикційній діяльності у сфері безпеки дорожнього руху пов'язана з прийняттям та застосуванням адміністративних актів, розглянемо більш детально їх види.

Адміністративні акти в адміністративно-юрисдикційній діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху можна поділити на три види:

1) адміністративні акти у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху;

2) адміністративні акти, що видаються при застосуванні заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху;

3) адміністративні акти, що видаються при розгляді скарг на дії чи бездіяльність працівників патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху.

У справах про адміністративні правопорушення, провадження щодо яких входить до компетенції патрульної поліції, слід виділити обов'язкові та альтернативні адміністративні акти. До обов'язкових адміністративних актів слід віднести протокол про адміністративне правопорушення та постанову у справі про адміністративне правопорушення. До альтернативних – акти, що приймаються на стадії оскарження рішень патрульної поліції.

Першим адміністративним актом, що приймається патрульним поліцейським у справі про адміністративне правопорушення, є протокол про адміністративне правопорушення (якщо розгляд справи про адміністративне правопорушення входить до компетенції суду). Він є актом порушення процесу у справі, яка розглядається не в спрощеному порядку і вважається основним документом на всіх стадіях провадження у справі, який не тільки закріплює факт та є підставою для його розгляду, але й містить у собі попередню негативну (протиправну) оцінку діяння [109].

Закон України «Про Національну поліцію» не містить конкретної норми, яка б визначала повноваження поліції щодо складення протоколу про адміністративне правопорушення. Лише пункт 6 статті 35 Закону України «Про Національну поліцію» зазначає, що поліцейський може зупиняти транспортні засоби у разі якщо необхідно залучити водія транспортного засобу до надання допомоги іншим учасникам дорожнього руху або поліцейським або як свідка під час оформлення протоколів про адміністративні правопорушення чи матеріалів ДТП [76]. Натомість перелік статей КУпАП, за які працівники Національної поліції мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення, визначено у ст. 255 КУпАП. Відповідно до даної норми закону складення протоколів про всі адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху віднесено до компетенції Національної поліції. Від імені Національної поліції оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, мають право поліцейські підрозділів патрульної поліції та

поліцейські, на яких покладаються обов'язки із забезпечення безпеки дорожнього руху в окремих регіонах та населених пунктах, де тимчасово відсутня патрульна поліція, що впливає з п. 1 наказу МВС України від 07.11.2015 № 1395 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі».

Враховуючи це, виникає необхідність визначити види правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, які, на наш погляд, доцільно поділити на шість груп:

- 1) забезпечення захисту відносин громадської та особистої безпеки (наприклад, ч. 5 ст. 121, ч. 1 ст. 127, ч. 4 ст. 133 КУпАП);
- 2) додержання загальних правил дорожнього руху (наприклад, ч. 1-4 ст. 122, ч. 1 ст. 123, ст. 125, ч. 1-3 ст. 127 КУпАП тощо);
- 3) додержання спеціальних правил дорожнього руху щодо окремих його різновидів або надання послуг з перевезення (ч. 5 ст. 121, ч. 2 ст. 121, ст. 121²);
- 4) запобігання допуску водіїв, що перебувають у транспорту до участі в дорожньому русі (ст. 128, ч. 1, 2 ст. 129 КУпАП);
- 5) виконання обов'язків щодо утримання шляхів, дорожнього майна та засобів убезпечення дорожнього руху (ч. 1 ст. 139, ч. 1,3, 4 ст. 140, ст. 141 КУпАП);
- 6) реалізація повноважень поліції щодо створення безпечних умов для дорожнього руху (ч. 1 ст. 128, ч. 1 ст. 139, ч. 2 ст. 140 КУпАП).

Поділяємо точку зору тих вчених, які протокол у справі про адміністративне правопорушення порівнюють з обвинувальним висновком у кримінальному процесі [110, с. 93-94; 111; 112, с. 25], тобто складанням протоколу не розпочинається стадія порушення провадження у справі про адміністративне правопорушення, а навпаки – завершується.

Як вказав Голова Верховного Суду України в одній зі своїх постанов,

протокол про адміністративне правопорушення є документом, що офіційно засвідчує факти неправомірних дій і є одним із основних джерел доказів [113]. Факт порушення встановлюється насамперед протоколом про адміністративне правопорушення встановленого зразку, тому його належне оформлення, чітка фіксація в ньому необхідних даних, що стосуються ознак проступку, особи, що його вчинила, мають важливе значення для правильного вирішення справи, гарантування прав учасникам процесу. Зміст протоколу визначається статтею 256 КУпАП [113]. Так, відповідно до даної статті у протоколі про адміністративне правопорушення зазначаються: дата і місце його складення, посада, прізвище, ім'я, по батькові особи, яка склала протокол; відомості про особу, яка притягається до адміністративної відповідальності (у разі її виявлення); місце, час вчинення і суть адміністративного правопорушення; нормативний акт, який передбачає відповідальність за дане правопорушення; прізвища, адреси свідків і потерпілих, якщо вони є; пояснення особи, яка притягається до адміністративної відповідальності; інші відомості, необхідні для вирішення справи. Якщо правопорушенням заподіяно матеріальну шкоду, про це також зазначається в протоколі [98].

Вважаємо за необхідне у ст. 256 КУпАП конкретизувати, які саме відомості про особу мають бути зазначені в протоколі, адже відсутність таких дає можливість патрульним поліцейським фіксувати в протоколі будь-які відомості про громадян, що призводить до подання скарг на дії працівників поліції. На наш погляд, до таких даних слід віднести: прізвище, ім'я, по батькові, рік народження і фактичне місце проживання, а також документ, що посвідчує особу.

Практична складова аналізу адміністративних матеріалів про порушення Правил дорожнього руху свідчить, що патрульні поліцейські не досить якісно складають протоколи про порушення правил дорожнього руху. Серед типових помилок слід виділити такі: в фабулах правопорушень не вказуються обставини, які б визначали склад адміністративного

правопорушення, не зазначається конкретний пункт правил дорожнього руху чи іншого нормативного акта у сфері безпеки дорожнього руху, порушення якого мало місце в діянні особи. Такі помилки призводять до того, що суд закриває провадження або ж повертає його на доопрацювання.

Узагальнюючи практику застосування судами законодавства у справах про злочини та адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, Верховний Суд України визнав правильною практику повернення матеріалів на доопрацювання, якщо на етапі підготовки до розгляду справи про адміністративне правопорушення суд виявить невідповідність протоколу про адміністративне правопорушення вимогам чинного законодавства. При цьому таке рішення суду приймається у вигляді постанови [114].

З таким висновком суду не зовсім погоджуємось, адже статтею 284 КУпАП визначено види постанов у справі про адміністративне правопорушення: про накладення адміністративного стягнення; про застосування заходів впливу, передбачених ст. 24-1 КУпАП; про закриття справи. Тобто, як бачимо, такої постанови, як направлення матеріалів на доопрацювання, законодавством не передбачено. Оскільки суд виносить постанову про повернення матеріалів на доопрацювання на стадії підготовки до розгляду справи про адміністративне правопорушення, на наш погляд, ввести таку практику в правове русло можливо шляхом внесення змін до ст. 284 КУпАП, а саме в частині 1 слова «у справі про адміністративне правопорушення» замінити словами «за результатами розгляду справи про адміністративне правопорушення».

В багатьох випадках суд не визнає доказової сили протоколу, якщо в ньому не зазначено свідків чи фіксації правопорушення за допомогою технічного засобу, що має функції фото-, відеозйомки. Натомість у ст. 256 КУпАП ця вимога записана альтернативно, адже в протоколі про адміністративне правопорушення свідки зазначаються тільки якщо вони дійсно є. Винятком з цього правила є оформлення протоколу про адміністративне правопорушення, передбачене ст. 130 КУпАП. В цьому

випадку обов'язковою є наявність двох свідків при здійсненні поліцейським огляду на стан алкогольного сп'яніння на місці зупинки транспортного засобу або ж у разі відмови водія транспортного засобу від проведення огляду в закладі охорони здоров'я. В окрему групу слід виділити адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, які завдали потерпілому шкоди. До цієї групи слід віднести створення аварійної ситуації, порушення Правил дорожнього руху, що спричинило ДТП, ненадання переваги у русі пішоходам на нерегульованому пішохідному переході. Враховуючи те, що відповідно до частини 3 ст. 269 КУпАП потерпілого може бути опитано як свідка, наявність свідків у провадженнях за цими справами є обов'язковою.

З цього приводу можна навести приклад закриття провадження у справі про адміністративне правопорушення, передбачене частиною 4 ст. 122 КУпАП Першотравневим районним судом м. Чернівці. Так, відповідно до протоколу про адміністративне правопорушення, ОСОБА_1 06.01.2017 о 17 год. 05 хв., керуючи автомобілем НОМЕР_1, в м. Чернівці, по вул. Сагайдачного, 6, порушила вимогу дорожнього знаку 2.1 «Дати дорогу», що спричинило створення аварійної обстановки, внаслідок чого примусила автомобіль «Хюндай», д.н.з. 3209, різко загальмувати та змінити напрямок руху. Працівниками Управління патрульної поліції у м. Чернівцях дії ОСОБА_1 кваліфіковано за ч. 4 ст. 122 КУпАП.

В судовому засіданні представник ОСОБА_1 вину останньої у вчиненні правопорушення не визнав та суду пояснив, що громадянин ОСОБА_1 аварійної обстановки не створював та не примушував інших учасників дорожнього руху гальмувати і змінювати напрямок руху, у зв'язку із чим просив закрити провадження у справі у зв'язку із відсутністю в його діях складу адміністративного правопорушення.

Суд, заслухавши пояснення представника ОСОБА_1, дослідивши відеоматеріал, наданий Управлінням патрульної поліції в м. Чернівцях, вважає, що в діях ОСОБА_1 відсутній склад адміністративного

правопорушення, передбаченого ч. 4 ст. 122 КУпАП, та з цих підстав провадження у справі підлягає закриттю [115].

Своє рішення суд обґрунтував тим, що у справі про адміністративне правопорушення недостатньо доказів; особа, яка притягується до відповідальності, не погоджується з правопорушенням; на відеозаписі правопорушення, наданому патрульною поліцією, відсутній момент вчинення правопорушення, а саме створення аварійної ситуації, за якої інші учасники дорожнього руху змушені були різко змінювати швидкість чи напрямок руху. Інші докази у справі про адміністративне правопорушення відсутні.

У провадженнях у справах про адміністративні правопорушення за іншими видами порушень Правил дорожнього руху, якщо свідки відсутні, що трапляється досить часто, це не є вирішальним важелем у визнанні доказової сили протоколу. Існують випадки, коли суди закривають провадження та обґрунтовують своє рішення тим, що у справі відсутні інші докази, крім протоколу про адміністративне правопорушення. Таке твердження суперечить чинному законодавству, а саме статті 251 КУпАП, в якій зазначено, що доказові дані встановлюються протоколом про адміністративне правопорушення.

Патрульні поліцейські згідно з частиною 4 ст. 256 КУпАП зобов'язані роз'яснити особі, яка притягається до адміністративної відповідальності, її права та обов'язки, передбачені ст. 268 КУпАП. В цій нормі вбачається юридична помилка, адже ст. 268 КУпАП передбачає тільки права особи. Обов'язки особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, жодна норма КУпАП не передбачає. А відповідно до частини 2 статті 19 Конституції України органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України [116]. Отже, пропонуємо з частини 4 ст. 256 КУпАП виключити слова «і обов'язки».

Копія протоколу під підпис вручається особі, яка притягається до адміністративної відповідальності. У разі відмови такої особи підписати протокол в ньому робиться про це відмітка.

Наступним адміністративним актом у справі про адміністративне правопорушення є винесення постанови уповноваженою посадовою особою патрульної поліції. Даний адміністративний акт виноситься за результатами розгляду справи та поділяється на такі види:

- 1) про накладення адміністративного стягнення;
- 2) про закриття справи;
- 3) про застосування заходів впливу, передбачених ст. 24-1 КУпАП.

Патрульні поліцейські уповноважені виносити тільки перші два види постанов, адже третій може виносити тільки суд до неповнолітніх.

Далі розглянемо зміст постанови у справі про адміністративне правопорушення, його особливості у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, недоліки законодавства, що закріплює вимоги до постанов у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, та надамо пропозиції щодо його вдосконалення.

Відзначимо відмінність постанови у справі про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Її зміст визначено в частині другій та третій ст. 283 КУпАП, а постанови у справі про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, – крім цього, частиною третьою вказаної статті. Отже, основними реквізитами постанови у справі про адміністративні правопорушення є найменування органу (посадової особи), який виніс постанову, дата розгляду справи; відомості про особу, щодо якої розглядається справа; опис обставин, установлених при розгляді справи; зазначення нормативного акта, який передбачає відповідальність за дане адміністративне правопорушення; прийняте у справі рішення. Крім цих реквізитів, постанова у справі про адміністративне правопорушення у сфері

забезпечення безпеки дорожнього руху, повинна містити відомості про:

- дату, час і місце вчинення адміністративного правопорушення;
- транспортний засіб, який зафіксовано в момент вчинення правопорушення (марка, модель, номерний знак);
- технічний засіб, яким здійснено фото або відеозапис;
- розмір штрафу та порядок його сплати;
- правові наслідки невиконання адміністративного стягнення та порядок його оскарження;
- відривну квитанцію із зазначенням реквізитів та можливих способів оплати адміністративного стягнення у вигляді штрафу [98].

Тобто, як бачимо, в постанові у справі про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху повинна міститись інформація про технічний засіб, яким здійснено фото- або відеозапис правопорушення, навіть якщо це правопорушення зафіксоване не в автоматичному режимі. При цьому норма носить імперативний безальтернативний характер. Виникає питання – що робити в тому разі, коли правопорушення у сфері безпеки не зафіксоване за допомогою технічного засобу? В цьому разі винесена постанова буде або незаконною, або правопорушник уникне відповідальності.

Враховуючи зазначене, пропонуємо до частини 3 ст. 283 КУпАП внести такі зміни: після слів «технічний засіб, яким здійснено фото- або відеозапис» доповнити словами «у разі, якщо правопорушення зафіксоване за допомогою технічного засобу».

Наступна категорія адміністративних актів патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху – акти, що видаються при застосуванні заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення.

Зазначимо, що до заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху слід віднести:

- заходи, що використовуються виключно при провадженні у справах

про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;

- заходи, що застосовуються в провадженнях і щодо інших правопорушень.

До перших слід віднести: тимчасове вилучення посвідчення водія, тимчасове затримання транспортного засобу, відсторонення водіїв від керування транспортними засобами та огляд на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, а також щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції.

До другої групи слід віднести адміністративне затримання особи, особистий огляд, огляд речей і вилучення речей та документів.

Ми розглянемо тільки першу групу заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення, оскільки вони найчастіше використовуються при провадженні у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

Такий захід забезпечення провадження, як тимчасове вилучення посвідчення водія, здійснюється патрульною поліцією при оформленні протоколу про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, за яке відповідно до КУпАП передбачено санкцію у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами.

На практиці інколи трапляються випадки, коли особа не пред'являє патрульному поліцейському посвідчення водія. В цьому разі поліцейський додатково виносить постанову про притягнення до адміністративної відповідальності за ст. 126 КУпАП. Також трапляються випадки, коли водій має два екземпляри посвідчень водія. Наприклад, при втраті посвідчення водія особа отримує дублікат посвідчення, а потім знаходить перше. Якщо особу суд позбавляє права керування транспортним засобом і вилучає один екземпляр посвідчення водія, вона продовжує використовувати другий. Раніше це становило певну проблему для правоохоронних органів, але з розвитком баз даних поліції та вдосконаленням їх використання під час

патрулювання поліцією сьогодні не викликає особливих труднощів на практиці.

Більш проблемним є застосування таких заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, як відсторонення водія від керування транспортним засобом та тимчасове затримання транспортного засобу. Перший захід нами детально розібрано, виділено проблемні питання та надано пропозиції в підрозділі 2.3 дисертаційного дослідження під час розгляду порядку оформлення правопорушення, передбаченого ст. 130 КУпАП. Стосовно останнього заходу зазначимо, що підставою для його здійснення є вчинення водієм одного з правопорушень, перелік яких визначено статтею 265-2 КУпАП [117; 118]. При цьому Закон передбачає два способи здійснення цього заходу – шляхом блокування транспортного засобу або шляхом доставляння його для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку. Останній спосіб дозволений виключно при розміщенні транспортного засобу на проїзній частині, що суттєво перешкоджає дорожньому руху. Реалізації цього заходу забезпечення провадження сьогодні бракує наявності відповідних технічних засобів, які б дозволяли блокувати ТЗ. До того ж виникає питання про відповідальність за збереження транспортного засобу на період його тимчасового затримання шляхом блокування технічними засобами. Адже за законом поліцейський може здійснити тимчасове затримання транспортного засобу до трьох днів, а за цей час транспортним засобом можуть незаконно заволодіти, пограбувати чи, скажімо, розібрати на запчастини. Також існує проблема, коли власник транспортного засобу не з'являється за останнім. Така ситуація може виникнути як при тимчасовому затриманні транспортного засобу шляхом його блокування, так і при доставленні його для зберігання на тимчасовий майданчик чи стоянку за допомогою автомобіля-евакуатора. Найчастіше це трапляється тоді, коли особа придбала транспортний засіб за довіреністю чи взагалі без неї (шляхом передачі свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу), а зв'язок з

власником транспортного засобу розірвано, чи він знаходиться в іншому місці.

Стаття 265-2 КУпАП передбачає, що подання звернення про повернення транспортного засобу, а також саме повернення транспортного засобу є безкоштовним. На практиці особі все ж таки доведеться заплатити кошти при поверненні свого транспортного засобу. Ці кошти будуть нараховані за транспортування транспортного засобу для зберігання до спеціального майданчику чи стоянки за допомогою автомобіля-евакуатора, а також за час самого зберігання транспортного засобу на спеціальному майданчику. З точки зору законності, вважаємо, що така практика не суперечить чинному законодавству, адже при цьому за саме повернення транспортного засобу кошти не стягуються, а за транспортування та зберігання транспортного засобу в Законі нічого не сказано. З точки зору справедливості цієї норми та практики її реалізації, вважаємо, що є певні питання, оскільки часто буває так, що повернення транспортного засобу настільки затягується, що сума за його зберігання стає більшою за реальну вартість даного ТЗ.

Виходом з цієї ситуації вбачається на законодавчому рівні закріпити заборону стягувати кошти за зберігання транспортного засобу протягом трьох днів тимчасового його затримання, витрати на зберігання транспортного засобу покривати з державного бюджету. Також необхідно передбачити, що із заявою про повернення транспортного засобу може звернутись не тільки власник транспортного засобу, а й особа, яка ним керувала під час вчинення правопорушення, за наявності в останньої свідоцтва про реєстрацію цього транспортного засобу.

Вважаємо, що необхідно розширити підстави для тимчасового затримання транспортного засобу шляхом доставлення його для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку, а саме додати наявність технічної несправності транспортного засобу, з якою, відповідно до правил дорожнього руху, його експлуатація забороняється, якщо усунути таку

несправність на місці не можливо. Також пропонуємо зменшити час тимчасового затримання транспортного засобу шляхом його блокування – до 12 годин, з відповідальністю поліції за його збереження.

Оскільки стадія оскарження постанови у справі про адміністративне правопорушення є альтернативною, то і адміністративні акти на цій стадії також є альтернативними. До них слід віднести:

- 1) мотивований висновок про результати розгляду звернення громадян (висновок службової перевірки);
- 2) висновок службового розслідування у разі, якщо таке проводилось;
- 3) відповідь за результатами розгляду звернення громадянина за підписом керівника органу, до якого було подано звернення, або його заступника;
- 4) довідка про надання усної відповіді у разі, якщо така надавалась.

Мотивований висновок про результати розгляду звернення громадян, який має містити в собі об'єктивний аналіз усіх зібраних матеріалів, складається з трьох частин:

- 1) описова, в якій зазначаються назва посади, спеціальне звання, прізвище, ініціали посадової особи, яка здійснювала перевірку; дата початку і закінчення перевірки; повні дані про автора звернення (прізвище, ім'я, по батькові, число, місяць, рік народження, місце роботи, навчання, категорія – пенсіонер, інвалід, учасник війни тощо);
- 2) мотивувальна, яка починається словом «Установив» та відображає дані про: дату надходження до підрозділу патрульної поліції скарги громадянина, суть порушеного питання (питань); інформацію, що була отримана в ході перевірки скарги; причини й умови, що сприяли порушенню прав громадянина; ужиті заходи реагування на правопорушення, виявлені під час перевірки; наслідки розгляду звернення;
- 3) результативна, яка починається словами «Вважав би» та викладає мотивовані пропозиції щодо: доцільності закінчення (продовження) перевірки за скаргою; надання відповіді авторові звернення; скерування

матеріалів перевірки за скаргою (до справи підрозділу патрульної поліції, до матеріалів попередньої перевірки тощо) [119].

Таку ж структуру має і висновок службового розслідування, але зі своїми особливостями. Так, описово-мотивувальна частина висновку в кожному конкретному випадку відображає особливості справи. За загальним правилом, у цій частині висновку викладаються: сутність скарги, обставини вчинення неправомірних дій чи бездіяльності працівника патрульної поліції чи навпаки – обставини, що вказують на правомірність його дій.

В резолютивній частині висновку службового розслідування вказується:

- чи вбачається наявність порушень законодавства в діянні працівника патрульної поліції під час провадження у справі про адміністративне правопорушення, якщо так, то якої саме норми;

- який вид стягнення передбачається накласти на винного працівника поліції;

- задоволення (часткове задоволення) чи незадоволення скарги, в тому числі прийняте рішення про скасування чи не скасування постанови у справі про адміністративне правопорушення;

- надсилання відповіді заявнику.

На наш погляд, відповідь за результатами розгляду звернення також потрібно вважати адміністративним актом, оскільки саме цей документ надсилається до заявника, який має право оскаржити рішення, яке міститься в цьому документі.

Зазначимо, що заявник має право подати скаргу одночасно і до вищого підрозділу патрульної поліції і до суду. Але законодавство не встановлює, як потрібно діяти в тій ситуації, коли рішення цих органів будуть відрізнятись, не визначено порядок взаємодії між вказаними державними органами, внаслідок чого заявник реалізує більш вигідне для себе рішення. На наш погляд, вказана ситуація повинна регулюватись Законом України «Про звернення громадян», а також у спільних відомчих інструкціях Національної

поліції та судових органів щодо їх взаємодії при оскарженні дій та рішень посадових осіб Національної поліції.

Таким чином, нами розглянуто адміністративні акти, які видаються в адміністративно-юрисдикційній діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху, до яких віднесено:

1) адміністративні акти у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху;

2) адміністративні акти, що видаються при застосуванні заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху;

3) адміністративні акти, що видаються при розгляді скарг на дії чи бездіяльність працівників патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху.

З метою вдосконалення змісту протоколу про адміністративне правопорушення та винесення постанови у справі про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху запропоновано внести зміни до статей 256 та 283 КУпАП.

Запропоновано конкретні заходи, спрямовані на вдосконалення правової основи та практики застосування заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення, такі як: 1) заборона стягувати кошти за зберігання транспортних засобів протягом трьох днів тимчасового затримання; 2) можливість звернення до підрозділу поліції із заявою про повернення транспортного засобу не тільки його власнику, а й особі, яка керує транспортним засобом в момент фіксації правопорушення за умови наявності в даної особи свідцтва про реєстрацію транспортного засобу; 3) розширення підстав для тимчасового затримання транспортних засобів шляхом доставлення його на спеціальний майданчик чи стоянку, зокрема за наявності технічної несправності транспортного засобу, з якою, відповідно до правил дорожнього руху, його експлуатація забороняється, якщо усунути таку несправність на місці неможливо, та ін.

2.3. Характеристика проваджень у справах про адміністративні правопорушення, що здійснюються патрульною поліцією у сфері безпеки дорожнього руху

В підрозділі 1.2 дисертаційного дослідження нами встановлено, що основною складовою адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху є здійснення проваджень у справах про адміністративні правопорушення за порушення правил дорожнього руху.

Зазначимо, що в адміністративно-правовій літературі відсутній єдиний підхід до визначення провадження у справах про адміністративні правопорушення.

Так, В.Б. Авер'янов під адміністративним провадженням розуміє систему адміністративно-процесуальних норм, що регулюють порядок розгляду і вирішення однорідних груп адміністративних справ, які безпосередньо пов'язані з управлінням чи адміністративною відповідальністю [120, с. 3-6].

На думку Е.Ф. Демського, адміністративне провадження – це певна і основна частина адміністративного процесу, яке детермінує структуру адміністративного процесу і являє собою однопорядкову групу процесуальних правовідносин [121, с. 113].

Підтримуємо думку більшості авторів (О.М. Бандурка, Д.М. Бахрах, Ю.П. Битяк, А.С. Васильєв, М.М. Тищенко [122-126] та ін.), які визначають провадження у справах про адміністративні правопорушення як низку послідовних дій уповноважених органів (посадових осіб), а в деяких випадках – й інших суб'єктів, які згідно з нормами адміністративного законодавства здійснюють заходи, спрямовані на притягнення правопорушників до адміністративної відповідальності [101].

Даючи характеристику провадженням у справах про адміністративні правопорушення за порушення Правил дорожнього руху України, перш за все, потрібно розглянути їх стадії, права та обов'язки всіх учасників

провадження та особливості діяльності патрульної поліції на кожній стадії.

Існує декілька версій першої стадії провадження у справах про адміністративні правопорушення. Серед них можна виділити такі, як первинні процесуальні дії [127], адміністративне розслідування [128], порушення справи про адміністративне правопорушення [129, с. 11] та інші.

Ми схилиємось до найбільш повної та об'єднаної назви першої стадії провадження у справах про адміністративні правопорушення – порушення справи про адміністративне правопорушення та адміністративне розслідування. Це пояснюється тим, що на цій стадії встановлюються фактичні дані правопорушення, збираються докази. Завершується ця стадія складенням процесуального документа, а саме протоколу про адміністративне правопорушення. Тож розглянемо повноваження та особливості діяльності патрульної поліції на цій стадії під час виявлення правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

У попередньому підрозділі нами вже розглянуто види правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Основна частина з них вчиняється водіями транспортних засобів. Отже, при виявленні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху патрульний поліцейський перш за все вживає заходів щодо його припинення. Для цього вживається такий поліцейський захід, як зупинення транспортного засобу. Підстави та порядок здійснення цього поліцейського заходу регламентуються статтею 35 Закону України «Про Національну поліцію».

Так, Законом визначено 9 підстав для зупинки транспортного засобу. Першою та основною (найбільш вживаною) серед них є порушення Правил дорожнього руху. До найбільш поширених порушень правил дорожнього руху, які поліцейський виявляє під час патрулювання, слід віднести проїзд на заборонений сигнал світлофора, порушення вимог дорожніх знаків та дорожньої розмітки, а також керування транспортним засобом в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції. На жаль, в останні

роки показник виявлення та фіксації порушення швидкісного режиму є дуже низьким, а саме це правопорушення стоїть на першому місці серед причин ДТП.

Поліцейський здійснює зупинення транспортного засобу: гучномовцем; з використанням світлових сигналів (маячків); жестами (у виняткових випадках). У будь-якому разі дії патрульного повинні бути зрозумілими для учасників дорожнього руху, а вимога про зупинення завчасною та такою, що не змушує водія здійснювати різкі маневри [130].

Після зупинки транспортного засобу поліцейський, з урахуванням вимог особистої безпеки, зобов'язаний підійти до водія, представитись (назвати своє прізвище, ім'я, по-батькові, спеціальне звання та посаду), повідомити його про причину зупинки, послатись на підстави для зупинки транспортного засобу [131, с. 19].

Обов'язок водія виконувати законні вимоги поліцейського визначені в пп. 2.4-2.7 Правил дорожнього руху, а саме на вимогу поліцейського водій повинен зупинитися з дотриманням вимог Правил дорожнього руху, а також: пред'явити для перевірки документи, зазначені в пункті 2.1 цих Правил, дати можливість перевірити номери агрегатів і комплектність транспортного засобу, дати можливість оглянути транспортний засіб відповідно до законодавства за наявності на те законних підстав, у тому числі провести з використанням спеціальних пристроїв (приладів) перевірку технічного стану транспортних засобів, які відповідно до законодавства підлягають обов'язковому технічному контролю [59], тощо.

Так, право та підстави для перевірки документів поліцією визначені у ст. 32 Закону України «Про Національну поліцію». Зокрема, при виявленні поліцією порушення Правил дорожнього руху чи іншого правопорушення, вчиненого на транспорті, використовується п. 2 – якщо існує достатньо підстав вважати, що особа вчинила або має намір вчинити правопорушення; п. 5 – якщо особа перебуває в місці вчинення правопорушення або ДТП, іншої надзвичайної події; п. 6 – якщо зовнішні ознаки особи чи

транспортного засобу або дії особи дають достатні підстави вважати, що особа причетна до вчинення правопорушення, транспортний засіб може бути знаряддям чи об'єктом вчинення правопорушення [76].

Перевірку документів можна віднести до найбільш поширених поліцейських заходів превентивного характеру. При зупинці транспортного засобу на підставі порушення Правил дорожнього руху перевірка документів здійснюється з метою встановлення особи, дійсності документів та підтвердження відповідного права особи на керування транспортним засобом відповідної категорії, а також правомірності експлуатації транспортного засобу.

Зазначимо, що не всі обов'язки водія, визначені в пп. 2.4-2.7 Правил дорожнього руху, відповідають повноваженням поліції, закріпленим в Законі України «Про Національну поліцію». Це стосується перевірки номерів агрегатів та комплектності транспортного засобу, проведення з використанням спеціальних пристроїв (приладів) перевірки технічного стану транспортних засобів, які відповідно до законодавства підлягають обов'язковому технічному контролю. Також, на наш погляд, некоректно сформульовано п. 2.5 Правил дорожнього руху, а саме що водій повинен на вимогу поліцейського пройти в установленому порядку медичний огляд з метою встановлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, адже медичний огляд проводиться лікарем у відповідному закладі охорони здоров'я, а відповідно до ст. 266 КУпАП, Постанови Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 р. № 1103 «Про затвердження Порядку направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду», а також спільного наказу МВС України та МОЗ України від 09.11.2015 № 1452/735 «Про затвердження Інструкції про виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного,

наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції» огляд на стан сп'яніння проводиться поліцейським на місці зупинки транспортного засобу з використанням спеціальних технічних засобів, дозволених до застосування МОЗ та Держспоживстандартом. І тільки в разі відмови водія транспортного засобу від проходження огляду на стан сп'яніння на місці зупинки транспортного засобу або в разі його незгоди з результатами огляду, проведеного поліцейським, такий огляд проводиться в найближчому закладі охорони здоров'я, якому надано право на його проведення відповідно до ст. 266 КУпАП (далі – заклад охорони здоров'я) [68].

Враховуючи зазначене, пропонуємо п. 2.5 Правил дорожнього руху викласти в такій редакції:

«2.5. Водій повинен на вимогу поліцейського пройти в установленому порядку огляд з метою встановлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, на місці зупинки транспортного засобу з використанням спеціальних технічних засобів поліцейським у присутності двох свідків або в закладі охорони здоров'я» [132].

Окрему увагу слід приділити порядку оформлення патрульною поліцією правопорушень, передбачених ст. 130 КУпАП. Жорсткі санкції змушують правопорушників шукати можливості уникнути відповідальності, в тому числі через недосконалість як матеріальних норм, які визначають склад адміністративного правопорушення, так і процесуальних норм, які визначають порядок притягнення до відповідальності. Прикладом може слугувати рішення Вінницького міського суду Вінницької області від 03.03.2017 (справа № 127/26735/16-п), який заклав справу про адміністративне правопорушення, передбачене ч. 1 ст. 130 КУпАП, за відсутністю складу адміністративного правопорушення. Своє рішення суд мотивував тим, що у висновку лікаря не зазначено кількісний вміст наркотичної речовини в особі, щодо якої склали протокол про

адміністративне правопорушення. А остання пояснила, що на передодні з'їла булочку з маком [133].

Особливості оформлення матеріалів про адміністративне правопорушення, відповідальність за яке передбачена статтею 130 КУпАП, визначено розділом IX наказу МВС України від 07.11.2015 № 1395 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі», відповідно до якого водії, стосовно яких у поліцейських є достатні підстави вважати, що вони перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, підлягають відстороненню від керування цими транспортними засобами та огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції [67].

Тож зазначимо, що важливим аспектом в оформленні патрульною поліцією правопорушень, передбачених ст. 130 КУпАП, є виявлення та повідомлення особі ознак її сп'яніння, як цього вимагають п. 2, 3 розділу 1 Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, затвердженої Наказом МВС України та Міністерства охорони здоров'я від 09.11.2015 № 1452/735. До ознак алкогольного сп'яніння віднесено запах алкоголю з порожнини рота, порушення координації рухів, нечіткість мови, виражене тремтіння пальців рук, різка зміна забарвлення шкіряного покриву обличчя, поведінка, що не відповідає обстановці.

Неповідомлення особі ознак її сп'яніння стало однією з підстав закриття провадження у справі про адміністративне правопорушення за ст. 130 КУпАП в резонансній справі на Дніпропетровщині про притягнення до відповідальності особи, огляд на стан сп'яніння якої поліцейські провели

на місці зупинки транспортного засобу з використанням спеціальних технічних засобів, дозволених до застосування МОЗ України та Держспоживстандартом України у присутності двох свідків. Результат огляду за допомогою приладу «Драгер» показав 0.66 %.

Проведення такого огляду регламентується статтею 266 КУпАП, Постановою Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 № 1103 «Про затвердження Порядку направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду», а також спільним наказом МВС України та МОЗ України від 09.11.2015 № 1452/735 «Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції».

Відповідно до перелічених нормативно-правових актів огляд може бути проведений поліцейським на місці зупинки транспортного засобу з використанням спеціальних технічних засобів, дозволених до застосування МОЗ і Держспоживстандартом, або ж лікарем закладу охорони здоров'я (в сільській місцевості, за відсутності лікаря, – фельдшером фельдшерсько-акушерського пункту, який пройшов спеціальну підготовку).

В той же час слід зазначити, що поліцейський на місці зупинки транспортного засобу з використанням спеціальних технічних засобів може здійснити тільки огляд на стан алкогольного сп'яніння. Тобто водієві, який має ознаки алкогольного сп'яніння, поліцейськими спочатку пропонується пройти огляд на визначення стану алкогольного сп'яніння на місці зупинки транспортного засобу в присутності двох свідків. Якщо водій з цим не погоджується або ж не погоджується з результатами такого огляду, поліцейські пропонують пройти огляд в медичній установі. Якщо ж водій і від цього відмовляється, це є підставою для складення протоколу про

адміністративне правопорушення, передбаченого ст. 130 КУпАП.

Як вбачається з відеозапису, зафіксованого за допомогою нагрудних відеореєстраторів поліцейських під час несення служби щодо оформлення протоколу за ч. 1 ст. 130 КУпАП стосовно ОСОБА_2, переглянутого судом під час розгляду матеріалу, після перевірки документів на автомобіль працівники поліції повідомили ОСОБА_2, що у них є підозра, що вона перебуває у стані алкогольного сп'яніння, при цьому працівники поліції не повідомили ОСОБА_2, у зв'язку з якими ознаками у них виникла така підозра, не оглянули її, і тільки під час проходження ОСОБА_2 тестування за допомогою приладу «Драгер» були запрошені два свідка, які, з їх слів, перебували у стані алкогольного сп'яніння, пояснення яких відображені на бланках пояснень без зазначення конкретних обставин події огляду, свідками яких вони були.

Крім того, з цього ж відеозапису вбачається, що водій ОСОБА_2 не погоджувався з висновками результатів приладу «Драгер» та наполягав на проведенні огляду у медичному закладі, але працівники поліції, у порушення вимог Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, затвердженої Наказом МВС України та Міністерства охорони здоров'я від 09.11.2015 № 1452/735, фактично відмовили у направленні ОСОБА_2 для проведення огляду до відповідного найближчого закладу охорони здоров'я, спочатку ігноруючи його заперечення, а у подальшому впевнюючи його про остаточність та правильність результатів тестування на приладі «Драгер».

Таким чином, аналізуючи пояснення учасників процесу, матеріали справи та надані захистом докази, відеозапис нагрудних відеореєстраторів патрульних поліцейських, які складали матеріали до протоколу та протокол ОСОБА_4 та ОСОБА_3, а також командира роти ОСОБА_5, суд доходить висновку про відсутність в діях ОСОБА_2 об'єктивної сторони правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 130 КУпАП, у зв'язку з чим

провадження у справі про притягнення ОСОБА_2 до адміністративної відповідальності за ч. 1 ст. 130 КУпАП підлягає закриттю у зв'язку з відсутністю в його діях складу адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 130 КУпАП [134].

Більш складною є процедура проведення огляду водіїв на визначення стану наркотичного сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. На жаль, окремо така процедура в законодавстві не описана. Складність її полягає в тому, що поліцейський не має технічної можливості перевірити водія на стан наркотичного сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, а спеціально обладнані пересувні пункти (автомобілі), що належать закладам охорони здоров'я і відповідають установленим МОЗ вимогам для проведення огляду на стан сп'яніння водіїв на місці їх зупинки, на практиці відсутні.

За таких підстав виникає ситуація, коли особа не відмовляється від проходження огляду на визначення стану наркотичного сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, але відмовляється їхати в медичну установу.

На практиці таку ситуацію в більшості випадків трактують як відмову від проходження медичного огляду та складають протокол про адміністративне правопорушення за ст. 130 КУпАП. Але така практика є неправильною, адже не відповідає чинному законодавству та порушує права громадян.

Суди при розгляді справ про адміністративні правопорушення за ст. 130 КУпАП також неоднозначно трактують законодавство, що регламентує порядок огляду водіїв транспортних засобів на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. Але якщо захистом правильно подається питання щодо порушення поліцейським порядку направлення водія транспортного засобу для проведення огляду з метою

виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду, суди в більшості випадків закривають такі провадження у справах про адміністративні правопорушення за відсутністю складу правопорушення.

Отже, розглянувши правові підстави та порядок огляду водіїв транспортних засобів на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, вважаємо, що виправити недоліки правозастосовної практики в цій сфері можливо шляхом запровадження спеціально обладнаних пересувних пунктів (автомобілів), що належать закладам охорони здоров'я і відповідають установленим МОЗ вимогам, як це передбачено чинним законодавством.

Ще одним перспективним заходом в боротьбі з керуванням транспортними засобами в стані сп'яніння є впровадження так званих «пунктів тверезості». Така практика є поширеною в країнах Європейського Союзу і полягає у впровадженні «Місць обов'язкової перевірки водіїв транспортних засобів на стан сп'яніння».

Так, обов'язкові вибіркові експрес-тести на стан сп'яніння існують у 23 країнах ЄС, у 15 з яких на законодавчому рівні врегульовано організацію пунктів перевірки тверезості. Наприклад, у Швеції щорічно проводять більш 2.500.000 обов'язкових експрес-тестів. У Фінляндії щорічно подібний тест проходить більше 40% водіїв. В Голландії зі збільшенням кількості перевірок вдвічі кількість підтверджених випадків керування в стані сп'яніння зменшилася на 25%. Як показує досвід інших країн, крім прямого призначення – виявлення нетверезих водіїв – «пункти тверезості» мають ще і високий превентивний ефект. Як правило, такі пункти встановлюються в той час і в тому місці, де з великою ймовірністю можуть проїжджати водії в стані алкогольного сп'яніння [135].

В Україні запровадити подібний досвід в рамках кампанії “За

безпечні дороги» було запропоновано групою LEAD office шляхом вжиття таких заходів: 1) місця обов'язкової перевірки і термін перевірки визначають уповноважені особи; 2) рішення про визначення місць має бути у письмовій формі і пред'являтися на вимогу водія під час перевірки; конкретне місце, час та тривалість перевірки повинно бути визначено відповідним рішенням не пізніше ніж за 1 день до такої перевірки; 3) обов'язкова перевірка може здійснюватися стосовно всіх водіїв, у тому числі без ознак сп'яніння; 4) відмова від проходження перевірки та/або підтвердження стану сп'яніння під час перевірки (позитивний результат на драгері чи іншому технічному засобі) є підставами для проходження огляду на стан сп'яніння в загальному порядку; 5) у місцях проведення обов'язкової перевірки поліцейський може застосовувати спеціальні технічні пристрої для визначення сп'яніння або запропонувати водієві пройти відповідний тест в певному місці; 6) місця перевірки облаштовують додатковими тимчасовими знаками [135].

Повністю погоджуємось з актуальністю і необхідністю реалізації такої ідеї, адже така практика буде сприяти не тільки виявленню осіб, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння, а й носити превентивний, стримуючий вплив на водіїв.

Перелічені вище дії можна назвати етапом першопочаткових дій поліцейського при виявленні та припиненні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Під час виконання цих дій поліцейський повинен встановити особу правопорушника та з'ясувати наявність чи відсутність в його діях складу адміністративного правопорушення. При цьому здійснюється кваліфікація правопорушення, тобто визначається конкретна частина конкретної статті КУпАП, яка передбачає відповідальність за дане правопорушення. І якщо розгляд цієї статті входить до компетенції суду, поліцейський складає протокол про адміністративне правопорушення за правилами, визначеними главою 19 КУпАП. Особливості складення цього адміністративного акта патрульною поліцією нами визначено в попередньому підрозділі. Вручивши копію протоколу про адміністративне

правопорушення особі, яка притягається до адміністративної відповідальності, поліцейський завершує провадження у справі про адміністративне правопорушення. Оригінал протоколу здається патрульним поліцейським до відділу адміністративної практики, який потім направляє його до суду.

Другу стадію – розгляд справи про адміністративне правопорушення та винесення постанови у справі про адміністративне правопорушення – патрульні поліцейські здійснюють тільки при провадженні за правопорушеннями, розгляд яких відповідно до ст. 222 КУпАП віднесено до компетенції Національної поліції.

Ця стадія, на наш погляд, потребує особливої уваги. Це пояснюється тим, що, як нами вже зазначалось, всі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, розгляд яких віднесено до компетенції патрульної поліції відповідно до статті 258 КУпАП, розглядаються в спрощеному порядку, тобто без складення протоколу про адміністративне правопорушення. Крім того, відповідно до частини 2 статті 33 КУпАП при накладенні стягнення за вчинення таких правопорушень не враховується характер вчиненого правопорушення, особа порушника, ступінь його вини, майновий стан, обставини, що пом'якшують або обтяжують відповідальність. Враховуючи це, патрульні поліцейські дуже часто помилково вважають, що у справах про адміністративні правопорушення, які розглядаються в спрощеному порядку, взагалі відсутній розгляд справи про адміністративне правопорушення і друга стадія зводиться відразу до винесення постанови у справі про адміністративне правопорушення.

Висновок про необхідність розгляду справи про адміністративне правопорушення перед винесенням постанови у справі про адміністративне правопорушення можна зробити виходячи зі змісту ст. 258 та 283 КУпАП. Так, частина 4 ст. 258 КУпАП визначає, що у випадках, передбачених частинами першою та другою цієї статті, уповноваженими органами (посадовими особами) на місці вчинення правопорушення виноситься

постанова у справі про адміністративне правопорушення відповідно до вимог ст. 283 КУпАП [93]. Остання ж норма визначає, що перед винесенням постанови орган (посадова особа) повинен розглянути справу.

Отже, розгляд справи про адміністративне правопорушення визначається главою 22 КУпАП. Перша стаття цього розділу визначає місце розгляду справи про адміністративне правопорушення. Справа про адміністративне правопорушення розглядається за місцем його вчинення. Справи про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху (ст. 80, 81, 121-126, 127-1-129, частинами 1-4 ст. 130 і 139 – коли правопорушення вчинено водієм) можуть також розглядатись за місцем обліку транспортних засобів або за місцем проживання правопорушників [93].

Окрему увагу слід приділити термінології, яка використовується в ст. 276 та 258 КУпАП. Так, у ст. 276 вказується, що справа про адміністративне правопорушення розглядається за місцем його вчинення, а ст. 258 визначає, що постанова у справі про адміністративне правопорушення у випадках спрощеного провадження виноситься на місці вчинення правопорушення. З цього приводу Конституційний Суду України у своєму рішенні від 26 травня 2015 року № 5-рп/2015 (справа № 1-11/2015) надав роз'яснення, що слід розуміти під терміном «за місцем» у статті 276 КУпАП.

Зокрема, п. 2.4 цього рішення визначає: «Аналіз положень глави 22 Кодексу в системному зв'язку з положеннями його глави 17 вказує на те, що підстав для ототожнення місця вчинення адміністративного правопорушення з місцем розгляду справи про таке правопорушення немає, а словосполучення "на місці вчинення правопорушення" і "за місцем його вчинення", які містяться у ст. 258, 276 Кодексу, мають різне цільове спрямування і різний правовий зміст. Зокрема, словосполучення "за місцем його вчинення", застосоване у положенні частини першої ст. 276 Кодексу, за якою "справа про адміністративне правопорушення розглядається за місцем його вчинення", вказує на місцезнаходження органу, уповноваженого

законом розглядати справу про адміністративне правопорушення у межах його територіальної юрисдикції згідно з адміністративно-територіальним устроєм України» [136].

Таким чином, Конституційний Суд України дійшов висновку, що словосполучення «за місцем його вчинення», яке міститься в положенні частини першої ст. 276 Кодексу, визначає адміністративно-територіальну одиницю, на яку поширюється юрисдикція відповідного органу, уповноваженого законом розглядати справу про адміністративне правопорушення [136].

В той же час зазначимо, що вказане вище рішення Конституційного Суду України прийняте до внесення останніх змін у ст. 258 КУпАП, якими розширено список правопорушень, розгляд яких здійснюється в спрощеному порядку. Відтак, п. 2.3 цього рішення зазначає, що скорочене провадження у справах про зазначені адміністративні правопорушення передбачає, зокрема, фіксацію адміністративного правопорушення і накладання адміністративного стягнення на правопорушника безпосередньо на місці його вчинення.

Практика йде таким чином, що патрульні поліцейські, здійснюючи провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, розгляд яких віднесено до їх компетенції, виносять постанову у справі про адміністративне правопорушення на місці вчинення правопорушення. При цьому в більшості випадків розгляд справи або взагалі не здійснюють, або ж якщо і здійснюють, то також на місці правопорушення. В деяких випадках, коли особа, яка притягується до адміністративної відповідальності, заявляє клопотання про перенесення розгляду справи у зв'язку із залученням захисника чи з інших підстав, задовольняють зазначене клопотання та переносять розгляд справи на визначений день у приміщенні патрульної поліції. Але досить часто трапляються випадки безпідставного відхилення такого клопотання.

Аналіз судових рішень свідчить про неоднозначну практику застосування законодавства при оскарженні процедури притягнення до

відповідальності, а саме якщо розгляд справи здійснюється на місці вчинення правопорушення. В більшості випадків суди задовольняють позов про оскарження дій та рішень працівників поліції, але трапляються випадки визнання правомірними дій патрульної поліції в таких випадках.

На наш погляд, відбулось недоопрацювання окремих норм КУпАП при спробі переведення в категорію спрощеного провадження справ про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, розгляд яких віднесено до компетенції Національної поліції. Це стосується багатьох як матеріальних, так і процесуальних норм КУпАП, який прийнято ще в далекому 1984 році, і скільки б змін до нього не вносилося, дух радянських часів все одно буде присутнім. Така ситуація вимагає прийняття нового кодексу, можливо двох, які містили б окремо норми матеріальні та процесуальні, й ці законодавчі акти повинні відповідати сучасним вимогам державотворення в нашій країні, з урахуванням норм міжнародного законодавства.

Стосовно спрощеного порядку провадження у справах про адміністративні правопорушення, розгляд яких віднесено до компетенції Національної поліції, в попередніх розділах нами вже висловлено пропозицію запровадження умов, при яких можливо застосовувати такий вид провадження. Такою умовою може бути тільки згода правопорушника з фактом вчинення правопорушення та стягненням, що на нього накладається.

Законодавець передбачив особливу процедуру розгляду справи про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі. В цьому разі відповідна посадова особа Національної поліції встановлює власника транспортного засобу, тобто за ким зареєстровано ТЗ, та виносить щодо нього постанову про накладення адміністративного стягнення. При цьому присутність особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, не є обов'язковою, а винесена постанову надсилається поштою власнику транспортного засобу протягом трьох днів.

Статтею 279-2 КУпАП передбачено, що у разі, якщо транспортний засіб зареєстровано за межами території України, інформація про вчинене адміністративне правопорушення, зафіксоване в автоматичному режимі, вноситься уповноваженою посадовою особою до відповідних електронних реєстрів Міністерства внутрішніх справ України та Державної прикордонної служби України [93].

Обов'язок вручення копії постанови у справі про адміністративне правопорушення особі, яка ввезла транспортний засіб на територію України, Законом покладено на Державну прикордонну службу України.

Частина 3 цієї норми встановлює можливість внесення відповідних відомостей щодо іноземців та осіб без громадянства, яким не дозволяється в'їзд в Україну, якщо вони не виконають постанову або ж її оскаржать.

На наш погляд, ця норма є недосконалою, оскільки ввезти транспортний засіб, зареєстрований за межами України, на її територію може не тільки іноземець, а й громадянин України, який може бути як резидентом, так і нерезидентом України. Останній же може перебувати на території України 1 рік. А відповідно до вимог чинного КУпАП, якщо постанова у справі про адміністративне правопорушення не звернута до виконання в строк, передбачений ст. 303 КУпАП, вона не підлягає виконанню. До того ж, стаття 279-1 КУпАП обмежує право іноземних громадян на оскарження постанови у справі про адміністративне правопорушення, що є порушенням принципу верховенства права.

Підстави звільнення від відповідальності власника транспортного засобу за порушення Правил дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, визначено у ст. 279-3 КУпАП. Щодо останньої норми слід зазначити, що для звільнення від відповідальності власнику транспортного засобу достатньо лише повідомити уповноважений орган Національної поліції про певні факти, визначені статтею, які виключають його вину. З цього приводу вбачається виникнення на практиці певних труднощів з перевіркою зазначеної інформації, а також вироблення алгоритму дій, коли перевірити

дану інформацію немає можливості.

Також зазначена норма визначає, що звільнення від відповідальності відбувається шляхом скасування постанови про накладення адміністративного стягнення. Але такої процедури чинним КУпАП не передбачено, оскільки за наявності підстав, передбачених статтею 247 КУпАП, виноситься постанова про закриття справи.

Враховуючи зазначене, пропонуємо частину другу статті 279-3 КУпАП викласти в такій редакції:

«У випадках звільнення власника транспортного засобу від адміністративної відповідальності на підставі:

абзацу другого частини першої цієї статті – виноситься постанова про закриття справи про адміністративне правопорушення;

абзацу третього частини першої цієї статті – виноситься постанова про закриття справи про адміністративне правопорушення та в порядку, встановленому цим Кодексом, виноситься нова постанова щодо особи, яка фактично керувала транспортним засобом в момент вчинення правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі».

Таким чином, нами розглянуто характеристику проваджень у справах про адміністративні правопорушення, що здійснюються патрульною поліцією у сфері безпеки дорожнього руху. Виділено дві стадії таких проваджень: 1) порушення справи про адміністративне правопорушення та адміністративне розслідування; 2) розгляд справи про адміністративне правопорушення та винесення постанови у справі про адміністративне правопорушення. Визначено особливості діяльності патрульної поліції на цих стадіях, а також встановлено недоліки чинного законодавства, що регламентують таку діяльність, та надано пропозиції щодо його вдосконалення.

Висновки до розділу 2

Розглянувши зміст адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху, ми дійшли таких висновків:

1. На підставі розгляду загальних ознак правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху визначено поняття адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху як суспільно шкідливе, протиправне, винне діяння у вигляді дії чи бездіяльності, що посягає на безпеку дорожнього руху та суспільні відносини, пов'язані з нею.

2. Розглянуто проблемні питання правозастосування окремих норм КУпАП, які встановлюють відповідальність за порушення правил дорожнього руху. З урахуванням цього надано конкретні пропозиції щодо їх вдосконалення, а саме:

2.1) з метою дотримання принципу верховенства права, мети адміністративного стягнення, справедливості та відповідності тяжкості вчиненого правопорушення та стягнення, яке передбачене за його вчинення, запропоновано внести зміни до ст. 121 КУпАП, а саме в частині 1 залишити тільки найбільш грубі технічні несправності транспортного засобу, які безпосередньо впливають на безпеку дорожнього руху; інші ж технічні несправності закріпити в окремій частині вказаної норми;

2.2) у зв'язку з неможливістю та недоцільністю на практиці застосовувати певні положення альтернативної диспозиції частини 2 статті 122 КУпАП запропоновано виключити відповідальність за цією нормою таких діянь, як порушення правил безпечної дистанції або інтервалу, порушення правил розташування транспортних засобів на проїзній частині. Також обґрунтовано необхідність зміни формулювання, яке визначає відповідальність за порушення правил користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами, а саме

слова «при початку руху чи зміні його напрямку» змінити на «при здійсненні маневрування»;

2.3) враховуючи відсутність відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило потерпілому тілесні ушкодження легкого ступеня тяжкості, запропоновано усунути дану прогалину в законодавстві шляхом внесення змін до статті 124 КУпАП, а саме доповнити її частиною другою, в якій передбачити відповідальність за дане діяння;

2.4) з метою ефективної протидії керуванню транспортними засобами в стані сп'яніння запропоновано конкретні заходи, такі як: 1) встановлення диференціації відповідальності залежно від ступеня сп'яніння особи, яка керує транспортним засобом; 2) криміналізація діяння у вигляді керування транспортним засобом особою, в якій виявлено під час проходження огляду на встановлення стану сп'яніння більше 0,6 проміле алкоголю в крові, або якщо в такої особи встановлено факт наркотичного сп'яніння, або особа відмовилась від проходження огляду на встановлення стану сп'яніння або ж вчинила повторно протягом року правопорушення, передбачене частиною 1 статті 130 КУпАП, та інші.

3. Залежно від змісту та сфери застосування адміністративно-юрисдикційні акти патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху поділено на три групи: 1) адміністративні акти у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху; 2) адміністративні акти, що видаються при застосуванні заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху; 3) адміністративні акти, що видаються при розгляді скарг на дії чи бездіяльність працівників патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху.

4. Розглянуто правову основу та практику винесення патрульною поліцією таких адміністративних актів у сфері безпеки дорожнього руху, як протокол про адміністративне правопорушення та постанова у справі про адміністративне правопорушення. Запропоновано ряд заходів щодо

вдосконалення практики застосування зазначених актів, а саме: 1) у ст. 256 КУпАП конкретизувати, які саме відомості про особу мають бути зазначені в протоколі про адміністративне правопорушення; 2) з метою забезпечення судового контролю за якістю складання протоколу про адміністративне правопорушення запропоновано відповідні зміни до ст. 284 КУпАП; 3) запропоновано вдосконалити інформаційно-наповнюючий зміст постанови у справі про адміністративне правопорушення шляхом внесення змін до частини 3 ст. 283 КУпАП.

5. Запропоновано конкретні заходи, спрямовані на вдосконалення правової основи та практики застосування заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, такі як: 1) заборона стягувати кошти за зберігання транспортних засобів протягом 3 днів тимчасового затримання; 2) можливість звернення до підрозділу поліції із заявою про повернення транспортного засобу не тільки його власнику, а й особі, яка керує транспортним засобом в момент фіксації правопорушення, за умови наявності в даної особи свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу; 3) розширення підстав для тимчасового затримання транспортних засобів шляхом доставлення його на спеціальний майданчик чи стоянку, зокрема за наявності технічної несправності транспортного засобу з якою, відповідно до правил дорожнього руху, його експлуатація забороняється, якщо усунути таку несправність на місці неможливо; 4) запропоновано зменшити час тимчасового затримання транспортного засобу шляхом його блокування до 12 годин, з відповідальністю поліції за його збереження.

6. Охарактеризовано повноваження патрульної поліції на кожній стадії провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Надано пропозиції щодо вдосконалення їх практичної реалізації, а саме: 1) при проведенні огляду на стан сп'яніння водія транспортного засобу запропоновано внесення змін до п. 2.5 Правил дорожнього руху України; 2) при оформленні правопорушень, передбачених

статтею 130 КУпАП запропоновано запровадити спеціально обладнані пересувні пункти (автомобілі), що належать закладам охорони здоров'я і відповідають установленим МОЗ вимогам; запровадити місця обов'язкової перевірки водіїв транспортних засобів на стан сп'яніння та ін.

РОЗДІЛ 3

МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД ДІЯЛЬНОСТІ ПОЛІЦІЇ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ЮРИСДИКЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

3.1. Міжнародний досвід забезпечення поліцією безпеки дорожнього руху та можливість імплементації його в Україні

Сьогодні масштаби дорожньо-транспортного травматизму в Україні значно випереджають аналогічні показники більшості держав світу. Зокрема, за статистичними даними, в Україні щодоби в ДТП гине від 10 осіб, більше 100 осіб отримують тілесні ушкодження різних ступенів тяжкості. За цими сумними показниками наша держава посідає чи не найперше місце в Європі [137].

Вважаємо доречним проаналізувати зарубіжний досвід тих країн, які мають високий рівень організації дорожнього руху, а також якісний контроль поліції за дотриманням правил дорожнього руху.

Це, передусім, країни Західної Європи – Франція, ФРН, Велика Британія, Італія, Австрія, а також Польща та інші. Передовий досвід у діяльності поліції щодо контролю за безпекою дорожнього руху мають такі країни, як США та Японія. Також доцільним є аналіз законодавства і практики діяльності деяких країн СНД, які є близькими за суспільними відносинами та культурою з Україною.

Розпочнемо зі США – країни, модель поліцейського контролю якої зараз активно впроваджується в Україні.

На відміну від більшості країн, у США відсутнє єдине поліцейське управління. Враховуючи це, відсутній й офіційний термін «поліція США».

Замість цього кожен штат, а також кожне велике місто, а іноді і більш дрібний населений пункт, має своє поліцейське відомство, незалежне від інших. Власні поліцейські відомства можуть бути також при великих транспортних підприємствах [138].

Законодавством США повноваження поліції визначені як права, передані державою або муніципальним урядом для здійснення законодавчого регулювання цивільних інтересів, захисту безпеки, здоров'я і всього, що стосується громадян, а також для проведення превентивної діяльності щодо кримінальних злочинів, масових виступів і заворушень, пов'язаних з ними. Точне коло повноважень поліції визначити складно, оскільки воно постійно поповнюється у зв'язку з розвитком рівня суспільного життя, технології, появою нових державних органів або їх реорганізацією [138; 139].

Що стосується правил дорожнього руху, в США в різних штатах вони дещо різняться. У кожному штаті діє своя система обмеження швидкості, інформація про неї є на дорожніх знаках. Як правило, в житлових зонах максимальна швидкість руху транспортних засобів не може бути більше 25-30 миль на годину, на дорогах типу freeway (призначені для переміщення на великі відстані, на них зазвичай немає світлофорів і перехресть) – 65 (рідше 50) миль на годину. Швидкісні траси в США оснащені великою кількістю інформативних показників [140].

Для перевезення школярів в США використовуються спеціальні шкільні автобуси, пофарбовані в жовтий колір. Вони користуються величезною кількістю переваг на дорогах. Коли такий транспортний засіб зупиняється для посадки або висадки дітей, у нього загоряються спеціальні вогні, і автомобілі, що знаходяться поблизу, повинні припинити рух. Це стосується і автомобілів, які перебувають на протилежному боці, якщо посередині дорога не має розділової смуги або іншого штучного поділу [140].

Законодавство США найретельнішим чином веде боротьбу з керуванням транспортними засобами в алкогольному чи іншому сп'янінні. У подібних ситуаціях до відповідальності можуть залучити не тільки

безпосереднього винуватця, а й осіб, які не завадили сісти йому за кермо в нетверезому стані або посприяли цьому [141].

У США іноді зустрічаються нерегульовані перехрестя, з кожного боку яких встановлено знак «STOP». У цьому випадку право першочергового проїзду має транспортний засіб, який під'їхав до перехрестя першим (зрозуміло, після зупинки, як того вимагає знак). Якщо до перехрестя одночасно наблизилася декілька автомобілів, то вступає в силу правило «перешкоди справа» [142].

Приховати факт порушення Правил дорожнього руху в США надзвичайно складно, оскільки практично все фіксується фото- і відеокамерами [142].

За порушення правил дорожнього руху в США передбачено значні штрафи. Наприклад, за паркування транспортного засобу на місці для інвалідів, що позначено відповідним дорожнім знаком, передбачено штраф у сумі 250 доларів. Якщо ж транспортний засіб припаркований на автомагістралі, окрім штрафу дорожня поліція має право тимчасово затримати транспортний засіб за допомогою евакуатора. До речі, послуги евакуатора доведеться оплатити водієві транспортного засобу.

Одним з найсерйозніших порушень вважається перевищення швидкості руху. Незначне перевищення, в межах 5-10 миль, швидше за все, залишиться непоміченим, оскільки радары місцевої поліції налаштовані на +11 миль. При цьому поліцейський має право вимірювати швидкісний режим як під час руху – в транспортному потоці, так і в місцях концентрації ДТП [143].

Поліція, як правило, може зупинити транспортний засіб тільки за порушення правил дорожнього руху. Якщо ж зупинка все таки відбулась, водієві без вказівки поліцейського заборонено виходити з транспортного засобу. При цьому водій повинен тримати руки на рульовому колесі. На вимогу поліцейського водій транспортного засобу повинен без різких рухів вийти з автомобіля [144].

Такі взаємовідносини водія та поліцейського в США пояснюються тим,

що в цій державі діє презумпція правоти поліцейського та винуватості водія. Це означає, що щодо кожного зупиненого транспортного засобу висувається теорія, що він є потенційно небезпечним. Відповідно до цього водій повинен довести протилежне. Однак таке припущення не дає поліцейському права поводити себе зухвало та зневажливо. Навпаки, він повинен бути ввічливим та тактовним.

З початку 2006 р. в Японії на автомобілях з'являються “розумні” номери, оснащені вбудованим мікрочіпом, що запам'ятовує і передає інформацію про номер автомобіля, його розмір, місце реєстрації і власника [145].

Мета експерименту, що проводиться міністерством будівництва і транспорту країни, – обмежити за допомогою сучасних технологій скупчення автомобілів в години пік на центральних магістралях японських міст [145].

Також як позитивний досвід Японії слід відзначити, що в цій країні завдяки високому рівню організації дорожнього руху, якісному забезпеченню дорожньої інфраструктури, яке полягає у збільшенні в декілька разів кількості світлофорів, пішохідних переходів, багаторівневих дорожніх розв'язок, результатом стало зменшення кількості ДТП за десять років на 50 %, незважаючи на швидкі темпи автомобілізації [146].

Вважаємо доволі ефективною практику ФРН у забезпеченні безпеки дорожнього руху, а саме використання штрафних балів. Ці бали нараховуються як на громадян ФРН, так і на іноземців. Певна сума балів призводить до позбавлення права керування транспортними засобами на певний строк.

Також слід відзначити прогресивну школу штрафних санкцій за перевищення швидкості руху. Чим більшою є швидкість руху транспортного засобу від максимально допустимої, тим більший штраф сплатить водій. А за перевищення швидкості руху транспортного засобу більше ніж на 40 км/год, окрім грошового штрафу у сумі 160 євро, на водія чекає ще й позбавлення права керування транспортним засобом на 1 місяць.

Існують певні особливості паркування транспортних засобів, які відрізняються від таких правил в Україні, і це суттєво покращує пропускну спроможність транспортних магістралей. Так, у ФРН заборонено паркувати транспортний засіб ближче 5 метрів від перехрестя доріг та вулиць, що примикають до головних доріг. Також існує поняття «економне паркування», відповідно до якого водій повинен так припаркувати транспортний засіб, щоб максимально надати можливість для паркування іншого транспортного засобу. За цим принципом нанесено відповідну дорожню розмітку, вимог якої повинен дотримуватись водій. В іншому випадку на водія буде чекати штраф, а якщо розміщення транспортного засобу буде заважати руху інших транспортних засобів чи пішоходів, поліція має право тимчасово затримати транспортний засіб за допомогою евакуатора та помістити його на штрафний майданчик. Послуги евакуатора доведеться сплатити водієві.

Незважаючи на суворі правила дорожнього руху в Німеччині і жорсткі заходи щодо їх порушників, аварія в Німеччині – все ж явище нерідке і найчастіше відбувається внаслідок управління автомобілем у стані сп'яніння. Хоча штрафи за скоєне в Німеччині є надзвичайно високими (від 500 до 1000 €), кількість подібних порушень в країні не зменшується [147].

Більш того, водіння у стані сп'яніння карається вилученням посвідчення водія на певний термін, а також обов'язковим проведенням медично-психологічного обстеження (MPU), який у народі частіше називають "тест на дурня". Пройти цей тест виявляється досить непросто. Найчастіше для успішної здачі зазначеного тесту потрібно пройти сеанс платних консультацій психолога, який допомагає підготуватися до медично-психологічного обстеження, опрацювати можливі питання і розібрати помилки, що здійснюються іншими особами [147].

Допустима норма проміле в Німеччині становить 0,5. У разі наявності ознак небезпечного водіння або при загрозі ДТП і виявлення алкоголю в крові в кількості від 0,3 проміле особі може загрожувати цілий список серйозних покарань, починаючи від грошового штрафу і закінчуючи

позбавленням волі. Керування автомобілем у стані наркотичного сп'яніння в Німеччині суворо заборонено законом [147].

Досвід Франції в забезпеченні безпеки дорожнього руху також характеризується високими штрафами навіть за незначні на перший погляд порушення правил дорожнього руху. Наприклад, всі транспортні засоби повинні мати знак аварійної зупинки та жилет, що відбиває світло (останній повинен бути в транспортному засобі). При будь-якому виході з машини на дорозі людина повинна завжди носити жилет, що відбиває світло, для забезпечення власної безпеки. Штраф за відсутність жилета або знаку аварійної зупинки складає 135 євро [148].

Діти до 10 років і зрості до 159 см зобов'язані сидіти в дитячому кріслі, схваленому для використання в ЄС, яке є відповідним за вагою та віком. Рекомендується перевозити дітей до 10 років тільки на задньому сидінні автомобіля. Якщо дитина їде на передньому сидінні, то подушка безпеки повинна бути відключена. Діти вагою до 13 кг повинні їздити тільки проти ходу руху. Штраф за непристібнутий ремінь безпеки складає 135 євро [148].

Така ж сума штрафу передбачена і за порушення у вигляді використання телефону під час руху транспортного засобу без системи «вільні руки», рух у лівій полосі при вільній правій; рух пологою, призначеною для автобусів чи велосипедистів. А за перевезення або використання радар-детекторів штраф складає до € 1,500 і передбачає конфіскацію пристрою. Теж саме стосується і використання навігаційного програмного забезпечення GPS, що вказує розміщення стаціонарних і мобільних камер контролю швидкісного режиму [148].

Працівники поліції у Франції за більшість порушень правил дорожнього руху мають право виписувати штраф на місці вчинення правопорушення. При цьому видається квитанція встановленого зразка. Також слід відзначити існування у Франції системи стимулювання за вчасну оплату штрафів. Якщо правопорушник сплачує штраф відразу, він платить половину від виписаного поліцейським штрафу. Якщо ж правопорушник не

сплатити штраф протягом трьох місяців, штраф подвоюється.

У XX столітті функції підтримки порядку на дорогах у Франції були поділені між жандармерією і цивільною поліцією. Жандармерія продовжує забезпечувати порядок на дорогах за межами великих міст, в містах же ці обов'язки покладені на дорожні загони національної поліції. Ще одним нововведенням французів, що наразі поширилося на багато країн світу, стало активне залучення жінок до роботи в дорожній поліції. У 1964 році на вулиці Парижа вийшли жінки в формі національної поліції, завданням яких була боротьба з порушниками правил паркування автомобілів [149].

У Франції існує автоматична фіксація правопорушень. Тільки на національних магістралях встановлено більше 4 тис. реєстраторів. Але за законодавством Франції відповідальність несе не власник транспортного засобу, а особа, яка фактично керувала транспортним засобом в момент фіксації правопорушення. При цьому виникають певні труднощі у встановленні особи правопорушника.

У Франції, як і у Німеччині, максимально допустимий рівень алкоголю в крові становить 0,5% проміле. При цьому чим вищим є ступінь сп'яніння, тим суворіше покарання чекає на правопорушника. Якщо рівень алкоголю складає від 0,5 до 0,8 проміле, штраф становить всього 135 євро. Однак варто тільки перевищити позначку в 0,8 проміле або відмовитись від тесту на алкоголь, штраф сягне 4500 євро, позбавлення права на термін до 3 років, навіть можливе позбавлення волі на строк до 2 років. Якщо у стані алкогольного сп'яніння водій скоїв ДТП, яке призвело до серйозних наслідків, то штраф може вирости вже до 10 000 євро і можливого позбавлення волі на строк до 2 років [148].

З 1 липня 2012 року у Франції діє закон, відповідно до якого всі водії повинні мати в автомобілі індивідуальний алкотестер – прилад для кількісного визначення алкоголю в організмі людини на основі аналізу повітря, що видихається особою в повітря. Але в січні 2013 року французький уряд оголосив, що стягування штрафів в розмірі 11 євро з

водіїв, у яких в машині відсутній алкотестер, відкладається на невизначений термін. Таким чином, вимога мати алкотестер в машині, як і раніше, в силі, але жодних санкцій за його відсутність в чинному законодавстві не передбачено [148].

Британія стала однією з перших країн світу, в якій були введені загальнонаціональні правила дорожнього руху. Сталося це в 1932 році. Проте як тоді, так і зараз загальнонаціональної поліцейської дорожньої служби в країні немає. Кожне графство саме вирішує, чи створювати йому окрему службу дорожньої поліції, чи перекладати обов'язки по контролю за дорожнім рухом на звичайних поліцейських. Найчастіше спеціальна служба все-таки створюється, і в своїй роботі вона керується рекомендаціями міністерства внутрішніх справ. Права британських поліцейських є широкими: за британськими законами будь-який поліцейський незалежно від рангу і сфери дії має право проводити арешт. А в Шотландії поліцейські можуть і здійснювати обшук. На дорожніх поліцейських крім звичайних функцій покладено і обов'язки по боротьбі з тероризмом. Дорожні поліцейські мають право перекривати будь-яку дорогу, зупиняти будь-який автомобіль, а також рекувізувати будь-який транспортний засіб, якщо це потрібно для "перешкоджання будь-якій особі, підозрюваній у скоєнні злочину або підготовці до такого з використанням транспортних засобів та доріг". Перекрити рух для пропуску спецтранспорту або безперешкодного проїзду високопоставленого чиновника вони, зрозуміло, не можуть [142].

Втім, на місці автомобільної аварії поліцейські зобов'язані спочатку зробити все для допомоги постраждалим і тільки після цього зайнятися складанням протоколу або пошуками винуватця ДТП. Для цього кожна машина дорожньої поліції укомплектована не тільки аптечкою і набором для надання першої допомоги, а й мінімальним реанімаційним обладнанням (кожен поліцейський зобов'язаний володіти азами реанімації) і навіть плюшевим ведмежат "для зняття стресу у дітей під час ДТП" [142].

Загалом правила дорожнього руху в країнах Європейського Союзу та

діяльність поліції щодо їх контролю є дуже схожими і відрізняються лише деякими особливостями. Наприклад, в Італії нагляд за дотриманням правил дорожнього руху покладено на дорожню поліцію (Servizio Polizia Stradale), яка відноситься до спеціальних підрозділів державної поліції. Завдання дорожньої поліції включають: попередження і встановлення дорожніх порушень; оцінку дорожньої ситуації; рятувальні операції; правильність і безпеку дорожнього руху. Поряд з іншими заходами дорожня поліція також надає послуги з супроводу та регулювання дорожнього руху. Інформація про злочини на дорозі повідомляється до координаційного центру інформації з безпеки дорожнього руху (CCISS) [150].

В обов'язки дорожньої поліції Італії входить тільки те, що безпосередньо стосується дорожнього руху. Італійські дорожні поліцейські не здійснюють арешти злочинців – це справа інших підрозділів. Проте в тому, що стосується дороги, Polizia Stradale повинна робити все. Наприклад, відвозити постраждалих до лікарні, доставляти до місця події лікарів, а якщо знадобиться, то і все необхідне для порятунку життя – кров для переливання, складну апаратуру тощо. Більш того, працівники дорожньої поліції зобов'язані володіти навичками реанімації і надання першої допомоги [150].

В Польщі широкі повноваження у сфері контролю за дотриманням правил дорожнього руху має дорожньо-транспортна інспекція. Контролю дорожньо-транспортної інспекції піддаються всі автотранспортні перевезення, що виконуються: підприємцями, які здійснюють дорожні перевезення; приватними особами, які здійснюють дорожні перевезення автотранспортом з дозволеною масою понад 3,5 т, а також перевезення людей.

Інспектор дорожньо-транспортної інспекції має право:

- увійти в транспортний засіб;
- перевірити документи на транспортний засіб;
- перевірити стан вимірювальних приладів;
- перевірити документи водія та пасажирів;

- накласти грошовий штраф і вимагати його оплати [151].

Штрафи за порушення Правил дорожнього руху в Польщі є дещо меншими порівняно з іншими європейськими країнами, проте в цій країні передбачено найсуворіше покарання за керування транспортним засобом у стані сп'яніння. На відміну від сусідніх країн, в Польщі взагалі заборонено будь-яке вживання алкоголю за кермом. Максимально допустимий вміст алкоголю в крові водія складає 0,2 проміле.

Керування транспортним засобом у стані сп'яніння в Польщі є кримінально караним злочином (а не правопорушенням), за яке можна понести покарання у вигляді позбавлення волі на строк до 8 років [152].

В Австрії, наприклад, існує заборона на використання відеореєстраторів в транспортних засобах. Комісія з питань захисту персональних даних відмовила громадянину Австрії, який хотів отримати офіційний дозвіл на установку відеореєстратора в своєму автомобілі. Записаний за допомогою відеореєстратора матеріал він хотів використовувати при зверненні до суду як доказ у разі будь-якої дорожньо-транспортної пригоди або заподіяння шкоди його автомобілю. Заявник збирався використовувати даний матеріал виключно в особистих цілях і приводив порівняння з відео, які знімаються туристами або камерами, встановленими на шоломах спортсменів [153].

Як заявила в інтерв'ю австрійському телеканалу ORF генеральний директор комісії Eva Souhrada-Kirchmayer, "у даному випадку йдеться про безперервне і систематичне виявлення подій, а для цього немає ніяких юридичних підстав". Громадянам Австрії дозволено знімати тільки приватне майно – будинки, гаражі, квартири, але втручатися в приватне життя інших водіїв, фіксуючи їх реєстраційні номери або манеру водіння, є неприпустимим. Моніторинг громадської простору, до якого відносяться і дороги загального користування, покладається виключно на силові відомства. При зйомці з автомобіля в об'єктив відеореєстратора потрапляють особи сторонніх людей і реєстраційні знаки чужих автомобілів. А це

суперечить політиці недоторканності приватного життя громадян Австрії [153].

За заявою Eva Souhrada-Kirchmayer, все це стосується не тільки відеореєстраторів, але також і систематичної зйомки з машини за допомогою мобільного телефону. У той же час окремі фото та відеозаписи, наприклад для забезпечення доказів після аварії, як і раніше дозволено [153].

У Швейцарії правила дорожнього руху подібні до тих, що діють в Україні, а от система контролю за дорожнім рухом є набагато прогресивнішою. Суми штрафів дуже великі, оскільки фінансовий важіль впливу на порушників там вважають найбільш дієвим. Ці штрафи стосуються не тільки власників транспортних засобів, а й власників автомобільних доріг, адже більшість трас є приватні. У випадку ДТП через стан дорожнього покриття власник траси платить дуже великі штрафи, а тому він зацікавлений у забезпеченні ідеальних умов для клієнтів-водіїв [154, с. 43, 44; 47].

Аналіз практики забезпечення безпеки дорожнього руху країн СНД дає підстави говорити про схожість законодавства з українським, зокрема адміністративного. Так, дослідження кодексів Азербайджанської Республіки, Республіки Білорусь, Республіки Казахстан, Киргизької Республіки про адміністративну відповідальність свідчать, що загалом у них збережено нормативну модель радянського періоду, проте впроваджено й певні новели. До пріоритетних рис кодексу Киргизької Республіки належать деякі види адміністративних стягнень. Так, у статті 34 передбачено адміністративне стягнення у вигляді перевірки знань Правил дорожнього руху. Водії транспортних засобів, які вчинили адміністративні правопорушення, передбачені цим кодексом, через неналежне знання правил дорожнього руху водночас із накладенням адміністративного стягнення можуть направлятись на повторне складання іспитів [155; 47].

Найбільш вдалу реформу провели в Грузії, де протягом короткого періоду часу звільнили більше 60 тис. працівників міліції та за декілька місяців створили нову поліцію. Це, перш за все, стосувалось працівників

Державної автомобільної інспекції, яку замінила патрульна поліція. Сьогодні в екіпаж патрульної машини входять два поліцейських. З метою попередження правопорушень на машині завжди повинен бути включений пробісковий маячок. В результаті реформи Грузія отримала ефективно діючу поліцію, яка досить швидко реагує на будь-які правопорушення, здійснює превенцію злочинів та не бере хабарів.

З 1 липня 2017 року в Грузії вводиться система балів за порушення правил дорожнього руху. Щорічно на кожного водія нараховується по 100 балів, які в разі порушення будуть скорочуватися. Як тільки бали обнуляться, піде позбавлення прав на 1 рік.

Дане правило стосується й іноземних водіїв. Їм також надається 100 балів при першому (в поточному році) перетині кордону. У разі обнулення водієві забороняють керування транспортним засобом в Грузії. Щоб повернути собі дозвіл на водіння, власники таких прав повинні будуть звертатися в МВС Грузії [156].

Також з 1 липня 2017 року на певних ділянках автомобільних доріг з'явиться приховане патрулювання автомобілів без розпізнавальних знаків, які будуть забезпечені радаром і засобами для фото- і відеозйомки. Водії, які порушили правила дорожнього руху, зможуть побачити своє порушення на сайті МВС Грузії в розділі відеоштрафів. У разі порушення поліцейський на місці складає протокол і виписує штраф, який повинен бути оплачений в банку протягом 30 днів [156].

Узагальнюючи зарубіжний досвід щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, зупинимось на таких його параметрах:

1) швидкісний режим. У всіх країнах Європи існують обмеження швидкості на автомобільних дорогах. Винятком з цього списку можна вважати тільки Німеччину, де на частині автомагістралей немає ніяких обмежень швидкості. Обмеження швидкості в Європі поділяється на три, а в деяких країнах – на чотири типи. Це залежить від типу дороги (в населеному пункті, рух поза населеними пунктами і рух по автомагістралі). У деяких

країнах є ще один тип – рух по автомобільній дорозі. Слід також мати на увазі, що обмеження швидкості в Європі є не тільки зверху, але і знизу. Так, на багатьох автомагістралях рухатися зі швидкістю нижче 60-70 км/год заборонено [157];

2) допустимий рівень алкоголю водія транспортного засобу. Найпоширенішим стандартом допустимого рівня вмісту алкоголю в крові під час керування транспортним засобом в Західній Європі є 0,5 проміле. У більшості країн Східної Європи цей показник є нижчим і коливається від 0,0 проміле до 0,3 проміле. Також слід мати на увазі, що вимоги до водіїв зі стажем водіння не більше двох років у багатьох країнах є більш суворими, а допустимий рівень вмісту алкоголю в крові для них значно нижчий [158].

Перспективним заходом в боротьбі з керуванням транспортними засобами в стані сп'яніння є впровадження так званих «пунктів тверезості». Така практика є поширеною в країнах Європейського Союзу і полягає у впровадженні «місць обов'язкової перевірки водіїв транспортних засобів на стан сп'яніння» [159].

Так, обов'язкові вибіркові експрес-тести на стан сп'яніння існують у 23 країнах ЄС, у 15 з яких на законодавчому рівні врегульовано організацію пунктів перевірки тверезості. Наприклад, у Швеції щорічно проводять більш 2,5 млн. обов'язкових експрес-тестів. У Фінляндії щорічно подібний тест проходить більше 40% водіїв. В Голландії зі збільшенням кількості перевірок вдвічі кількість підтверджених випадків керування в стані сп'яніння зменшилася на 25%. Як показує досвід інших країн, крім прямого призначення – виявлення нетверезих водіїв, «пункти тверезості» мають ще і високий превентивний ефект. Як правило, такі пункти встановлюються в той час і в тому місці, де з великою ймовірністю можуть проїжджати водії у стані алкогольного сп'яніння [160; 161].

В Україні запровадити подібний досвід в рамках кампанії «За безпечні дороги» було запропоновано групою LEAD office, яка передбачала такі заходи: 1) місця обов'язкової перевірки і термін перевірки визначають

уповноважені особи; 2) рішення про визначення місць повинно бути у письмовій формі і пред'являтися на вимогу водія під час перевірки. Конкретне місце, час та тривалість перевірки повинно бути визначено відповідним рішенням не пізніше ніж за 1 день до такої перевірки; 3) обов'язкова перевірка може здійснюватися стосовно всіх водіїв, у тому числі без ознак сп'яніння; 4) відмова від проходження перевірки та/або підтвердження стану сп'яніння під час перевірки (позитивний результат на «Драгері» чи іншому технічному засобі) є підставами для проходження огляду на стан сп'яніння в загальному порядку; 5) у місцях проведення обов'язкової перевірки поліцейський може застосовувати спеціальні технічні пристрої для визначення сп'яніння або запропонувати водієві пройти відповідний тест в певному місці; 6) місця перевірки облаштовують додатковими тимчасовими знаками [135].

Повністю погоджуємось з актуальністю і необхідністю реалізації такої ідеї, адже подібна практика буде сприяти не тільки виявленню осіб, які керують транспортними засобами у стані сп'яніння, а й носити характер превентивного, стримуючого впливу на водіїв;

3) вимоги до використання фар ближнього світла в Європі. У багатьох країнах Європи використання фар ближнього світла в денний час є обов'язковим. Вони виступають як денні ходові вогні. Їх використання направлено на підвищення видимості автомобіля для пішоходів та інших учасників руху. Використання протитуманних фар зі зниженим випромінюванням і габаритів як денних ходових вогнів заборонено [162];

4) устаткування, яке необхідно мати в автомобілі в Європі. У різних країнах Європи вимоги до обладнання, яке має знаходитися в автомобілі, різняться. В більшості країн до цих речей віднесено: знак аварійної зупинки; світловідбиваючий жилет; вогнегасник; набір запасних ламп та інше різне обладнання. Стосовно останнього зазначимо, що, наприклад, у Боснії та Герцеговині, Іспанії, Сербії, Словаччини та Чехії необхідно оснащувати автомобілі запасним колесом, а в разі його відсутності – комплектом для

ремонту шин. У Боснії і Герцеговині, Македонії та Сербії в автомобілі має бути буксирувальний трос. Причому в Сербії його довжина повинна складати не менше 3 метрів. А в Естонії є зобов'язання мати в автомобілі два противідкатних черевики [163];

5) правила використання зимових і шипованих шин в Європі. Дорожні умови в зимовий період в Північній і Центральній (в гірських районах) Європі, особливо в місцях проведення зимового відпочинку, значно ускладнюються. Випадання снігу і утворення льоду на дорогах – в цей час звичайне явище. Як наслідок, погіршується зчеплення шин з дорогою. Деякі країни вимагають, щоб водії завжди використовували зимові шини в певну пору року. В інших країнах необхідність у використанні виникає тільки за певних дорожніх умов, а десь це носить рекомендаційний характер. З шипованими шинами ситуація є набагато складнішою. У більшості європейських країн вони заборонені до використання через їх руйнівний вплив на дорожнє полотно. Замість них іноді допускається використовувати літні шини, оснащені ланцюгами проти ковзання [164].

Вважаємо, що перелічені стандарти у сфері безпеки дорожнього руху, а також заходи реагування поліції на порушення правил дорожнього руху можливо застосувати в Україні, зважаючи на їх дієвість в країнах з високим рівнем організації та забезпечення безпеки дорожнього руху.

3.2. Напрями удосконалення адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху

Проаналізувавши міжнародний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху в попередньому підрозділі, можемо дійти висновку, що ключовим способом досягнення високої дисципліни на дорогах та дотримання правил дорожнього руху його учасниками в основному є дієва, а іноді і тотальна система контролю за дотриманням всіма учасниками

дорожнього руху правил дорожнього руху та встановлення ефективної відповідальності за їх порушення.

Вважаємо, що першим напрямком, з якого потрібно розпочинати реформування сфери забезпечення безпеки дорожнього руху, є посилення контролю за дотриманням учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху. Це обґрунтовується тим, що сьогодні, внаслідок недостатності повноважень у поліції, відсутності достатньої кількості камер відеонагляду за дорожнім рухом, відсутності дієвого механізму використання інформації наявних відеокамер для притягнення правопорушників до відповідальності, водії транспортних засобів почувають себе безкарно та порушують правила дорожнього руху. При цьому кількість цих порушень є такою великою, що ситуація стає вже кричущою та майже неконтрольованою. Цей процес ускладнюється ще й тим, що автомобільний парк в нашій країні постійно зростає, в тому числі й за рахунок автомобілів на єврономерах, які не перебувають на обліку в підрозділах поліції. За різними підрахунками, таких транспортних засобів в нашій країні від 300 тис. до 1 млн. Ця категорія водіїв взагалі є особливою, оскільки ідентифікувати особу водія такого транспортного засобу та, власне, і сам транспортний засіб вкрай складно. Часто за допомогою автомобілів, які не перебувають на обліку, вчиняються не тільки адміністративні правопорушення, а й злочини, зокрема ДТП, злочини проти життя та здоров'я громадян та інші.

Поліція практично безсила щодо перевірки правомірності експлуатації таких транспортних засобів, оскільки відсутні відповідні бази даних з інформацією про такі автомобілі. До того ж до повноважень поліції не віднесено здійснення перевірки митного законодавства. Підставою зупинки таких транспортних засобів може бути тільки порушення правил дорожнього руху.

За інформацією поліції, близько 5% ДТП вчиняється автомобілями з іноземними номерами. В окремих областях кількість таких ДТП сягає 50%. Проблема в тому, що ці автомобілі знаходяться в Україні без страхування,

відповідно, такі водії можуть не платити відшкодування. Люди розуміють, що це загроза на дорозі. До того ж, водії цих автомобілів часто не слідкують за технічним станом своїх авто, адже розуміють, що вже завтра таке авто можуть вилучити. Тобто ця проблема є досить суттєвою [165]. Ще одна проблема – кримінал. Наприклад, люди домовляються про продаж таких авто, хоча законно їх не можна продавати. Людину, що купує авто, викидають з автомобіля, а потім зникають у невідомому напрямку. Крім того, зловмисники використовують такі автомобілі для вчинення злочинів [165].

Так, згідно з результатами опитування на сайті УНІАН, 54% опитуваних впевнені, що для вирішення проблеми нерозмитнених вживаних авто в Україні потрібні зміни до митного законодавства з адекватними ставками при ввезення іноземних автомобілів. При цьому 18% опитаних вважають, що потрібно припинити практику ввезення в Україну автомобілів на єврономерах у тому вигляді, як зараз є, адже це незаконно. 8% опитаних зізналися, що самі є «щасливими власниками» таких автомобілів і вимагають їх легалізації. 7% респондентів поскаржилися, що їх найбільше турбує те, що власники так званих «євроблях» зазвичай на дорогах поведуться просто по-хамськи, а притягнути їх до відповідальності у разі ДТП нереально, адже такі авто не потрапляють до бази МВС, а "автоцивілка" для них є необов'язковою. 6% опитаних обурилися тим, що за власне авто вони сплатили усі необхідні податки згідно із законом, а хтось взяв нерозмитнений автомобіль втричі дешевше. Ще 5% учасників опитування переймаються екологічною проблемою, адже переконані, що інколи власники авто на єврономерах ввозять справжній металобрухт і тим самим забруднюють Україну, а тому пропонують заборонити ввезення вживаних авто старше 10 років. А ось 2% опитаних вважають, що питання розмитнення іноземних автомобілів взагалі зараз не на часі, коли на Донбасі йде війна. Загалом в опитуванні взяли участь близько 3 тисяч читачів УНІАН [166].

Повністю підтримуємо позицію більшості опитаних респондентів, оскільки, на наш погляд, одними каральними засобами вирішити цю проблему неможливо й несправедливо. Не можуть наші громадяни за розмитнення транспортних засобів сплачувати в три-п'ять разів більше, ніж це передбачено в інших європейських країнах. Вважаємо, що для врегулювання суспільних відносин в цьому питанні потрібно взяти європейський досвід і зробити доступними ставки розмитнення транспортних засобів. Також на законодавчому рівні потрібно розробити єдині правила перетину державного кордону на транспортних засобах та перебування на території України. За порушення законодавства передбачити штрафні санкції з конфіскацією транспортного засобу. В той же час потрібно вдосконалити механізм контролю за дотриманням законодавства в цій сфері. Для цього потрібно або наділити відповідними повноваженнями працівників поліції, або ж забезпечити спільну діяльність працівників поліції та митної служби.

Поряд з транспортними засобами на єврономерах ще однією проблемою в забезпеченні контролю за дорожнім рухом та, в першу чергу, за правомірністю експлуатації транспортних засобів є наявність так званих транспортних засобів-двійників. Якщо перша категорія транспортних засобів, хоч і з використанням прогалін у законодавстві, проте все ж таки законно перебуває на території України, то друга – з порушенням чинного законодавства.

Що ж таке автомобілі-двійники? Це автомобілі, які на зовнішній вигляд є ідентичними – у них однакова марка, модель і навіть колір, однакові номери агрегатів і дуже часто навіть ідентичні номерні знаки. Але тут виникає питання: як таке може бути? Який з автомобілів є легальним? Чи вони обидва мають право на існування? Відповідь проста – тільки один з таких автомобілів є законним, всі інші – це акуратно виконана і продумана «фальшивка». Причому майже всі такі автомобілі мають незаконне минуле, і тому з їх оригінальними даними ніхто б не захотів їх придбати.

Автомобіль міг бути викрадений або не був розмитнений у встановленому законом порядку після перетину державного кордону. Щоб ці факти не «вилізли» назовні, авантюристи підробляють на них документи і змінюють номери. Щоб повернути ці махінації, потрібна особлива сміливість і хитрість. Спеціально проінструктована людина йде в сервісний центр МВС і просить виписати документи на такий-то автомобіль, оскільки вона їх нібито втратила. І, як завжди, є одне «але» – слід тільки власнику одного з автомобілів зняти його з обліку, як інші перестають існувати, виявляючись поза базою обліку і реєстрації в базі даних сервісного центру МВС. Важливо зазначити, що таких братів-близнюків іноді може бути і три, і чотири [167].

В той же час сьогодні, працівники поліції не мають достатньо повноважень, щоб ефективно боротись з цим негативним явищем. Незважаючи на те, що в правилах дорожнього руху України і визначено обов'язок водія дати можливість перевірити номери агрегатів і комплектність транспортного засобу, а також дати можливість оглянути транспортний засіб відповідно до законодавства за наявності на те законних підстав, у тому числі провести з використанням спеціальних пристроїв (приладів) перевірку технічного стану транспортних засобів, які відповідно до законодавства підлягають обов'язковому технічному контролю (п. 2.4 Правил дорожнього руху України) [59], встановлений порядок діяльності поліції при таких оглядах є відсутнім, не визначено підстави, за яких поліцейський може проводити такі дії.

Стаття 34 Закону України «Про Національну поліцію» визначає порядок поверхневої перевірки транспортного засобу, під час якої поліцейський має право вимагати відкрити кришку багажника та/або двері салону. Але в даній нормі нічого не сказано про перевірку поліцейським ідентифікаційного номеру транспортного засобу, який часто знаходиться під капотом.

Враховуючи зазначене, пропонуємо в нормі Закону передбачити

право поліцейського під час поверхневої перевірки транспортного засобу вимагати у водія відкрити кришку капоту, а також надати можливість перевірити ідентифікаційний номер транспортного засобу.

Також слід доповнити частину четверту статті 34 Закону України «Про Національну поліцію» підставою для поверхневої перевірки транспортного засобу – для звірки ідентифікаційного номера транспортного засобу з його реєстраційними документами.

У зв'язку з цим, пропонуємо:

– частину 4 статті 34 Закону України «Про Національну поліцію» доповнити пунктом 4 такого змісту:

«Для звірки ідентифікаційного номера транспортного засобу з його реєстраційними документами»;

– частину 5 статті 34 Закону України «Про Національну поліцію» викласти в такій редакції:

«Поверхнева перевірка речі або транспортного засобу здійснюється шляхом візуального огляду речі та/або транспортного засобу або візуального огляду салону, багажника транспортного засобу, місця нанесення на транспортному засобі ідентифікаційного номера. Поліцейський при здійсненні поверхневої перевірки має право вимагати відкрити кришку багажника, капоту, двері салону».

Поряд з посиленням контролю за дотриманням учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху виникає нагальна необхідність збільшення повноважень поліцейських у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що повинно стати другим напрямком в удосконаленні адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху. Зі створенням Національної поліції рівень довіри громадян до цього органу став значно вищим порівняно з міліцією. Перш за все, це стосується нової патрульної поліції, рівень довіри до якої складав більше 75 %. Але поступово цей найважливіший показник діяльності патрульної поліції почав падати і сьогодні становить вже менше 50 %. Причиною цього

можна назвати різні фактори, але основним з них, на наш погляд, є демонстрація безсилості працівників патрульної поліції в окремих випадках щодо припинення правопорушень саме у сфері безпеки дорожнього руху та притягнення винних до відповідальності.

Особливість цього підрозділу Національної поліції полягає в тому, що він постійно на очах громадян, які безпосередньо можуть слідкувати за діяльністю поліції, будучи учасниками дорожнього руху. І коли вони бачать, як водії перевищують швидкісний режим, а працівники поліції нічого не можуть зробити, оскільки відсутні відповідні технічні засоби для вимірювання швидкості руху; при зупинці транспортного засобу водії поводять себе зухвало, не передають працівникові поліції документи, а закон сьогодні це дозволяє, внаслідок чого працівники поліції не мають можливості притягнути правопорушника до відповідальності, відмовляються виходити з автомобіля, в тому числі для проходження огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, керують транспортним засобом в стані сп'яніння, а працівники поліції нічого не можуть вдіяти, оскільки відсутні підстави для зупинки транспортного засобу. Все це не тільки підриває авторитет поліції, але й, перш за все, сприяє зростанню кількості правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, оскільки безкарність правопорушників породжує в останніх почуття всездозволеності, внаслідок чого вони продовжують вчиняти правопорушення в майбутньому і, як правило, вони носять вже більш суспільно небезпечний характер.

Враховуючи зазначене, пропонуємо такі заходи щодо збільшення повноважень патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху.

На законодавчому рівні закріпити обов'язок водія передати документи, передбачені в Правилах дорожнього руху, поліцейському на його вимогу. Для цього пропонується внести зміни до п. 2.4. «а» Правил дорожнього руху України, а саме викласти його в такій редакції:

«2.4. На вимогу поліцейського водій повинен зупинитися з дотриманням вимог цих Правил, а також:

а) передати для перевірки документи, зазначені в пункті 2.1».

Відповідно до цього необхідно передбачити право поліцейського вимагати у водія транспортного засобу передати документи, передбачені Правилами дорожнього руху, а також встановити відповідальність за невиконання цього обов'язку водія.

У зв'язку з цим пропонується внести зміни у назву, а також у частину 1 статті 126 КУпАП, а саме: слово «не пред'явила» змінити на слово «не передала»; а також в частину 1 статті 32 Закону України «Про Національну поліцію», а саме: слова «пред'явлення нею документів» змінити на слова «передати документи».

Окрім обов'язку передачі водієм посвідчення водія та інших документів, передбачених Правилами дорожнього руху, в руки поліцейського пропонується зобов'язати водія на вимогу поліцейського вимкнути двигун транспортного засобу та у разі наявності ключа замка запалювання – витягнути його.

Також пропонуємо зобов'язати водія без дозволу поліцейського не виходити з транспортного засобу та тримати руки на рульовому колесі, а на вимогу поліцейського – вийти з транспортного засобу.

Ця пропозиція обґрунтовується необхідністю дотримання власної безпеки поліцейських, а також безпеки інших учасників дорожнього руху вразі наявності обґрунтованих підстав вважати, що особою може бути створено небезпеку.

Вказані пропозиції пропонується закріпити в Правилах дорожнього руху, а саме пункт 2.4 доповнити підпунктами «г» та «д» такого змісту:

«г) вимкнути двигун транспортного засобу та у разі наявності ключа замка запалювання – витягнути його;

д) без дозволу поліцейського не виходити з транспортного засобу та тримати руки на рульовому колесі, а на вимогу поліцейського – вийти з транспортного засобу».

Наступним напрямком удосконалення адміністративно-юрисдикційної

діяльності поліції у сфері безпеки дорожнього руху є встановлення ефективного розміру штрафних санкцій за порушення Правил дорожнього руху. З цього приводу слід зазначити, що надто низькі штрафні санкції та низька ефективність механізму їх стягнення зводять нанівець роботу поліції, оскільки водії не бояться порушувати правила дорожнього руху, а також не роблять відповідних висновків після притягнення їх до відповідальності. Низькі штрафи та слабкий механізм їх стягнення дає зворотній ефект мети адміністративної відповідальності, яка полягає у вихованні громадян у дусі додержання законності і недопущення правопорушення у майбутньому як особою, яка притягається до адміністративної відповідальності, так і іншими учасниками дорожнього руху, оскільки породжує у порушників відчуття безкарності та сприяє вчиненню ними у майбутньому більш суспільно-небезпечних порушень Правил дорожнього руху.

І навпаки – необґрунтовано жорсткі санкції за порушення правил дорожнього руху також є неефективними, оскільки, якщо водій не спроможний сплати штраф або, наприклад, за незначне порушення правил дорожнього руху передбачене позбавлення права керування транспортними засобами, порушник відчуває несправедливість покарання, намагається уникнути відповідальності.

В європейських країнах розмір штрафних санкцій в основному фіксований. Але є країни, в яких розмір штрафу залежить від рівня доходу порушника. Наприклад, у Фінляндії розмір штрафу за перевищення швидкості на 50 і більше км/год залежить від денного заробітку порушника. Для іноземців він становить від 100 євро. До того ж водій позбавляється водійського посвідчення (не менше ніж на 2-3 тижні) безпосередньо на місці події, і поліція доставляє автомобіль на найближчу стоянку. Іноземному водієві повернуть права тільки при виїзді з країни [168].

У Швейцарії розмір штрафу розраховується виходячи з рівня доходу порушника. Саме в Швейцарії був призначений найбільший грошовий штраф в історії – 1 млн євро. Це був штраф за перевищення швидкості на дорозі між

Берном і Лозанною, а оштрафованим виявився 37-річний мільйонер – підданий Швеції [169].

Законопроектом «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» запропоновано підняття в декілька раз штрафів за окремі правопорушення. Так, запропоновано збільшити розміри штрафів за ряд адміністративних правопорушень, зокрема:

- за перевищення максимально дозволеної швидкості руху більш як на 50 км/год – з 510 грн. до 3400 грн.;

- за залишення місця ДТП – з 255 грн. до 3400, а також передбачити можливість позбавлення права керування транспортним засобом на строк до 6 місяців;

- за керування транспортним засобом особою, яка не має права керування таким транспортним засобом, – з 510 грн. до 10200 грн. За повторне вчинення цього проступку протягом року – штраф до 40800 грн.;

- за керування транспортним засобом особою, позбавленою права керування транспортним засобом, – з 510 грн. до 20400 грн. За повторне вчинення цього правопорушення – штраф до 40800 грн. [170].

Однак, на наш погляд, підняття штрафів до європейського рівня на цей час є недоцільним. Адже заробітна плата в Україні є в рази меншою за середньоєвропейську. Підняття штрафних санкцій є ефективним лише до певної межі. Подальше підняття штрафів перестає покращувати позитивний вплив на поведінку учасників дорожнього руху і, навпаки, розпочинається зворотній результат. Тому тут потрібно обирати, як-то кажуть, «золоту середину».

Розуміємо, що фіксований штраф за правопорушення для когось може бути просто мізерною сумою, а для когось занадто великою. На жаль, поки що ми не можемо взяти європейський досвід і призначати штраф залежно від доходу громадянина. Запровадженню такої практики заважають деякі чинники – значний відсоток нашого економічного сектору перебуває у «тіні»,

відсутня відповідна база даних з інформацією про доходи громадян, відсутнє відповідне законодавство, яке б регламентувало такі суспільні відносини.

Оскільки в нашій країні рівень інфляції є значним, вважаємо, що визначати штраф у санкції статті краще не за допомогою неоподаткованого мінімуму доходів громадян, а за допомогою мінімальною заробітної плати. На наш погляд, ефективним розміром штрафних санкцій за незначні порушення правил дорожнього руху – перехід дороги пішоходом у невстановленому місці, керування транспортним засобом з непристібнутим паском безпеки, рух транспортного засобу не у крайній правій смузі для руху, не пов'язаний з обгоном чи випередженням інших транспортних засобів при вільній правій смузі, рух транспортних засобів з незначними технічними несправностями, наприклад коли не працює освітлення заднього номерного знаку в темний час доби, та інші подібні правопорушення, якщо вони не призвели до створення аварійно-небезпечної ситуації чи дорожньо-транспортної пригоди, повинен становити до 10 % від мінімальної заробітної плати.

Порушення правил дорожнього руху, які можуть створити аварійно-небезпечну ситуацію чи призвести до ДТП, але не створили таких, прийнято відносити до середньої категорії за ступенем суспільної небезпеки (потенційно небезпечні). До таких правопорушень слід віднести перевищення швидкісного режиму руху транспортних засобів, порушення вимог дорожніх знаків та розмітки проїзної частини доріг, правил зупинки чи стоянки, ненадання переваги у русі пішоходам, порушення правил проїзду перехресть, проїзд на заборонний сигнал світлофора або жест регулювальника, порушення правил обгону і зустрічного роз'їзду, порушення правил маневрування та інші подібні порушення правил дорожнього руху.

За вказані правопорушення пропонуємо встановити штрафні санкції в межах від 10 до 30 % від мінімальної заробітної плати з нарахуванням штрафних балів, які в сукупності протягом року (більше трьох

правопорушень) призведуть до тимчасового позбавлення права керування транспортним засобом на певний строк. Оскільки такі правопорушення суттєво не впливають на рівень безпеки дорожнього руху, вважаємо, що строк тимчасового позбавлення права керування транспортним засобом в 1 місяць буде цілком достатнім. Тобто, якщо така особа вчинить три правопорушення із цієї категорії протягом року, за четверте правопорушення, окрім накладення штрафу, працівник поліції повинен тимчасово вилучити в неї посвідчення водія на три місяці. Це все повинно бути відображено в законодавстві та відповідних підзаконних нормативно-правових актах.

І до третьої категорії порушень правил дорожнього руху слід віднести найбільш небезпечні порушення правил дорожнього руху (аварійно-небезпечні) – створення аварійно-небезпечної ситуації, спричинення ДТП з потерпілими, що не охоплюється кримінально караним діянням, та керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння. За перші два правопорушення пропонуємо встановити штрафні санкції в межах 50-100% від мінімальної заробітної плати залежно від характеру вчинення правопорушення. За повторність протягом року вчинення подібних правопорушень штраф повинен подвоїтись з позбавленням права керування транспортним засобом на строк від 6 місяців до 1 року.

За керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння пропонуємо передбачити відповідальність у вигляді штрафу розміром 200% мінімальної заробітної плати з позбавленням права керування транспортним засобом на 1 рік. За повторне вчинення подібного правопорушення протягом року штраф повинен подвоїтись з позбавленням права керування транспортним засобом на 5 років.

Однак це не єдині заходи, на які потрібно орієнтуватись в процесі забезпечення безпеки дорожнього руху, адже водій в системі «дорога-автомобіль-водій» є ключовим елементом, але не єдиним. Потрібно також вдосконалювати засоби організації дорожнього руху, приводити в належний

стан автомобільні дороги та дорожню інфраструктуру. Забезпечувати весь цей комплекс повинні різні державні органи, відповідно до покладених на них обов'язків та у межах своїх повноважень. Завдання ж поліції полягає у виявленні причин, що стали наслідком ДТП, недоліків в організації дорожнього руху та автомобільних доріг, дорожньої інфраструктури, які впливають на безпеку дорожнього руху, а також вжиття у межах своєї компетенції необхідних заходів реагування щодо усунення зазначених недоліків.

Таким чином, нами виділено чотири основні напрямки удосконалення адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху:

1) посилення контролю за дотриманням учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху. При цьому запропоновано вжити такі заходи:

– врегулювати суспільні відносини щодо використання транспортних засобів на території України з єврономерами шляхом встановлення доступних ставок розмитнення транспортних засобів, розроблення єдиних правил перетину державного кордону, встановлення відповідальності за порушення вказаного законодавства у вигляді штрафних санкцій з конфіскацією транспортного засобу; наділити працівників поліції відповідними повноваженнями стосовно перевірки дотримання митного законодавства щодо перетину державного контролю та експлуатації транспортного засобу на території України або ж організувати діяльність на постійній основі спільних патрулів у складі працівників патрульної поліції та митних органів;

- у зв'язку з експлуатацією «автомобілів-двійників» у величезних масштабах в нашій країні запропоновано на законодавчому рівні закріпити право працівників поліції під час поверхневої перевірки транспортного засобу вимагати у водія відкрити кришку капоту, а також надати можливість перевірити ідентифікаційний номер транспортного засобу. Також запропоновано однією з підстав для проведення поверхневої

перевірки транспортного засобу визначити необхідність звірки ідентифікаційного номера транспортного засобу з його реєстраційними документами. Ці зміни запропоновано закріпити у Законі України «Про Національну поліцію», а саме:

– частину 4 статті 34 Закону доповнити пунктом 4 такого змісту:

«Для звірки ідентифікаційного номера транспортного засобу з його реєстраційними документами»;

– частину 5 статті 34 Закону викласти в такій редакції:

«Поверхнева перевірка речі або транспортного засобу здійснюється шляхом візуального огляду речі та/або транспортного засобу або візуального огляду салону, багажника транспортного засобу, місця нанесення на транспортному засобі ідентифікаційного номера. Поліцейський при здійсненні поверхневої перевірки має право вимагати відкрити кришку багажника, капоту, двері салону»;

2) збільшення повноважень працівників патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху, а саме запропоновано на законодавчому рівні закріпити обов'язок водія передати документи, передбачені в Правилах дорожнього руху, поліцейському на його вимогу. Для цього запропоновано внести зміни до п. 2.4. «а» Правил дорожнього руху України, а саме викласти його в такій редакції:

«2.4. На вимогу поліцейського водій повинен зупинитися з дотриманням вимог цих Правил, а також:

а) передати для перевірки документи, зазначені в пункті 2.1».

Відповідно до цього необхідно закріпити право поліцейського вимагати у водія транспортного засобу передати документи, передбачені Правилами дорожнього руху, а також встановити відповідальність за невиконання цього обов'язку водія.

У зв'язку з цим пропонується внести зміни у назву, а також у частину 1 статті 126 КУпАП, а саме: слово «не пред'явила» змінити на слово «не передала»; також в частину 1 статті 32 Закону України «Про Національну

поліцію», а саме: слова «пред'явлення нею документів» змінити на слова «передати документи».

Окрім обов'язку передачі водієм посвідчення водія та інших документів, передбачених Правилами дорожнього руху, в руки поліцейського пропонується зобов'язати водія на вимогу поліцейського вимкнути двигун транспортного засобу та у разі наявності ключа замка запалювання – витягнути його.

Також пропонується зобов'язати водія без дозволу поліцейського не виходити з транспортного засобу та тримати руки на рульовому колесі, а на вимогу поліцейського – вийти з транспортного засобу;

3) запровадити ефективну систему штрафних санкцій за порушення правил дорожнього руху. Запропоновано взяти за основу формування стягнення у вигляді штрафу мінімальний розмір заробітної плати. При цьому порушення правил дорожнього руху класифіковано на три категорії: незначні; потенційно аварійно-небезпечні та аварійно-небезпечні.

Розмір штрафних санкцій за незначні порушення правил дорожнього руху повинен становити до 10% від мінімальної заробітної плати. Друга категорія має передбачати, залежно від виду правопорушення, штрафні санкції в межах від 10 до 30% від мінімальної загробної плати з нарахування штрафних балів, які в сукупності протягом року (більше трьох правопорушень) призведуть до тимчасового позбавлення права керування транспортним засобом строком на 1 місяць. І за вчинення третьої категорії правопорушень, а саме створення аварійно-небезпечної ситуації, спричинення ДТП з потерпілими, що не охоплюється кримінально караним діянням, запропоновано встановити штрафні санкції в межах 50-100% від мінімальної загробної плати залежно від характеру вчинення правопорушення. За повторність протягом року вчинення подібних правопорушень штраф повинен подвоїтись з позбавленням права керування транспортним засобом на строк від 6 місяців до 1 року. За керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння запропоновано

встановити відповідальність у вигляді штрафу розміром 200% від мінімальної заробітної плати з позбавленням права керування транспортним засобом на 1 рік. За повторне вчинення подібного правопорушення протягом року штраф повинен подвоїтись з позбавленням права керування транспортним засобом на 5 років;

4) вдосконалити засоби організації дорожнього руху, привести в належний стан автомобільні дороги та дорожню інфраструктуру, постійно вживати інші заходи, направлені на забезпечення безпеки дорожнього руху.

Висновки до розділу 3

Розглянувши міжнародний досвід діяльності поліції у сфері безпеки дорожнього руху та напрями удосконалення адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху, ми дійшли таких висновків:

1) проаналізовано зарубіжний досвід тих країн, які мають високий рівень організації дорожнього руху, а також розвинутий контроль поліції за дотриманням правил дорожнього руху. Це, передусім, країни Західної Європи – Франції, ФРН, Великої Британії, Італії, Австрії, Польщі та інші. Також досліджувався досвід таких країн, як США, Японія, та деяких країн СНД, які є близькими за суспільними відносинами та культурою з Україною. Узагальнення зарубіжного досвіду дозволило виділити ключові параметри, які впливають на безпеку дорожнього руху, дотримання яких в нашій країні дозволило б вдосконалити рівень безпеки дорожнього руху. До них віднесено:

1.1) швидкісний режим руху транспортних засобів. У більшості досліджуваних країн максимально допустима швидкість руху транспортних засобів у населених пунктах складає 50 км/год. До цієї швидкості може додаватись ще декілька кілометрів, коли водій не притягається до

відповідальності. Обмеження швидкості в Європі є не тільки зверху, але і знизу. Так, на багатьох автомагістралях рухатися зі швидкістю нижче 60-70 км/год заборонено;

1.2) допустимий рівень алкоголю в крові у водія транспортного засобу, який становить 0,5-0,8 проміле, та заходи щодо протидії керуванню транспортними засобами в стані сп'яніння. До останніх можна віднести запровадження так званих «пунктів тверезості», які існують у 23 країнах Європейського Союзу, у 15 з яких на законодавчому рівні врегульовано організацію таких пунктів;

1.3) вимоги до використання фар ближнього світла в Європі. Включення денного світла фар як в темний час доби, так і вдень є обов'язковою вимогою правил дорожнього руху багатьох європейських країн. Ця вимога викликана необхідністю збільшення видимості транспортного засобу для учасників дорожнього руху з метою забезпечення безпеки дорожнього руху;

1.4) устаткування, яке необхідно мати в автомобілі в Європі. В більшості країн до цих речей віднесено: знак аварійної зупинки; світловідбиваючий жилет; вогнегасник; набір запасних ламп та інше різне обладнання;

1.5) вимоги до автомобільних шин в Європі. В країнах Північної та Центральної Європи, як правило, на законодавчому рівні закріплено вимогу використовувати зимові шини взимку. На використання шипованих шин в більшості європейських країн діє заборона, оскільки вони здійснюють руйнівний вплив на дорожнє полотно.

2. Виділено чотири основні напрямки удосконалення адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема:

2.1) посилення контролю за дотриманням учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху. При цьому запропоновано вжити такі заходи:

– врегулювати суспільні відносини щодо використання транспортних

засобів на території України з єврономерами шляхом встановлення доступних ставок розмитнення транспортних засобів, розроблення єдиних правил перетину державного кордону, встановлення відповідальності за порушення вказаного законодавства у вигляді штрафних санкцій з конфіскацією транспортного засобу; наділити працівників поліції відповідними повноваженнями стосовно перевірки дотримання митного законодавства щодо перетину державного контролю та експлуатації транспортного засобу на території України або ж організувати діяльність на постійній основі спільних патрулів у складі працівників патрульної поліції та митних органів;

– у зв'язку з експлуатацією «автомобілів-двійників» у величезних масштабах в нашій країні запропоновано на законодавчому рівні закріпити право працівників поліції під час поверхневої перевірки транспортного засобу вимагати у водія відкрити кришку капоту, а також надати можливість перевірити ідентифікаційний номер транспортного засобу. Також запропоновано однією з підстав проведення поверхневої перевірки транспортного засобу визначити необхідність звірки ідентифікаційного номера транспортного засобу з його реєстраційними документами. Ці зміни запропоновано закріпити у Законі України «Про Національну поліцію», а саме:

– частину 4 статті 34 Закону доповнити пунктом 4 такого змісту:

«Для звірки ідентифікаційного номера транспортного засобу з його реєстраційними документами»;

– частину 5 статті 34 Закону викласти в такій редакції:

«Поверхнева перевірка речі або транспортного засобу здійснюється шляхом візуального огляду речі та/або транспортного засобу або візуального огляду салону, багажника транспортного засобу, місця нанесення на транспортному засобі ідентифікаційного номера. Поліцейський при здійсненні поверхневої перевірки має право вимагати відкрити кришку багажника, капоту, двері салону»;

2.2) збільшення повноважень працівників патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху, а саме запропоновано на законодавчому рівні закріпити обов'язок водія передати документи, передбачені в Правилах дорожнього руху, поліцейському на його вимогу. Для цього запропоновано внести зміни до п. 2.4. «а» Правил дорожнього руху України, а саме викласти його в такій редакції:

«2.4. На вимогу поліцейського водій повинен зупинитися з дотриманням вимог цих Правил, а також:

а) передати для перевірки документи, зазначені в пункті 2.1».

Відповідно до цього необхідно передбачити право поліцейського вимагати у водія транспортного засобу передати документи, передбачені Правилами дорожнього руху, а також встановити відповідальність за невиконання цього обов'язку водія.

У зв'язку з цим пропонується внести зміни у назву, а також у частину 1 статті 126 КУпАП, а саме: слово «не пред'явила» змінити на слово «не передала»; також в частині 1 статті 32 Закону України «Про Національну поліцію» слова «пред'явлення нею документів» змінити на слова «передати документи».

Окрім обов'язку передачі водієм посвідчення водія та інших документів, передбачених Правилами дорожнього руху, в руки поліцейського пропонується зобов'язати водія на вимогу поліцейського вимкнути двигун транспортного засобу та у разі наявності ключа замка запалювання – витягнути його.

Також пропонується зобов'язати водія без дозволу поліцейського не виходити з транспортного засобу та тримати руки на рульовому колесі, а на вимогу поліцейського – вийти з транспортного засобу;

2.3) запровадити ефективну систему штрафних санкцій за порушення Правил дорожнього руху. Запропоновано взяти за основу формування стягнення у вигляді штрафу мінімальний розмір заробітної плати. При цьому порушення правил дорожнього руху класифіковано на три категорії:

незначні; потенційно аварійно небезпечні та аварійно-небезпечні.

Розмір штрафних санкцій за незначні порушення правил дорожнього руху повинен становити до 10% від мінімальної заробітної плати. Друга категорія повинна передбачати, залежно від виду правопорушення, штрафні санкції в межах від 10 до 30% від мінімальної заробітної плати з нарахування штрафних балів, які в сукупності протягом року (більше трьох правопорушень) призведуть до тимчасового позбавлення права керування транспортним засобом строком на 1 місяць. І за вчинення третьої категорії правопорушень, а саме створення аварійно-небезпечної ситуації, спричинення ДТП з потерпілими, що не охоплюється кримінально караним діянням, запропоновано встановити штрафні санкції в межах 50-100% від мінімальної заробітної плати залежно від характеру вчинення правопорушення. За повторність протягом року вчинення подібних правопорушень штраф повинен подвоїтись з позбавленням права керування транспортним засобом на строк від 6 місяців до 1 року. За керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння запропоновано встановити відповідальність у вигляді штрафу розміром 200% від мінімальної заробітної плати з позбавленням права керування транспортним засобом на 1 рік. За повторне вчинення подібного правопорушення протягом року штраф повинен подвоїтись з позбавленням права керування транспортним засобом на 5 років;

2.4) вдосконалити засоби організації дорожнього руху, привести в належний стан автомобільні дороги та дорожню інфраструктуру, постійно вживати інші заходи, направлені на забезпечення безпеки дорожнього руху.

ВИСНОВКИ

У висновках дисертації запропоновано нове вирішення наукового завдання щодо удосконалення адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху.

У результаті проведеного дослідження сформульовано ряд положень і рекомендацій, які конкретизовано в таких висновках.

1. З метою оптимізації понятійного інструментарію дисертаційного дослідження визначено поняття безпеки дорожнього руху під яким запропоновано розуміти нормативно врегульований та забезпечений контролем уповноважених на те осіб стан суспільних відносин у сфері просторового пересування осіб, які беруть безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішоходи, водії транспортних засобів, пасажери чи погоничі тварин при якому вони захищені від ДТП та їх наслідків.

Виділено ознаки поняття безпеки дорожнього руху, до яких віднесено: нормативне забезпечення безпеки дорожнього руху; забезпеченість контролю уповноваженими на те посадовими особами; наявність суспільних відносин у сфері просторового пересування учасників дорожнього руху; захищеність учасників дорожнього руху від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків.

2. Визначено поняття адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху, під якою запропоновано розуміти врегульовану нормами адміністративного права діяльність патрульної поліції щодо здійснення проваджень у справах про адміністративні правопорушення за порушення правил дорожнього руху, а також розгляд справ за скаргами громадян на рішення, дії чи бездіяльність патрульної поліції під час здійснення такої діяльності.

Особливості адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції розглянуто через функції, які виконує така діяльність, до яких

віднесено охоронну, виховну, регулятивну та превентивну.

3. Розглянувши новели законодавчого регулювання адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху, встановлено переваги та недоліки змін до законодавства, що визначає порядок провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Запропоновано напрями вдосконалення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, а саме:

3.1. Притягувати до відповідальності не власника транспортного засобу, а водія – особу, яка фактично керувала транспортним засобом в момент фіксації правопорушення за допомогою технічного засобу, працюючого в автоматичному режимі. Після фіксації правопорушення, транспортний засіб підлягає зупиненню, а в разі неможливості цього зробити, обов'язок встановити особу правопорушника покладається на відповідний підрозділ Національної поліції.

3.2. Надано пропозиції ідентифікації особи, яка керує транспортним засобом в момент фіксації правопорушення технічним засобом, що працює в автоматичному режимі шляхом використання посвідчення водія з чіпом, на якому містилась би відповідна інформація про водія. На законодавчому рівні встановити обов'язок водія закріплювати посвідчення водія у верхній частині вітрового скла транспортного засобу.

3.3. Надано пропозиції в частині вдосконаленням звернення постанови до виконання, а саме частину 1 статті 303 КУпАП запропоновано викласти в такій редакції:

«Не підлягає виконанню постанова про накладення адміністративного стягнення, якщо її не було звернуто до виконання протягом трьох місяців з дня винесення, *окрім правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі*. В разі оскарження постанови перебіг строку давності зупиняється до розгляду скарги. У разі відстрочки виконання постанови відповідно до статті 301 цього Кодексу перебіг строку давності

зупиняється до закінчення строку відстрочки».

Частину другу вказаної статті запропоновано викласти в такій редакції:

«строк звернення постанови про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі складає три місяця з моменту вручення особі, яка притягається до відповідальності постанови».

3.4. Запропоновано зміни до статті 258 КУпАП в частині запровадження спрощеного провадження у справах про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху тільки в разі погодження правопорушника з вчиненням правопорушенням, а також стягненням, що на нього накладається, а також до статті 283 КУпАП щодо змісту постанови у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

4. Розглянуто проблемні питання правозастосування окремих норм КУпАП, які встановлюють відповідальність за порушення правил дорожнього руху. З урахуванням цього надано конкретні пропозиції щодо їх вдосконалення, а саме:

4.1. З метою дотримання принципу верховенства права, мети адміністративного стягнення, справедливості та відповідності тяжкості вчиненого правопорушення та стягнення, яке передбачене за його вчинення запропоновано внести зміни до статті 121 КУпАП, а саме в частині 1 залишити тільки найбільш грубі технічні несправності транспортного засобу, які безпосередньо впливають на безпеку дорожнього руху, інші технічні несправності закріпити в окремій частині вказаної норми.

4.2. У зв'язку з неможливістю та недоцільністю на практиці застосовувати певні положення альтернативної диспозиції частини 2 статті 122 КУпАП запропоновано виключити відповідальність за цією нормою таких діянь як порушення правил безпечної дистанції або інтервалу, порушення правил розташування транспортних засобів на проїзній частині. Також обґрунтовано необхідність зміни формулювання, яке визначає

відповідальність за порушення правил користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами, а саме слова «при початку руху чи зміні його напрямку», змінити на «при здійсненні маневрування».

4.3. Враховуючи відсутність відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило потерпілому тілесні ушкодження легкого ступеня тяжкості, запропоновано усунути дану прогалину в законодавстві, шляхом внесення змін до статті 124 КУпАП, а саме доповнити її частиною другою, в якій передбачити відповідальність за дане діяння.

4.4. З метою ефективної протидії керуванню транспортними засобами в стані сп'яніння запропоновано конкретні заходи, такі як: 1) встановлення диференціації відповідальності залежно від ступеня сп'яніння особи, яка керує транспортним засобом; 2) запропоновано криміналізувати діяння у вигляді керування транспортним засобом особою у якої виявлено під час проходження огляду на встановлення стану сп'яніння більше 0,6 проміле алкоголю в крові або якщо в такої особи встановлено факт наркотичного сп'яніння або особа відмовилась від проходження огляду на встановлення стану сп'яніння або ж вчинила повторно протягом року правопорушення передбачене частиною 1 статті 130 КУпАП та інші.

5. Залежно від змісту та сфери застосування адміністративно-юрисдикційні акти патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху поділено на три групи: 1) адміністративні акти у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху; 2) адміністративні акти, що видаються при застосуванні заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху; 3) адміністративні акти, що видаються при розгляді скарг на дії чи бездіяльність працівників патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху.

Розглянуто правову основу та практику винесення патрульною поліцією таких адміністративних актів у сфері безпеки дорожнього руху як протокол про адміністративне правопорушення та постанова у справі про

адміністративне правопорушення. Запропоновано ряд заходів щодо вдосконалення практики застосування зазначених актів, а саме: 1) в статті 256 КУпАП конкретизувати, які саме відомості про особу мають бути зазначені в протоколі про адміністративне правопорушення; 2) з метою забезпечення судового контролю за якістю складання протоколу про адміністративне правопорушення, запропоновано відповідні зміни до статті 284 КУпАП; 3) запропоновано вдосконалити інформаційно-наповнюючий зміст постанови у справі про адміністративне правопорушення, шляхом внесення змін до частини 3 статті 283 КУпАП; 4) запропоновані конкретні заходи, спрямовані на вдосконалення правової основи та практики застосування заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, такі як: 1) заборона стягувати кошти за зберігання транспортних засобів протягом 3 днів тимчасового затримання; 2) можливість звернення до підрозділу поліції із заявою про повернення транспортного засобу не тільки його власнику, а й особі, яка керує транспортним засобом в момент фіксації правопорушення при умові наявності в даної особи свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу; 3) розширення підстав для тимчасового затримання транспортних засобів шляхом доставлення його на спеціальний майданчик чи стоянку, зокрема при наявності технічної несправності транспортного засобу з якою, відповідно до правил дорожнього руху, його експлуатація забороняється, якщо усунути таку несправність на місці не можливо. 4) запропоновано зменшити час тимчасового затримання транспортного засобу, шляхом його блокування – до 12 год. з відповідальністю поліції за його збереження.

6. Охарактеризовано повноваження патрульної поліції на кожній стадії провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Надано пропозиції щодо вдосконалення їх практичної реалізації, а саме: 1) при проведенні огляду на стан сп'яніння водія транспортного засобу – запропоновано внесення змін до п. 2.5 Правил дорожнього руху України; 2) при оформленні правопорушень, передбачених

статтею 130 КУпАП – запропоновано запровадити спеціально обладнані пересувні пункти (автомобілі), що належать закладам охорони здоров'я і відповідають установленим МОЗ вимогам; запровадити місця обов'язкової перевірки водіїв транспортних засобів на стан сп'яніння та ін.

7. Проаналізовано зарубіжний досвід тих країн, які мають високий рівень організації дорожнього руху, а також високий контроль поліції за дотриманням правил дорожнього руху. Це, передусім, країни Західної Європи – Франції, ФРН, Великої Британії, Італії, Австрії, Польщі та інші. Також досліджувався досвід таких країн як США, Японії та деяких країн СНД, які є близькими за суспільними відносинами та культурою з Україною. Узагальнення зарубіжного досвіду дозволило виділити ключові параметри, які впливають на безпеку дорожнього руху, дотримання яких в нашій країні дозволило б вдосконалити рівень безпеки дорожнього руху. До них віднесено:

7.1. Швидкісний режим руху транспортних засобів. В більшості досліджуваних країн максимально допустима швидкість руху транспортних засобів у населених пунктах складає 50 км/год. До цієї швидкості може додаватись ще декілька кілометрів, коли водія ще не притягують до відповідальності. Обмеження швидкості в Європі є не тільки зверху, але і знизу. Так, на багатьох автомагістралях рухатися зі швидкістю нижче 60-70 км / год. заборонено.

7.2. Допустимий рівень алкоголю в крові у водія транспортного засобу та заходи щодо протидії керуванню транспортними засобами в стані сп'яніння. До останніх можна віднести запровадження так званих «пунктів тверезості», які існують у 23 країнах Європейського Союзу, у 15 яких на законодавчому рівні врегульована організація пунктів тверезості.

7.3. Вимоги до використання фар ближнього світла в Європі. Включення денного світла фар як в темний час доби так і в день є обов'язковою вимогою правил дорожнього руху багатьох Європейських країн. Ця вимога викликана необхідністю збільшення видимості

транспортного засобу для учасників дорожнього руху з метою забезпечення безпеки дорожнього руху.

7.4. Устаткування, яке необхідно мати в автомобілі в Європі. В більшості країн до цих речей віднесено: знак аварійної зупинки; світловідбиваючий жилет; вогнегасник; набір запасних ламп та інше різне обладнання.

7.5. Вимоги до автомобільних шин в Європі. В країнах Північної та Центральної Європи, як правило, на законодавчому рівні закріплена вимога використовувати зимові шини взимку. На використання шипованих шин в більшості Європейських країнах діє заборона, оскільки вони здійснюють руйнівний вплив на дорожнє полотно.

8. Виділено чотири основні напрямки удосконалення адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху:

8.1. Посилення контролю за дотриманням учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху. При цьому запропоновано вжити такі заходи:

- врегулювати суспільні відносини щодо використання транспортних засобів на території України з євро номерами, шляхом встановлення доступних ставок розмитнення транспортних засобів, розроблення єдиних правил перетину державного кордону, встановлення відповідальності за порушення вказаного законодавства у вигляді штрафних санкцій з конфіскацією транспортного засобу, наділити працівників поліції відповідними повноваженнями щодо перевірки дотримання митного законодавства щодо перетину державного контролю та експлуатації транспортного засобу на території України або ж організувати діяльність на постійній основі спільних патрулів у складі працівників патрульної поліції та митних органів;

- у зв'язку з експлуатацією «автомобілів-двійників» у величезних масштабах в нашій країні запропоновано на законодавчому рівні закріпити право працівників поліції під час поверхневої перевірки транспортного

засобу вимагати у водія відкрити кришку капоту, а також надати можливість перевірити ідентифікаційний номер транспортного засобу. Також запропоновано однією з підстав для проведення поверхневої перевірки транспортного засобу визначити необхідність звірки ідентифікаційного номера транспортного засобу з його реєстраційними документами. Ці зміни запропоновано закріпити у Законі України «Про Національну поліцію», а саме:

частину 4 статті 34 Закону доповнити пунктом 4 такого змісту:

«Для звірки ідентифікаційного номера транспортного засобу з його реєстраційними документами»;

частину 5 статті 34 Закону викласти в такій редакції:

«Поверхнева перевірка речі або транспортного засобу здійснюється шляхом візуального огляду речі та/або транспортного засобу або візуального огляду салону, багажника транспортного засобу, місця нанесення на транспортному засобі ідентифікаційного номера. Поліцейський при здійсненні поверхневої перевірки має право вимагати відкрити кришку багажника, капоту, двері салону».

8.2. Збільшення повноважень працівників патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху, а саме запропоновано на законодавчому рівні закріпити обов'язок водія передати документи, передбачені в Правилах дорожнього руху поліцейському на його вимогу. Для цього запропоновано внести зміни до п. 2.4. а) Правил дорожнього руху України, а саме викласти його в такій редакції:

8.3. На вимогу поліцейського водій повинен зупинитися з дотриманням вимог цих Правил, а також:

а) передати для перевірки документи, зазначені в пункті 2.1.

Відповідно до цього необхідно передбачити право поліцейського вимагати у водія транспортного засобу передати документи, передбачені Правилами дорожнього руху, а також встановити відповідальність за невиконання цього обов'язку водія.

У зв'язку з цим, пропонується внести зміни у назву, а також у частину 1 статті 126 КУпАП, а саме: слово «не пред'явила» змінити на слово «не передала».

А також в частину 1 статті 32 Закону України «Про Національну поліцію», а саме: слова «пред'явлення нею документів», змінити на слова «передати документи».

Окрім обов'язку передачі водієм посвідчення водія та інших документів, передбачених Правилами дорожнього руху в руки поліцейського пропонується зобов'язати водія на вимогу поліцейського вимкнути двигун транспортного засобу та у разі наявності ключа замка запалювання – витягнути його.

Також пропонується зобов'язати водія без дозволу поліцейського не виходити з транспортного засобу та тримати руки на рульовому колесі, а на вимогу поліцейського – вийти з транспортного засобу.

8.4. Запровадити ефективну систему штрафних санкцій за порушення Правил дорожнього руху. Запропоновано взяти за основу формування стягнення у вигляді штрафу мінімальний розмір заробітної плати. При цьому порушення правил дорожнього руху класифіковано на три категорії: 1) незначні; 2) потенційно аварійно небезпечні та 3) аварійно-небезпечні.

Розмір штрафних санкцій за незначні порушення правил дорожнього руху повинен становити до 10 % від мінімальної заробітної плати. Друга категорія повинна передбачати залежно від виду правопорушення штрафні санкції в межах від 10 до 30 % від мінімальної загробної плати з нарахування штрафних балів, які в сукупності протягом року (більше трьох правопорушень) призведуть до тимчасового позбавлення права керування транспортним засобом на строком на 1 місяць. І за вчинення третьої категорії правопорушень, а саме створення аварійно-небезпечної ситуації, спричинення ДТП з потерпілими, що не охоплюється кримінально-карним діянням запропоновано встановити штрафні санкції в межах 50-100 % від мінімальної загробної плати залежно від характеру вчинення

правопорушення. За повторність протягом року вчинення подібних правопорушень штраф повинен подвоїтись з позбавленням права керування транспортним засобом на строк від 6 місяців до 1 року. За керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння запропоновано встановити відповідальність у вигляді штрафу розміром 200 % від мінімальної заробітної плати з позбавленням права керування транспортним засобом на 1 рік. За повторне вчинення подібного правопорушення протягом року штраф повинен подвоїтись з позбавленням права керування транспортним засобом на 5 років.

8.5. Вдосконалити засоби організації дорожнього руху, привести в належний стан автомобільні дороги та дорожню інфраструктуру, постійно вжити інші заходи, направлені на забезпечення безпеки дорожнього руху.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Рівень довіри до патрульної поліції впав на 20%: Аваков. URL: <https://tsn.ua/politika/riven-doviri-do-patruлноyi-policiyi-vpav-na-20-avakov-887523.html>.
2. МВС ініціює зміни до законодавства у сфері безпеки дорожнього руху. URL: <https://www.npu.gov.ua/uk/publish/article/2208151>.
3. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.06.2017 № 481-р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/en/481-2017-%D1%80>.
4. Статистика аварійності в Україні за 2015 рік. URL: http://www.sai.gov.ua/uploads/filemanager/file/dtp_12_2016.pdf.
5. Про дорожній рух та його безпеку: Проект Закону України від 26.09.2016 № 5184. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=60111.
6. Доненко В.В., Гаркуша В.В. Безпека дорожнього руху в наукових працях українських вчених: посібник. Дніпропетровськ: Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ, 2011. 112 с.
7. Єгупенко В.В. Заходи запобігання та припинення адміністративних правопорушень на транспорті органами Державної автомобільної інспекції МВС України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків: Нац. юрид. акад. України ім. Я. Мудрого, 2002. 20 с.
8. Салманова О.Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків: Нац. ун-т внутр. справ, 2002. 19 с.
9. Гусаров С.М. Адміністративно-правові засади управлінської діяльності державної автомобільної інспекції України щодо забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07.

Харьков: Нац. ун-т внутр. справ, 2002. 19 с.

10. Гаркуша А.В. Адміністративно-примусова діяльність підрозділів ДАІ: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Ірпінь: Національна академія держ. податкової служби України, 2004. 18 с.

11. Подоляка А.М. Адміністративно-правовий статус Державної автомобільної інспекції МВС України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків: Нац. ун-т внутр. справ. Х., 2004. 19 с.

12. Стоцька М.М. Проведення у справах про адміністративні проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків: Харк. нац. ун-т внутр. справ, 2007. 23 с.

13. Денисюк Д.С. Адміністративно-правові засади дозвільної діяльності ДАІ МВС України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків: Харк. нац. ун-т внутр. справ, 2007. 20 с.

14. Шудріков В.М. Правові та організаційні засади нагляду підрозділами ДАІ МВС України за технічним станом транспортних засобів: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Ірпінь: Нац. ун-т держ. податк. служби України, 2008. 20 с.

15. Микитюк М.А. Владні повноваження Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України: проблеми теорії та практики реалізації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Львів: Львівськ. держ. ун-т внутр. справ, 2008. 20 с.

16. Лозовий В.М. Правове регулювання інформаційного забезпечення діяльності Державної Автомобільної Інспекції МВС України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ: Державний науково-дослідний інститут МВС України, 2011. 20 с.

17. Развадовський В.Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання): автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Харків: Нац. ун-т внутр. справ, 2004. 38 с.

18. Гуржій Т.О. Державна політика безпеки дорожнього руху: теоретико-правові та організаційні засади: автореф. дис. ... д-ра. юрид. наук: 12.00.07. Дніпропетровськ: Дніпропетр. держ. ун-т внутр. справ, 2011. 40 с.
19. Домашенко О.В. Организационно-правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения в Украине: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.02. Киев: Украинская академия внутренних дел, 1993. 22 с.
20. Долгополова М.М. Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків: Нац. ун-т внутр. справ, 2003. 19 с.
21. Пирожкова Ю.В. Адміністративно-правове регулювання у сфері автомобілебудування в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Ірпінь: Нац. ун-т держ. податк. служби України, 2007. 20 с.
22. Рубан А.Є. Адміністративно-правові засади державного контролю у галузі автомобільних перевезень: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків: Харк. нац. ун-т внутр. справ, 2009. 16 с.
23. Галімшина Г.В. Державний контроль на автомобільному транспорті України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Дніпропетровськ: Дніпропетр. держ. ун-т внутр. справ, 2010. 20 с.
24. Муцко В.Ф. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, Нац. ун-т біоресурсів і природокористування, 2011. 20 с.
25. Бурбело Б.Ю. Організаційно-правові засади взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Дніпропетровськ: Дніпропетр. держ. ун-т внутр. справ, 2010. 20 с.
26. Новіков В.В. Адміністративно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ: Національна академія внутрішніх справ України, 1997. 24 с.
27. Веселов М.Ю. Адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ: Київ. нац. ун-т внутр. справ, 2009. 16 с.

28. Развадовський В.Й. Адміністративна відповідальність за порушення норм, правил і стандартів, що торкаються забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Одеса: Одес. держ. юрид. акад, 1998. 15 с.

29. Доненко В.В. Адміністративна відповідальність за правопорушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами особами, які перебувають у стані сп'яніння: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Дніпропетровськ: Дніпропетр. держ. ун-т внутр. справ, 2001. 18 с.

30. Гуржій Т.О. Адміністративно-правова кваліфікація порушень водіями механічних транспортних засобів правил керування: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ: Національна академія внутрішніх справ України, 2005. 18 с.

31. Голубєва Г.К. Адміністративно-правова кваліфікація порушень водіями Правил експлуатації автотransпортних засобів: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Ірпінь: Нац. ун-т держ. податк. служби України, 2008. 20 с.

32. Донський В.В. Адміністративна відповідальність працівників ОВС за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Дніпропетровськ: Дніпропетр. держ. ун-т внутр. справ, 2011. 20 с.

33. Михайлов Р.І. Забезпечення адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ: Академія праці і соціальних відносин Федерації профспілок України, 2011. 21 с.

34. Комісаров С.А. Організаційно-правове забезпечення застосування адміністративних санкцій у сфері безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Запоріжжя: Класичний приватний університет, 2011. 20 с.

35. Циба Є.В. Адміністративна відповідальність за порушення правил перевезення пасажирів автомобільним транспортом в Україні:

автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Запоріжжя: Запорізький національний університет, 2011. 19 с.

36. Коллер Ю.С. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Дніпропетровськ, 2012. 244 с.

37. Доненко В.В., Колпаков В.К. Керування транспортом у стані сп'яніння: адміністративно-деліктні проблеми: монографія. Дніпропетровськ: Юрид. акад. М-ва внутр. справ, 2003. 196 с.

38. Коробкін В.Ф., Егров С.В., Святенко А.А., Протченко С.М. Оформлення дорожньо-транспортних пригод: навчальний посібник. Донецьк: Норд-Прес, Донецький юридичний інститут ЛДУВС, 2007. 106 с.

39. Граділь А.О. Адміністративно-правові засади оформлення дорожньо-транспортних пригод: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2012. 20 с.

40. Гуржій Т.О. Державна політика безпеки дорожнього руху: теоретико-правові та організаційні засади: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Дніпропетровськ: Дніпропетр. держ. ун-т внутр. справ, 2011. 553 с.

41. Салманова О.Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 Харків, Нац. ун-т внутр. справ, 2002. 207 с.

42. Жулев В.И, Гринько С.И. Ответственность участников дорожного движения: практ. пособие. Москва: Юристь, 1987. 160 с.

43. Клинковштейн Г.И. Организация дорожного движения: учебник для вузов. Москва: Транспорт, 1982. 240 с.

44. Шокун А.В. О понятиях «дорожное движение» и «безопасность дорожного движения» // Научно-технический журнал «Безопасность дорожного движения». 2006. № 1, 2. С. 7-19.

45. Врубель Ю.А. Организация дорожного движения: в 2 ч. Минск: Белорусский фонд безопасности дорожного движения, 1996. Ч. 1. 240 с.

46. Шахриманьян И.К. Безопасность дорожного движения. Москва:

Акад. МВД СРСР, 1979. 180 с.

47. Веселова Л.Ю. Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Одеса, 2016. 236 с.

48. Кримінальний Кодекс України: прийнятий 5 квітня 2001 року / Верховна Рада України // *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25-26. – Ст. 131.

49. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України від 14.07.2015. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/596-19>.

50. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР // *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.

51. Про автомобільний транспорт: Закон України від 11.05.2011 // *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 22. Ст. 105.

52. Про автомобільні дороги: Закон України від 08.09.2005. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 51. Ст. 556.

53. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 06.04.2000 // *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 28. Ст. 222.

54. Про адміністративні послуги: Закон України від 06.09.2012 // *Відомості Верховної Ради*. 2013. № 32. Ст. 409.

55. Про запобігання корупції: Закон України від 26.10.2014 // *Відомості Верховної Ради*. 2014. № 49. Ст. 2056.

56. ДСТУ № 2587:2010. Споруди транспорту. Розмітка дорожня.

57. ДСТУ № 4100-2002. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування.

58. ДСТУ 3587-97. Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану.

59. Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 // *Збірник урядових нормат. актів України*. 2001. № 35. Ст. 635.

60. Про затвердження Положення про Національну поліцію: Постанова Кабінету Міністрів України від 28.10.2015 № 877. URL: <http://rada.gov.ua>.

61. Про затвердження Порядку тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках і стоянках: Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 № 1102 // *Урядовий кур'єр*. 2008. № 243. С. 12-13.

62. Про порядок направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду: Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 № 1103. URL: <http://rada.gov.ua>.

63. Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються: постанова Кабінету Міністрів України від 22.12.2010 № 1166. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1166-2010-%D0%BF>.

64. Про затвердження Переліку документів, необхідних для здійснення перевезення вантажу автомобільним транспортом у внутрішньому сполученні: Постанова Кабінету Міністрів України від 25.02.2009 № 207. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/207-2009-%D0%BF/print1360049094912970>.

65. Про затвердження Порядку тимчасового вилучення посвідчення водія на транспортний засіб та його повернення: Постанова Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 року № 1086 // *Урядовий кур'єр*. 2008. № 243. С. 12.

66. Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами: Постанова Кабінету Міністрів України від 18.01.2001 № 30. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/30-2001-%D0%BF>.

67. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими

матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: Наказ МВС України від 07.11.2015 № 1395. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15/print1443124473335521>.

68. Про затвердження Інструкції про виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції: Наказ МВС України та МОЗ України від 09.11.2015 № 1452/735. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1413-15>.

69. Про затвердження Інструкції про порядок обліку дорожньо-транспортних пригод і осіб, які в них постраждали, та обміну інформацією між закладами охорони здоров'я і органами внутрішніх справ: Наказ Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства охорони здоров'я України від 25.07.2007 № 205/353 // *Офіційний вісник України*. 2007. № 52. Ст. 2152.

70. Про затвердження Порядку взаємодії Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті, Міністерства внутрішніх справ України, Державного агентства автомобільних доріг України під час організації та проведення робіт із зважування та здійснення габаритно-вагового контролю транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів на автомобільних дорогах загального користування: Наказ міністерства інфраструктури України та Міністерства внутрішніх справ України від 10.12.2013 № 1007/1207. 2014. № 16, стаття 494.

71. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-XII // *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 31. Ст. 338.

72. Про затвердження Положення про патрульну службу МВС: Наказ МВС України від 02.07.2015 № 796. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0777-15>.

73. Положення про Департамент патрульної поліції: наказ Національної поліції від 06.11.2015 № 73. URL: <http://patrol.police.gov.ua/wp->

content/uploads/2016/03/Polozhennya_DPP_zi_zminamy_vid_31_10_16.pdf.

74. Положення про Департамент превентивної діяльності Національної поліції України: Наказ Національної поліції України від 27.11.2015 № 123-73. URL: <http://upd.kv.npu.gov.ua/korisna-informacia/zakonodavcha-baza/2579>.

75. Про внесення змін до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: Наказ МВС України від 12.07.2016 № 648. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1113-16/paran6#n6>.

76. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/580-19>.

77. Сергій Князєв: «Від завтра ДАІ остаточно відійде в історію. Наступники готові». URL: <http://expres.ua/news/2017/09/16/262376-zavtra-dai-ostatochno-vidiyde-istoriyu-nastupnyky-gotovi>.

78. Стариков Ю.И. Административное принуждение и административная ответственность: сборник нормативных актов. Москва: Изд. БЕК, 1998. 848 с.

79. Салищева Н.Г. Административный процесс в СССР. Москва: Юрид. лит, 1964. 158 с.

80. Хаманева Н.Ю. Защита прав граждан у сфере исполнительной власти. Москва: Ин-т государства и права РАН, 1997. 214 с.

81. Алфьорова Т.М. Забезпечення прав і свобод людини в адміністративно-юрисдикційній діяльності Державної автомобільної інспекції МВС України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Запоріжжя, 2014. 200 с.

82. Шергин А.П. Административная юрисдикция. Москва, 1979. 143 с.

83. Юридична енциклопедія. В 6 т. Т. 1. Київ, 1999.

84. Адміністративна діяльність органів внутрішніх справ. Загальна

частина: підручник. Київ: Українська академія внутрішніх справ, 1995. 177 с.

85. Бандурка А.М., Тищенко Н.М. Административный процесс: учебник. Харьков, 2001. 352 с.

86. Демський Е.Ф. Адміністративне процесуальне право України: навч. посіб. Київ: Юрінком Інтер, 2008. 496 с.

87. Іщук О.С. Поняття адміністративної юрисдикції: проблеми дефініції // Форум права. 2011. № 1. С. 419-424. URL: <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2011-1/11iocjpd.pdf>.

88. Анохіна Л.С. Суб'єкти адміністративної юрисдикції в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.07 / Національна юридична академія України ім. Ярослава Мудрого. Харків, 2001. 15 с.

89. Гусаров С.М. Адміністративно-юрисдикційна діяльність органів внутрішніх справ: дис. ... докт. юрид. наук: 12.00.07. Київ: Інститут законодавства ВРУ, 2009. 432 с.

90. Джафарова О.В. До питання про визначення сутності адміністративно-юрисдикційної діяльності правоохоронних органів України // Науковий вісник ХНУВС, 2009. № 44. С. 152-157.

91. Адміністративно-юрисдикційна діяльність Національної поліції України: навч. посібник / за заг. ред. засл. юриста України В.А. Глухвері. Дніпро: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2016. 261 с.

92. Керування автомобілем у стані сп'яніння: чому винний не завжди отримує покарання. URL: <https://glotov.wordpress.com/2016/10/10/керування-автомобілем-у-стані-сп'яні>.

93. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 18.12.1984 // *Відомості Верховної Ради УРСР*. № 51. Ст. 1122.

94. Молчанов Р.Ю. Провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право». 2016. Випуск 38, том 2. С. 15-19.

95. Молчанов Р.Ю. Новели законодавчого регулювання

адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. 2016. № 2.

96. Рішення Конституційного Суду № 23-рп/2010 від 22.12.2010 у справі за конституційним зверненням громадянина Багінського Артема Олександровича щодо офіційного тлумачення положень частини першої статті 14-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення (справа про адміністративну відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху). URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/v023p710-10.0>.

97. Калюжний Р.А., Комзюк А.Т., Погрібний О.О. та ін. Науково-практичний коментар Кодексу України про адміністративні правопорушення К.: Всеукраїнська асоціація видавців "Правова єдність", 2008. 781 с.

98. Гаркуша В.В. Контрольна діяльність Державної автомобільної інспекції за правомірністю експлуатації транспортних засобів: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2012. 270 с.

99. Гаркуша В.В. Контрольна діяльність Державної автомобільної інспекції за правомірністю експлуатації транспортних засобів: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2012. 270 с.

100. Молчанов Р.Ю. Повноваження патрульної поліції щодо здійснення адміністративно-юрисдикційної діяльності у сфері безпеки дорожнього руху // Юридичний науковий електронний журнал – електронне наукове фахове видання юридичного факультету ДВНЗ «Запорізький національний університет». 2016 № 3. С. 101-104. URL: http://www.lsej.org.ua/3_2016/31.pdf.

101. Адміністративно-юрисдикційна діяльність міліції громадської безпеки: навч. посіб. / С.М. Алфьоров, Т.П. Мінка, Р.В. Миронюк; за заг. ред. С.М. Алфьорова; Дніпропетр. держ. ун-т внутр. справ. Харков: Право, 2014. 304 с.

102. Постанова Бабушкінського районного суду Дніпропетровської області від 14 березня 2017 (Справа № 200/3089/17-п). URL:

<http://reyestr.court.gov.ua/Review/65451530>.

103. Молчанов Р.Ю. Особливості адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, провадження за якими входить до компетенції патрульної поліції // Збірник наукових праць Кіровоградського державного педагогічного університету ім. В. Винниченка. Наукові записки. Серія: Право. 2017. Випуск № 2. Спецвипуск. С. 138-141.

104. Граділь А.О. Адміністративно-правові засади оформлення дорожньо-транспортних пригод: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2012. 155 с.

105. Кучеренко О.М. Адміністративна відповідальність за порушення Правил дорожнього руху, що спричинило дорожньо-транспортну пригоду: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Дніпро, 2016. 185 с.

106. Статистика аварійності в Україні. URL: <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>.

107. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції: Закон України від 07.07.2016. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1446-19/paran8#n8>.

108. Доненко В.В. Адміністративна відповідальність за правопорушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами особами, які перебувають у стані сп'яніння: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2001.

109. Негодченко О.В. Забезпечення прав і свобод людини органами внутрішніх справ України: монографія. Дніпропетровськ: Юрид. академія МВС України, 2002. 146 с.

110. Галаган И.А. Административная ответственность в СССР: процессуальное регулирование. Воронеж: Изд-во Воронеж, ун-та, 1976. 198 с.

111. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. Москва: ВНИИ БД МВД СССР, 1974.
112. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. Москва: Транспорт, 1983.
113. Постанова Голови Верховного Суду України від 13.12.2005 // Судова практика у справах про адміністративні правопорушення (2003-2005 рр.) / за заг. ред. В.Т. Маляренка. Київ: Юристконсульт, 2006. С. 161-163.
114. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті: Постанова Пленуму Верховного Суду України від 23 грудня 2005 року № 14 // *Вісник Верховного Суду України*. 2006. № 1 (65). С. 10.
115. Постанова Першотравневого районного суду м. Чернівці від 20 березня 2017 р. (справа № 3/725/486/17). URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/65429812>.
116. Конституція України від 28.06.1996 р. // ВВР України. 1996. № 39. 56 с.
117. Гродовська Л.П. Який порядок доставлення автомобіля на спецмайданчик чи стоянку? URL: <http://www.go-advocate.com/vodiyu-na-zamitku-tymchasove-zatrymannya-avtomobilya>.
118. Тимчасове затримання транспортних засобів. URL: <http://police.kiev.ua/start/337xii-timchasove-zatrimannya-transportnikh-zasobiv>.
119. Положення про порядок роботи зі зверненнями громадян і організації їх особистого прийому в системі Міністерства внутрішніх справ України: наказ МВС України від 10.10 2004 № 1177. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1361-04>.
120. Адміністративне право України. Академічний курс: підруч. у 2-х т. Т. 1: Загальна частина / В.Б. Авер'янов (голова) та ін. Київ: Юридична думка, 2007. 592 с.

121. Демський Е.Ф. Адміністративне процесуальне право України: навч. посіб. Київ: Юрінком Інтер, 2008. 496 с.
122. Бандурка А.М. Административный процесс: учеб. Харьков: Изд-во НУВД, 2001. 352 с.
123. Бахрах Д.Н. Административное судопроизводство, административная юстиция и административный процесс // Государство и право. 2005. № 2.
124. Битяк Ю.П. и др. Административное право Украины: учебник для студ. высш. учеб. заведений юрид. спец. 2-е изд., перераб. и доп. Харьков: Право, 2003. 576 с.
125. Кодекс Украины об административных правонарушениях: научно-практический комментарий / А.С. Васильев, В.Н. Гаращук, Е.В. Додин и др.; под общ. ред. А.С. Васильева, А.И. Миколенко. 7-е изд., доп. и перераб. Харьков: ООО «Одиссей», 2010. 1088 с.
126. Бандурка О.М. Адміністративний процес: підручник. Київ: Літера, 2002. 288 с.
127. Шергин А.П. Актуальные проблемы административной ответственности // Проблемы административной ответственности на современном этапе. Москва, 1989.
128. Шкарупа В.К. Доказування та докази в адміністративно-примусовій діяльності органів внутрішніх справ (міліції): автореф. дис. ... докт. юрид. наук. Одеса: Держ. ун-т ім. І.І. Мечникова, 1996. 57 с.
129. Зуев В.П. Расследование дел о преступлениях с административной преюдицией: учебное пособие. Москва: Юрид. лит-ра, 1993. 112 с.
130. Регулювання дорожнього руху. URL: <http://um.co.ua/12/12-4/12-48039.html>.
131. Науково-практичний коментар розділів IV «Повноваження поліції» та розділів V «Поліцейські заходи» Закону України «Про Національну поліцію»: науково-практичний коментар / кол. авт. Харків:

Право, 2016. 178 с.

132. Молчанов Р.Ю. Особливості проваджень у справах про адміністративні правопорушення, що здійснюються патрульною поліцією у сфері безпеки дорожнього руху // Науковий журнал Одеського національного університету ім. І.І. Мечникова «Правова держава». 2017. № 27. С. 60-65.

133. Постанова Вінницького міського суду Вінницької області від 03 березня 2017 (справа № 127/26735/16-п). URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/65234355>.

134. Постанова Бабушкінського районного суду Дніпропетровської області від 03 березня 2017 (справа № 200/4048/17). URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/65848334>.

135. Впровадження “пунктів тверезості”. URL: <http://informat.com.ua/uk/vprovadzhennja-punktiv-tverezosti>.

136. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням Уповноваженого Верховної Ради України з прав людини щодо офіційного тлумачення положення частини першої ст. 276 Кодексу України про адміністративні правопорушення від 26 травня 2015 р. № 5-рп/2015 (справа № 1-11/2015). URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/v005p710-15>.

137. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі порушення у сфері безпеки дорожнього руху. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=62877.

138. Загальна характеристика політичної системи США. URL: <http://uad.exdat.com/docs/index-688915.html?page=2>.

139. Органы правопорядка США (материал из Википедии). URL: https://ru.wikipedia.org/wiki//Органы_правопорядка_США#Полномочия_полиции.

140. AVTOTUT.RU: все про ПДР і штрафи. ПДР за кордоном. ПДР в Азії, Африці, Австралії та США. URL: <http://stoianka.com/avtotut-ru-vse-pro>

pdr-i-shtrafi-pdr-za-kordonom-pdr-v-aziyi-afritsi-avstraliyi-ta-ssha.

141. Дорожное движение в США. URL: http://www.avtotut.ru/law/pdd_zh_rubezhom/PDDusa/USA.

142. Правила дорожного движения США. URL: http://www.avtotut.ru/law/pdd_zh_rubezhom/PDDusa/USA.

143. Советы по вождению США: правила движения и хитрости вождения. URL: http://www.orangesmile.com/prokat-avto/reno_cabriolet.htm.

144. Правила дорожного движения в США. URL: http://www.orangesmile.com/prokat-avto/usa/pravila_dvizhenia.htm.

145. Досвід забезпечення безпеки дорожнього руху в різних країнах. URL: <https://studfiles.net/preview/5433035/page:5>.

146. Забезпечення адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху в сучасних умовах. URL: https://studwood.ru/714404/pravo/osnovniy_zmist.

147. ПДД Германии на русском: дорожные знаки, штрафы и многое другое. URL: <https://www.bussgeldkatalog.org/пдд-германии>.

148. Правила дорожного движения во Франции. URL: <http://france-ukraine.com.ua/rules-of-the-road>.

149. Короли асфальта. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/802345>.

150. Полиция Итальянской Республики. URL: https://www.eurasialaw.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=922:2010-07-28-07-55-49&catid=125:2010-07-28-07-53-25.

151. Правила дорожного руху в Польщі. URL: <http://blog.vladey.com.ua/pravila-dorozhnogo-ruhu-v-polshhi>.

152. Правила дорожного движения в Польше. URL: http://www.kaliningrad.msz.gov.pl/bilateral_cooperation/driving_in_poland.

153. Запрет на установку автомобильных видеорегистраторов в Австрии. URL: <https://autotraveler.ru/austria/zapret-videoregistratorov-v-avstrii.html#.WhbEZY-0NH0>.

154. Петков В.П., Комісаров С.А., Петков С.В. Безпека дорожнього

руху: навч. посіб. Київ: ТОВ «КНТ», 2012. 485 с.

155. Доненко В.В., Реуцков О.Г. Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху: досвід реформування в країнах СНД // Бюллетень. 2007. № 170. С. 28-32.

156. Автомобильные дороги в Грузии. URL: <https://autotraveler.ru/georgia/WhiKA4-0NH0>.

157. Обмеження швидкості в Європі. URL: https://autotraveler.ru/spravka/speed-limit-in-europe.html#.Whb0_Y-0NH0.

158. Допустимий рівень вмісту алкоголю в крові. URL: <https://autotraveler.ru/spravka/alcohol-in-europe.html#.WhcXiI-0NH0>.

159. «Пункти тверезості» та кримінальна відповідальність за водіння в нетверезому стані. URL: http://optimistua.blogspot.com/2017/04/blog-post_105.html.

160. Впровадження “пунктів тверезості”. URL: <http://informat.com.ua/uk/vprovadzhennja-punktiv-tverezosti>.

161. «Пункти тверезості» та кримінальна відповідальність за водіння в нетверезому стані. URL: http://optimistua.blogspot.com/2017/04/blog-post_105.html.

162. Вимоги до використання фар ближнього світла в Європі. URL: <https://autotraveler.ru/spravka/headlights-in-europe.html#.WhcTuY-0NH0>.

163. Устаткування, яке необхідно мати в автомобілі в Європі. URL: <https://autotraveler.ru/spravka/compulsory-equipment-in-europe.htmlW94-0NH1>.

164. Правила використання зимових і шипованих шин в Європі. URL: <https://autotraveler.ru/spravka/winter-tires-in-europe.html#.Whcho4-0NH0>.

165. Авто на єврономерах в Україні: поліція безсила, а владі треба терміново діяти. URL: <https://apostrophe.ua/ua/article/economy/2017-09-12/avto-na-evronomerah-v-ukraine-politsiya-bessilna-a-vlastyam-nujno-srochno-deystvovat/14346>.

166. Проблема авто на єврономерах: 54% читачів УНІАН виступають за зміни до митного законодавства з адекватними ставками – опитування.

URL: <https://www.unian.ua/society/2121664-problema-avto-na-evronomerah-54-chitachiv-unian-vistupayut-za-zmini-do-mitnogo-zakonodavstva-z-adekvatnimi-stavkami-opituvannya.html>.

167. Що таке автомобіль-двійник, як з'являється і що робити, якщо його купили? URL: <http://avtoz.net/shho-take-avtomobil-dviynik-yak-zyavlyaiet>.

168. Цікаві автомобільні факти. URL: <http://charivne.info/rivne-news/tsikavi-avtomobilni-fakti>.

169. Штрафи за порушення правил дорожнього руху в Європі і в Азії. URL: <http://posovesti.com.ua/News.aspx?newsID=1681>.

170. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: проект Закону України. URL: <https://www.npu.gov.ua/uk/publish/article/2208151>.

ДОДАТКИ

Додаток А

Проект

ЗАКОН УКРАЇНИ

«Про внесення змін до деяких законодавчих актів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»

Верховна Рада України **п о с т а н о в л я є**:

І. Внести зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення (Відомості Верховної Ради України УРСР (ВВР), 1984, додаток до № 51, ст. 1121):

1) внести зміни до статті 121, а саме:

в частині 1 виключити слова «чи інші технічні несправності, з якими відповідно до встановлених правил експлуатація його забороняється, або переобладнаний з порушенням відповідних правил, норм і стандартів»;

доповнити частиною 2 такого змісту:

«Керування водієм транспортним засобом, що має інші технічні несправності, крім передбачених частиною першою цієї статті, з якими відповідно до встановлених правил експлуатація його забороняється, або переобладнаний з порушенням відповідних правил, норм і стандартів, -»;

частини 2-7 вважати частинами 3-8 відповідно;

частину 5 викласти в такій редакції:

«повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частинами першою, третьою чи четвертою цієї статті, -

2) внести зміни до статті 122, а саме: в частині 2 виключити слова «безпечної дистанції або інтервалу, розташування транспортних засобів на проїзній частині», слова «при початку руху чи зміні його напрямку», замінити на слова «при здійсненні маневрування»;

3) назву статті 124 викласти в такій редакції:

Стаття 124. Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, а також завдало потерпілому легкої тяжкості тілесне ушкодження».

Доповнити статтю частиною 2 такого змісту:

«Порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху,

що спричинило потерпілому легкої тяжкості тілесне ушкодження, -»;

4) статтю 130 викласти в такій редакції:

«Стаття 130. Керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного сп'яніння.

Керування транспортними засобами особами, вміст алкоголю в крові яких становить від 0,3 до 0,6 проміле, а також передача керування транспортним засобом такій особі, -

тягнуть за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі шестисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк один рік і на інших осіб - накладення штрафу в розмірі шестисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

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.

Керування річковими або маломірними суднами судноводіями, вміст алкоголю в крові яких становить від 0,3 до 0,6 проміле, а так само передача керування судном такій особі, -

тягнуть за собою накладення штрафу в розмірі ста п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування всіма видами плавучих засобів на строк від одного до трьох років, або громадські роботи на строк від сорока до шістдесяти годин, або адміністративний арешт на строк від десяти до п'ятнадцяти діб.

Дії, передбачені частиною третьою цієї статті, вчинені особами, які не мають права керування річковими або маломірними суднами, -

тягнуть за собою накладення штрафу в розмірі ста п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або адміністративний арешт на строк від десяти до п'ятнадцяти діб»;

5) внести зміни до статті 256, а саме:

в частині 1 слова «(у разі її виявлення)» замінити на слова «(прізвище, ім'я, по батькові, рік народження і фактичне місце проживання, а також документ, що посвідчує особу)»;

в частині 4 після слів «При складенні протоколу особі, яка притягається до адміністративної відповідальності, роз'яснюються його права» виключити

слова «і обов'язки»;

б) внести зміни до статті 258, а саме: в частині 5 після слів «та правопорушень у сфері забезпечення дорожнього руху» виключити слова «у тому числі»;

7) частину 2 статті 279-3 викласти в такій редакції:

«У випадках звільнення власника транспортного засобу від адміністративної відповідальності на підставі:

абзацу другого частини першої цієї статті, вноситься постанова про закриття справи про адміністративне правопорушення;

абзацу третього частини першої цієї статті, вноситься постанова про закриття справи про адміністративне правопорушення та в порядку, встановленому цим Кодексом, вноситься нова постанова відносно особи, яка фактично керувала транспортним засобом в момент вчинення правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі»;

8) внести зміни до статті 283, а саме: в частині 3 після слів «технічний засіб, яким здійснено фото або відеозапис» доповнити словами: «(у разі, якщо правопорушення зафіксоване за допомогою технічного засобу)»;

9) внести зміни до статті 303, а саме:

в частині 1 виключити слова «окрім правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі»;

частину 2 викласти в такій редакції:

«Строк звернення постанови про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, складає три місяця з моменту вручення особі, яка притягається до відповідальності постанови».

II. Доповнити Кримінальний кодекс України статтею 286-1 такого змісту:

«Стаття 286-1. 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.

Керування транспортними засобами особами, вміст алкоголю в крові яких становить понад 0,6 проміле, а також в наркотичному чи іншому сп'янінні або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, 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, -

карається виправними роботами на строк до двох років, або арештом на строк до шести місяців з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк два роки.

Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частиною першою цієї статті, -

тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі однієї тисячі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк три роки і на інших осіб - накладення штрафу у розмірі однієї тисячі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого.

карається обмеженням волі на строк до трьох років, з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк три роки.

Дії, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені особою, яка двічі протягом року притягувалась до кримінальної відповідальності 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, -

караються позбавленням волі на строк від одного до трьох років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк десять років з конфіскацією транспортного засобу.

Керування річковими або маломірними суднами судноводіями, вміст алкоголю в крові яких становить від 0,3 до 0,6 проміле, або в наркотичному чи іншому сп'янінні, або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також відмова осіб, які керують річковими або маломірними суднами 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, -

карається штрафом від двохсот до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років з позбавленням права керування всіма видами плавучих засобів на строк від одного до трьох років».

III. Цей Закон набирає чинності з дня його опублікування.

Голова Верховної Ради України

Додаток Б



ВЕРХОВНА РАДА УКРАЇНИ

Комітет з питань законодавчого забезпечення правоохоронної діяльності

01008, м. Київ-8, вул. М. Грушевського, 5, тел.: 255-35-06

№ 04-18/12-1802"06" жовтня 2017 р.**Молчанову Р.Ю.**

вул. Телевізійна, 12/37, м.Дніпро, 49005

Шановний Ростиславе Юрійовичу!

Повідомляємо, що Ваші пропозиції Комітетом отримані та доведені до відома народних депутатів України – членів Комітету з питань законодавчого забезпечення правоохоронної діяльності.

З повагою**Перший заступник
Голови Комітету****М. Паламарчук**

Додаток В

ЗАТВЕРДЖУЮ

Заступник начальника ГУНП
України в Дніпропетровській області
капітан поліції

В. Р. Богоніс

2017 р.

АКТ

„17” 11 2017р.

м. Дніпро

№ _____

Про впровадження у практичну діяльність ГУНП України в Дніпропетровській області навчального посібника «Дії патрульної поліції на місці дорожньо-транспортної пригоди», підготовленого за результатами дисертаційного дослідження Молчанова Р.Ю. «Адміністративно-юрисдикційна діяльність патрульної поліції у сфері 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 УПД ГУНП в
Дніпропетровській області
підполковника поліції **М.А. Очеретяного**

Заступника УПД ГУНП в
Дніпропетровській області
підполковника поліції **С.П. Мороза**

Членів комісії:

Начальник відділу аналізу та планування
УПД ГУНП в Дніпропетровській області
майор поліції **В.В. Гарічев**

Комісія розглянула навчальний посібник «Дії патрульної поліції на місці дорожньо-транспортної пригоди», підготовлений за результатами наукових досліджень Р.Ю. Молчанова «Адміністративно-юрисдикційна діяльність патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху» та встановила, що він відповідає потребам практичної діяльності Національної поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема оформлення матеріалів ДТП.

Впровадження навчального посібника «Адміністративно-юрисдикційна діяльність патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху», підготовленого к.ю.н. Гаркушею В.В. та Р. Ю. Молчановим сприятиме підвищенню якості діяльності поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема оформлення матеріалів ДТП. Відповідно, теоретичні і практичні результати зазначеної науково-дослідної роботи свідчать про актуальність та практичну значимість виконаного дослідження.

Голова комісії



М. А. Очеретяний

Члени комісії:



С. П. Мороз



В.В. Гарічев

Додаток Г

ЗАТВЕРДЖУЮ

Проректор

Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ,
доктор юридичних наук, професор

Л.Р. Наливайко

2017 року

АКТ

„15” 12 2017 р.

м. Дніпро

№ _____

Про впровадження у наукову діяльність
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ основних
результатів дисертації Молчанова
Ростислава Юрійовича
„Адміністративно-юрисдикційна
діяльність патрульної поліції у сфері
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,
підполковника поліції
Березняка В.С.

завідувача кафедри адміністративного
права, процесу та адміністративної
діяльності, кандидата юридичних наук,
доцента Логвиненка Б.О.

розглянувши результати наукового дослідження ад'юнкта кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ Молчанова Ростислава Юрійовича «Адміністративно-юрисдикційна діяльність патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху» у вигляді циклу статей та навчального посібника :

1. Молчанов Р.Ю. Новели законодавчого регулювання адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху / Р.Ю. Молчанов // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. – 2016 № 2. – С. 148-154.
2. Молчанов Р.Ю. Провадження в справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі / Р.Ю. Молчанов // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право». – 2016 випуск 38, том 2. – С. 15-19.
3. Молчанов Р.Ю. Повноваження патрульної поліції щодо здійснення адміністративно-юрисдикційної діяльності у сфері безпеки дорожнього руху / Р.Ю. Молчанов // Юридичний науковий електронний журнал – електронне наукове фахове видання юридичного факультету ДВНЗ «Запорізький національний університет». – 2016 № 3. – С. 101-104
4. Молчанов Р.Ю. Меры полицейского воздействия в новом законодательстве Украины о полиции / Р.Ю. Молчанов // Закон и жизнь: международный научно-практический правовой журнал – 2017 № 2/2. – С. 81 – 83.
5. Молчанов Р.Ю. Особливості адміністративних правопорушень в сфері безпеки дорожнього руху, провадження за якими входить до компетенції патрульної поліції / Р.Ю. Молчанов // Збірник наукових праць Кіровоградського державного педагогічного університету ім. В. Винниченка «Наукові записки. Серія: Право» – 2017
6. Молчанов Р.Ю. Особливості проваджень в справах про адміністративні правопорушення, що здійснюються патрульною поліцією в сфері безпеки дорожнього руху / Р.Ю. Молчанов // науковий журнал Одеського національного університету ім. І.І. Мечникова «Правова держава». – 2017 № 27. – С. 60 – 65.
7. Гаркуша В.В., Молчанов Р.Ю., Дії патрульної поліції на місці дорожньо-транспортної пригоди : навчальний посібник / Гаркуша В.В., Молчанов Р.Ю.. – Дніпро: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2017. – 62 с.

Відповідно до вимог Положення про організацію НД і ДКР у системі МВС України, затвердженого наказом МВС України «Про організацію наукової діяльності в системі МВС України» від 15.05.2007 № 154, склала цей акт про те, що представлені матеріали мають необхідний теоретичний,

методологічний рівень і практичну значимість, а отже можуть бути використані у науково-дослідній діяльності науково-педагогічного складу, ад'юнктів (аспірантів) Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, проведенні подальших наукових досліджень з актуальних питань адміністративно - правового регулювання забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Голова комісії:



О. В. Марченко

Члени комісії:



В. С. Березняк



Б. О. Логвиненко

Додаток Д

ЗАТВЕРДЖУЮ

Проректор

Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ,
доктор юридичних наук, професор

Л.Р. Наливайко

2017 р.

АКТ

„15” 12 2017 р.

м. Дніпро

№ _____

Про впровадження у навчальний процес
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ основних
результатів дисертаційного дослідження
Молчанова Ростислава Юрійовича
«Адміністративно-юрисдикційна
діяльність патрульної поліції у сфері
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 навчально-методичного
відділу Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ, кандидата
технічних наук, доцента,
Ю. І. Тюрі;

Членів комісії:

завідувача кафедри адміністративного
права, процесу та адміністративної
діяльності Дніпропетровського
державного університету внутрішніх
справ, кандидата юридичних наук,
доцента, майора поліції Б. О. Логвиненка;

доцента кафедри адміністративного
права, процесу та адміністративної
діяльності Дніпропетровського
державного університету внутрішніх
справ, кандидата юридичних наук,
доцента І. С. Кравченко.

Про те, що основні результати дисертаційного дослідження Р. Ю. Молчанова «Адміністративно-юрисдикційна діяльність патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху» впроваджені у навчальний процес кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ.

Зокрема, наукові публікації Молчанова Р.Ю.:

1. Молчанов Р.Ю. Новели законодавчого регулювання адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху / Р.Ю. Молчанов // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. – 2016 № 2. – С. 148-154.
2. Молчанов Р.Ю. Провадження в справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі / Р.Ю. Молчанов // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право». – 2016 випуск 38, том 2. – С. 15-19.
3. Молчанов Р.Ю. Повноваження патрульної поліції щодо здійснення адміністративно-юрисдикційної діяльності у сфері безпеки дорожнього руху / Р.Ю. Молчанов // Юридичний науковий електронний журнал – електронне наукове фахове видання юридичного факультету ДВНЗ «Запорізький національний університет». – 2016 № 3. – С. 101-104
4. Молчанов Р.Ю. Меры полицейского воздействия в новом законодательстве Украины о полиции / Р.Ю. Молчанов // Закон и жизнь: международный научно-практический правовой журнал – 2017 № 2/2. – С. 81 – 83.
5. Молчанов Р.Ю. Особливості адміністративних правопорушень в сфері безпеки дорожнього руху, провадження за якими входить до компетенції патрульної поліції / Р.Ю. Молчанов // Збірник наукових праць Кіровоградського державного педагогічного університету ім. В. Винниченка «Наукові записки. Серія: Право» – 2017
6. Молчанов Р.Ю. Особливості проваджень в справах про адміністративні правопорушення, що здійснюються патрульною поліцією в сфері безпеки дорожнього руху / Р.Ю. Молчанов // науковий журнал Одеського національного університету ім. І.І. Мечникова «Правова держава». – 2017 № 27. – С. 60 – 65.
7. Молчанов Р.Ю. Особливості виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі / Р.Ю. Молчанов // Актуальні проблеми вітчизняного права в дослідженнях молодих вчених. Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції. (19 травня 2016 року, Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ). С – 105-107.
8. Молчанов Р.Ю. Особливості притягнення до адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху України / Р.Ю. Молчанов // Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції (м. Кривий Ріг, 22 листопада 2016 року). – Кривий Ріг, 2017. С – 193-196.

9. Молчанов Р.Ю. Спрошене провадження в справах про адміністративні правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху / Р.Ю. Молчанов // Актуальні питання забезпечення публічної безпеки та правопорядку в сучасних умовах : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Дніпро, 25 листоп. 2016 р.). – Дніпро :Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2016. С – 243-245.

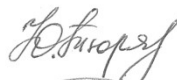
10. Гаркуша В.В., Молчанов Р.Ю., Дії патрульної поліції на місці дорожньо-транспортної пригоди : навчальний посібник / Гаркуша В.В., Молчанов Р.Ю.. – Дніпро: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2017. – 62 с.

внесені до списку літератури плану практичних занять наступних навчальних дисциплін: “Адміністративна діяльність Національної поліції”, “Адміністративно-юрисдикційна діяльність Національної поліції”, які були обговорені і схвалені на засіданні кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності ДДУВС (протокол № 23 від 23 липня 2017).

Зазначені наукові публікації Молчанова Р.Ю. рекомендуються для користування під час підготовки до семінарських і практичних занять з навчальних дисциплін „Адміністративна діяльність Національної поліції”, „Адміністративно-юрисдикційна діяльність Національної поліції”.

Голова комісії

Члени комісії:



Ю. І. Тюрє



Б. О. Логвиненко



І. С. Кравченко

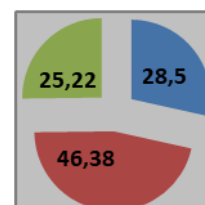
Додаток Е

ЗВЕДЕНІ ДАНІ

**результатів соціологічного опитування працівників
патрульної поліції з питань підвищення ефективності здійснення діяльності
у сфері безпеки дорожнього руху, проведеного в рамках дисертаційного
дослідження на тему “Адміністративно-юрисдикційна діяльність
патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху”**
Всього опитано 800 осіб.

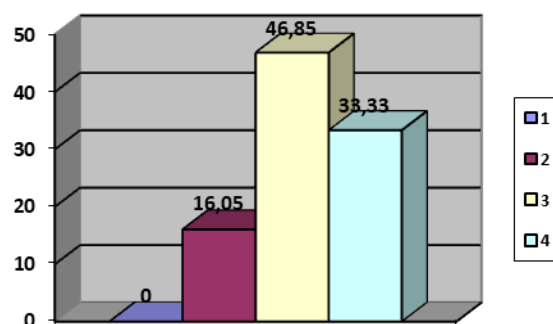
1. Який Ваш стаж роботи в патрульній поліції?

№	Відповідь (в роках)	Кількість	Питома вага у %
1	До 1 року	228	28,50
2	До 2 років	371	46,38
3	3 і більше років	101	25,22



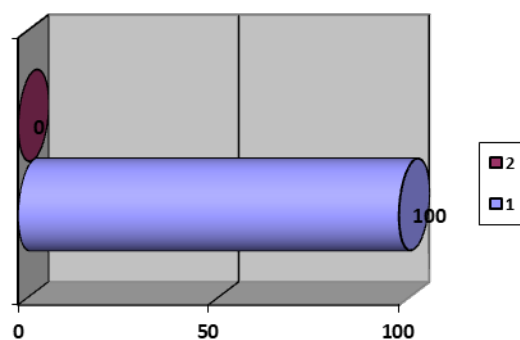
2. Оцініть стан забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні (за чотирибальною системою):

№	Відповідь	Кількість	Питома вага у %
1	Відмінно	0	0
2	Добре	107	13,4
3	Задовільно	344	43
4	Незадовільно	349	43,6



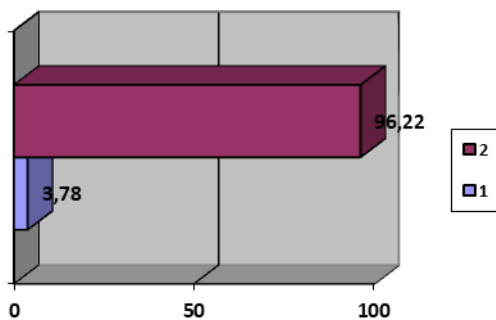
3. Як Ви вважаєте, чи мають місце недоліки в законодавстві у сфері безпеки дорожнього руху?

№	Відповідь	Кількість	Питома вага у %
1	Так	800	100
2	Ні	0	0



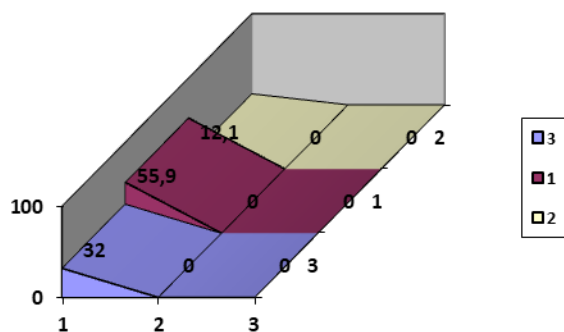
4. Як Ви вважаєте, чи достатнє матеріально-технічне забезпечення патрульної поліції?

№	Відповідь	Кількість	Питома вага у %
1	Так	36	4,5
2	Ні	764	95,5



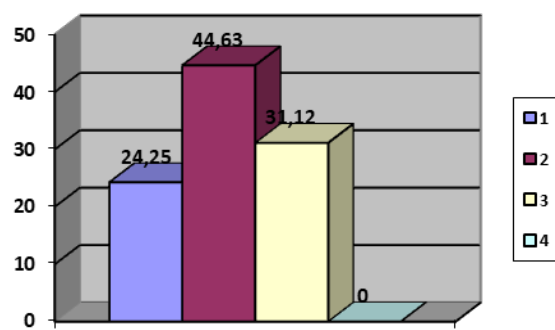
5. Оцініть професійний рівень працівників патрульної поліції (здатність професійно виконувати свої обов'язи)

№	Відповідь	Кількість	Питома вага у %
1	Високий	256	32
2	Середній	447	55,9
3	Низький	97	12,1



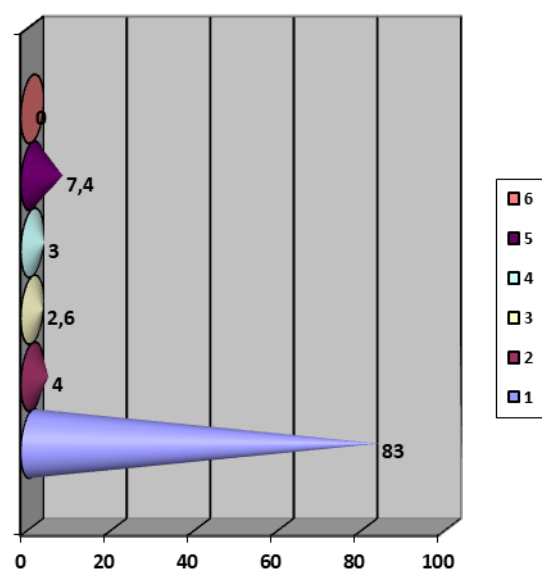
6. Оцініть ефективність діяльності патрульної поліції (за чотирибальною системою):

№	Відповідь	Кількість	Питома вага у %
1	Відмінно	194	24,25
2	Добре	357	44,63
3	Задовільно	249	31,12
4	Незадовільно	0	0



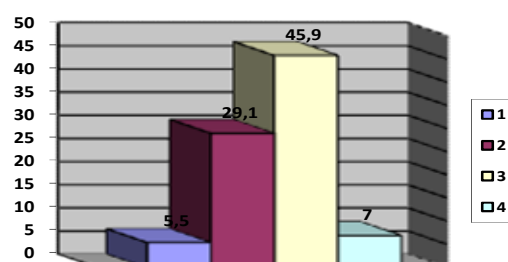
7. Що, на Вашу думку, найбільш негативно впливає на ефективність діяльності патрульної поліції (оберіть не більше 2 варіантів)?

№	Відповідь	Кількість	Питома вага у %
1	Недостатність повноважень патрульної поліції	498	83
2	Недостатнє матеріально-технічне забезпечення	71	4
3	Низький професійний рівень працівників патрульної поліції	36	2,6
4	Недостатність сил та засобів забезпечення безпеки дорожнього руху	42	3
5	Надмірне навантаження на працівника поліції	111	7,4
6	Інше	0	0



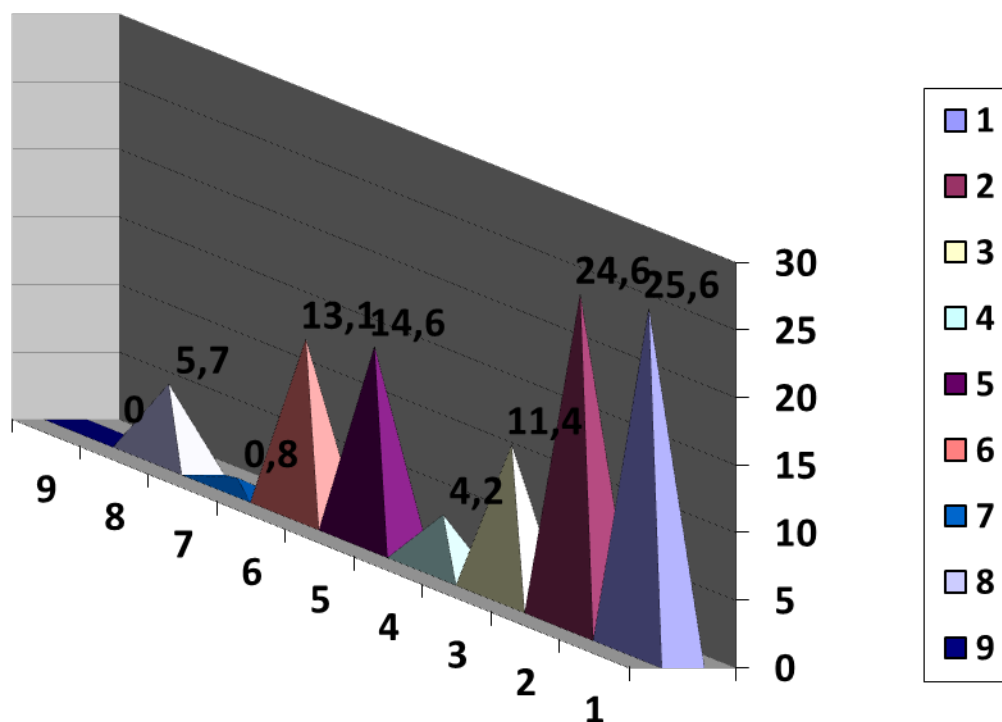
8. Оцініть стан службової дисципліни в підрозділі патрульної поліції?

№	Відповідь	Кількість	Питома вага у %
1	Незадовільний	44	5,5
2	Задовільний	233	29,1
3	Добрий	367	45,9
4	Відмінний	56	7



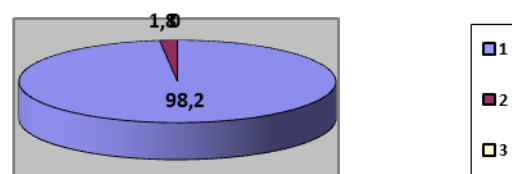
**9. Головні причини порушень дисципліни та законності працівниками
патрульної поліції (оберіть один не більше 2 варіантів)?**

№	Відповідь	Кількість	Питома вага у %
1	Низький рівень заробітної платні	411	25,6
2	Надмірне навантаження на 1 працівника поліції	394	24,6
3	Відсутність нормальних умов для праці	182	11,4
4	Недостатній рівень професійних знань працівників патрульної поліції	67	4,2
5	Низька якість управління підрозділами поліції	234	14,6
6	Висока вимогливість до працівників поліції (наявність показників роботи у вигляді кількості складених протоколів)	209	13,1
7	Низький рівень контролю з боку керівництва	12	0,8
8	Недоліки в доборі, навчанні та вихованні персоналу	91	5,7
9	Інші	0	0



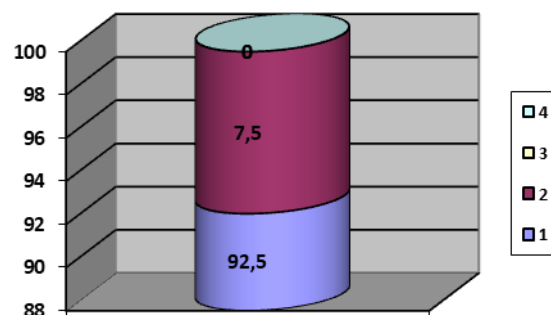
10. Чи діє в Україні громадський контроль за діяльністю патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху?

№	Відповідь	Кількість	Питома вага у %
1	Так	786	98,2
2	Ні	14	1,8
3	Важко відповісти	0	0



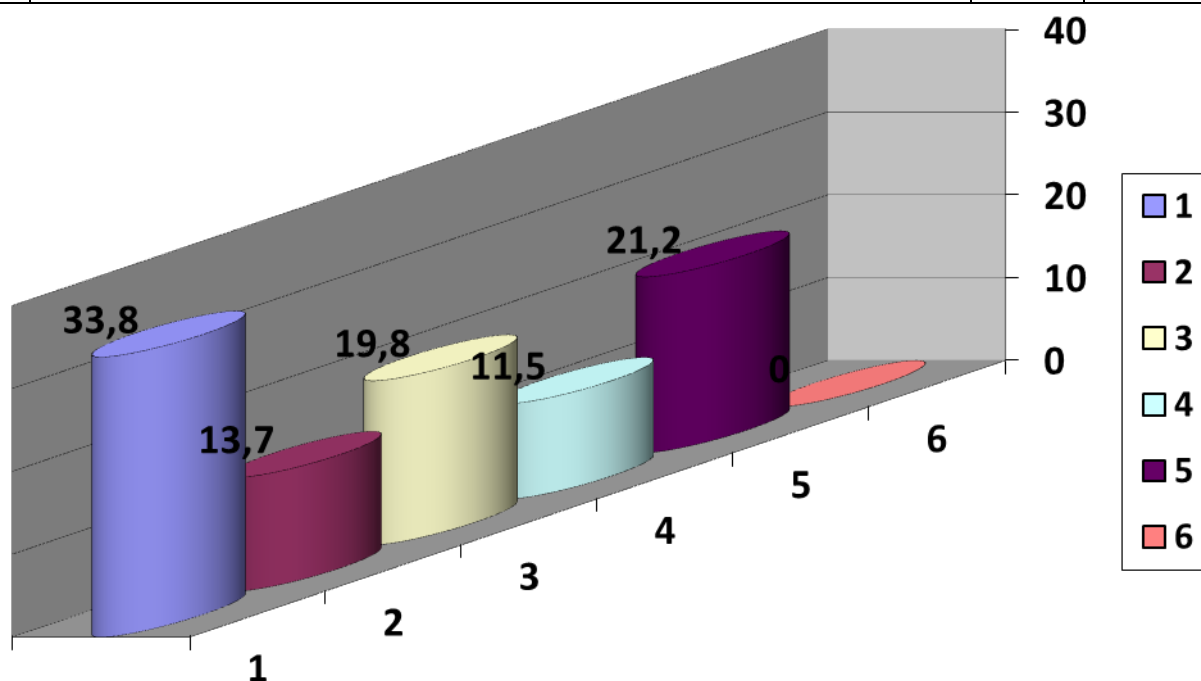
11. Як Ви оцінюєте стан використання технічних засобів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні?

№	Відповідь	Кількість	Питома вага у %
1	Незадовільний	740	92,5
2	Задовільний	60	7,5
3	Добрий	0	0
4	Відмінний	0	0



12. Ваші пропозиції щодо покращення діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху в Україні (оберіть один не більше 2 варіантів)?

№	Відповідь	Кількість	Питома вага у %
1	Вдосконалити законодавство, що регламентує діяльність патрульної поліції	541	33,8
2	Підвищити матеріально-технічне та інше забезпечення	219	13,7
3	Прибрати «показники роботи» (кількість складених протоколів та притягнутих до відповідальності) в діяльності патрульної поліції	317	19,8
4	Вдосконалити роботу з кадрами, підвищення їх професійного рівня	184	11,5
5	Вдосконалити управління (організацію роботи) підрозділами патрульної поліції	339	21,2
6	Інше	0	0



Додаток Є

ЗВЕДЕНІ ДАНІ

результатів соціологічного опитування громадян – учасників дорожнього руху щодо ефективності діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху, проведеного в рамках дисертаційного дослідження на тему “Адміністративно-юрисдикційна діяльність патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху”

Всього опитано 300 осіб

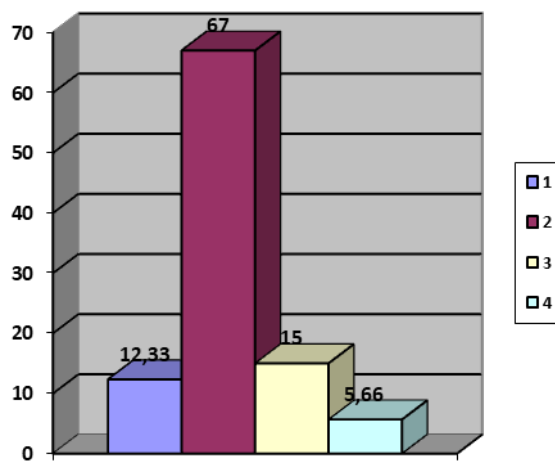
Дані про респондентів

№	Запитання	Варіанти відповідей	Відповіді	
			Кількість	Питома вага у %
1	Стать	Чоловіча	200	66,66
		Жіноча	100	33,33
2	Вік	18-24 роки	87	29,33
		25-30 років	91	30,33
		31-45 років	60	20
		45 років і більше	62	20,34
3	Соціальна категорія	Студент	74	24,66
		Домогосподарка	23	7,66
		Підприємець	67	22,34
		Державний службовець	36	12
		Посадова особа органу влади	23	7,66
		Пенсіонер	24	8
		Працівник освіти, медицини, соціальної сфери	28	9,34
		Робітник	25	8,34
4	Місце проживання	Обласний центр	158	19,1
		Місто	97	54,1
		Сільська місцевість	45	26,8
5	Наявність посвідчення водія	Так (категорія А, А1, В, В1, С, С1, D, D1, T, CE, C1E, CE, D1E, DE)	210	70

		Ні	90	30
6	Наявність стажу керування транспортними засобами більше 1 року	Так	129	61,43
		Ні	81	38,57

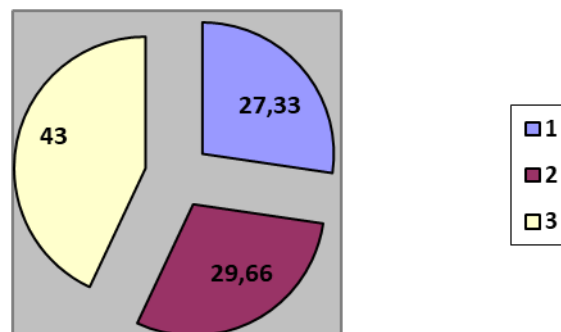
1. Як Ви оцінюєте стан безпеки дорожнього руху у Вашому населеному пункті?

№	Відповідь	Кількість	Питома вага у %
1	Незадовільний	37	12,33
2	Задовільний	201	67
3	Добрий	45	15
4	Відмінний	17	5,66



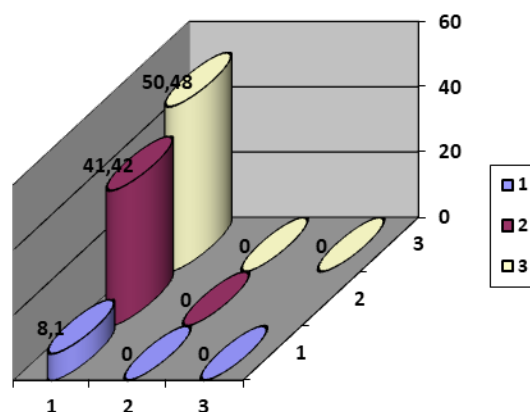
2. Як Ви вважаєте, чи змінився стан безпеки дорожнього руху в Вашому населеному пункті за останні 3 років?

№	Відповідь	Кількість	Питома вага у %
1	Покращився	82	27,33
2	Погіршився	89	29,66
3	Не змінився	129	43



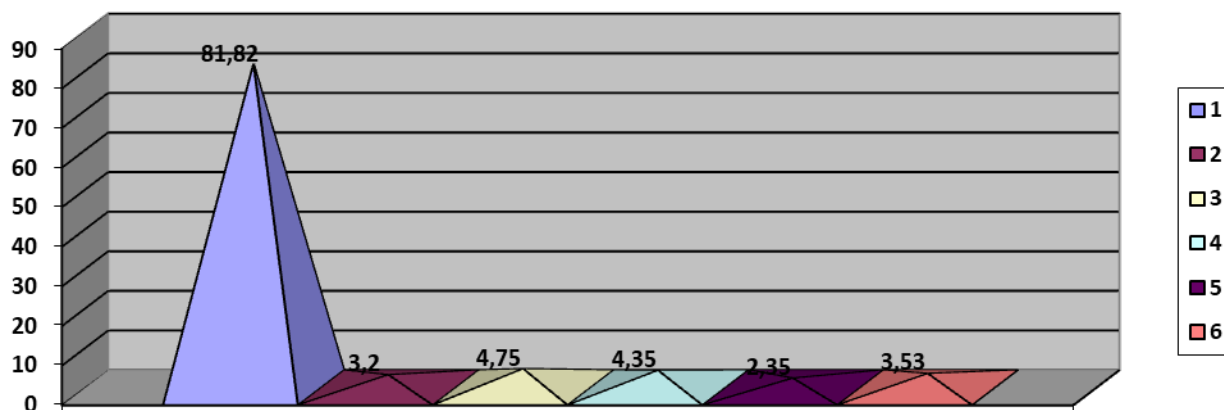
3. Чи зупиняли Ваш транспортний засіб працівники патрульної поліції за останні 3 роки?

№	Відповідь	Кількість	Питома вага у %
1	Часто	17	8,1
2	Іноді	87	41,42
3	Не зупиняли	106	50,48



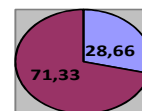
4. З яких причин Вас зупиняли працівники патрульної поліції (вкажіть все з чим стикалися)?

№	Відповідь	Кількість	Питома вага у %
1	Порушення правил дорожнього руху України	207	81,82
2	Технічну несправність транспортного засобу	8	3,2
3	Опитування про обставини вчинення дорожньо-транспортної пригоди, злочину чи адміністративного правопорушення	12	4,75
4	Залучення як свідка	11	4,35
5	Перевірка документів на право користування і керування транспортним засобом.	6	2,35
6	інше	9	3,53



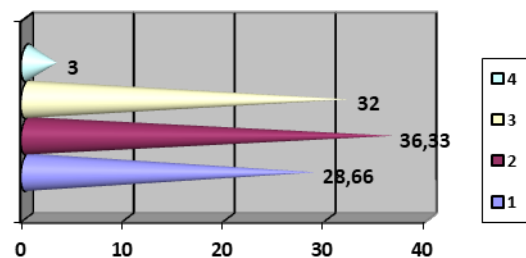
5. Чи мав місце конфлікт при спілкуванні з працівниками патрульної поліції?

№	Відповідь	Кількість	Питома вага у %
1	Так	86	28,66
2	Ні	214	71,33



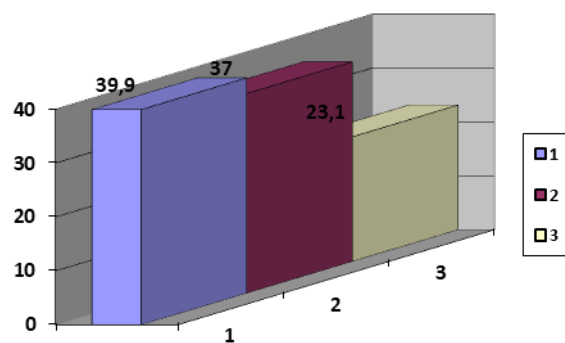
6. Як би Ви оцінили діяльність працівників патрульної поліції?

№	Відповідь	Кількість	Питома вага у %
1	Незадовільно	86	28,66
2	Задовільно	109	36,33
3	Добре	96	32
4	Відмінно	9	3



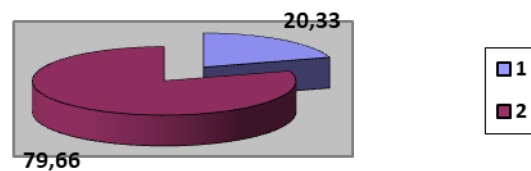
7. Чи довіряєте ви патрульній поліції?

№	Відповідь	Кількість	Питома вага у %
1	Скоріше так	119	39,9
2	Скоріше ні	111	37
3	Важко сказати	70	23,1



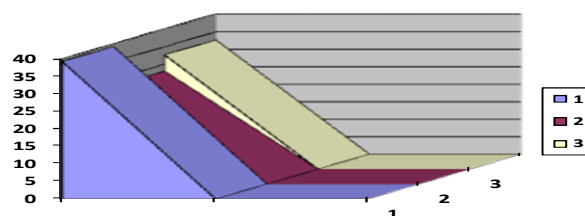
8. Чи доводилось Вам бути свідком порушень вимог законодавства працівниками патрульної поліції?

№	Відповідь	Кількість	Питома вага у %
1	Так	61	20,33
2	Ні	239	79,66



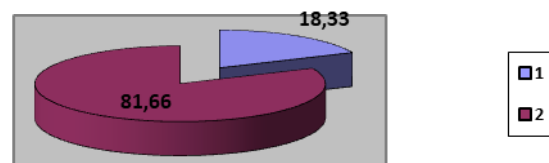
9. Як Ви вважаєте чи діє в Україні громадський контроль за діяльністю патрульної поліції?

№	Відповідь	Кількість	Питома вага у %
1	Скоріше діє	118	39,33
2	Скоріше не діє	84	28
3	Важко відповісти	98	32,66



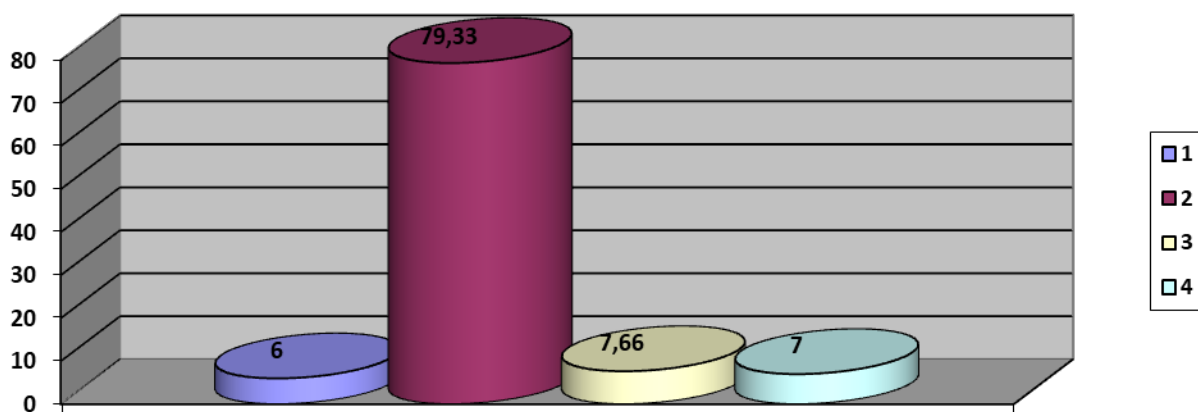
10. Чи оскаржували Ви рішення працівників патрульної поліції?

№	Відповідь	Кількість	Питома вага у %
1	Так	55	18,33
2	Ні	245	81,66



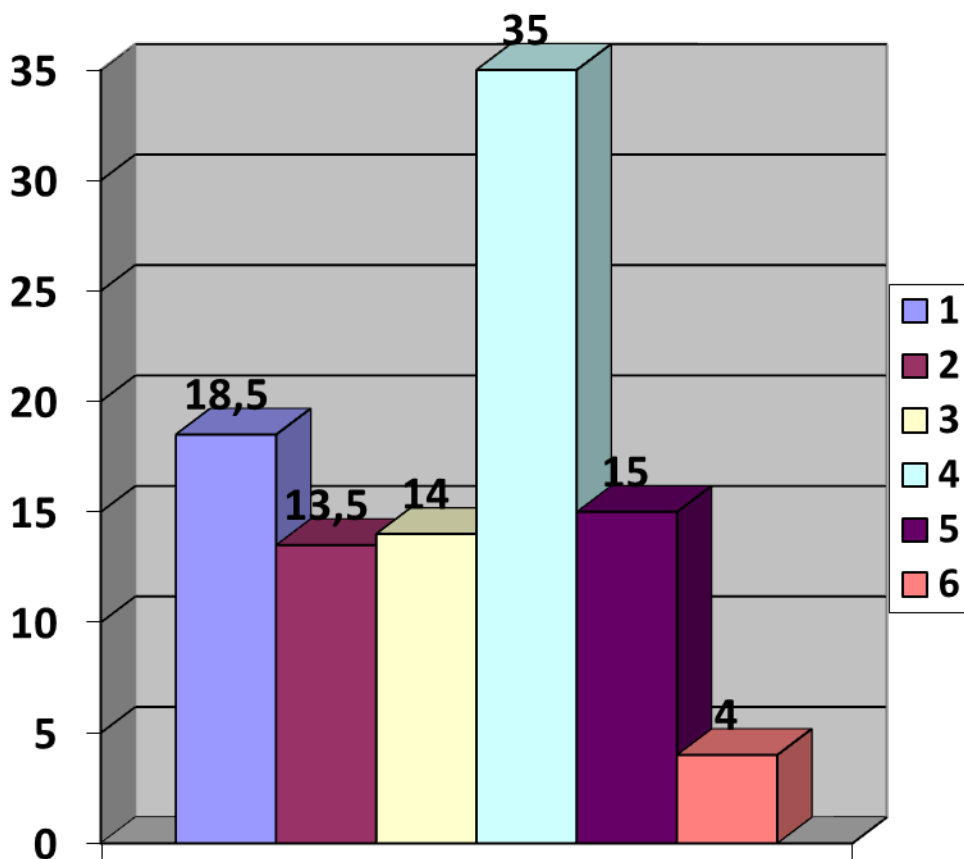
**11. Як Ви вважаєте, які головні недоліки мають місце в діяльності працівників
патрульної поліції?**

№	Відповідь	Кількі- сть	Питома вага у %
1	Корумпованість	18	6
2	Непрофесіоналізм працівників патрульної поліції	175	66
3	Недостатність повноважень	86	21
4	Недоліки відсутні	21	7



12. Ваші пропозиції щодо покращення діяльності працівників патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху? (оберіть не більше 2 варіантів)

№	Відповідь	Кількість	Питома вага у %
1	Вдосконалити законодавство, що регламентує діяльність патрульної поліції	111	18,5
2	Підвищити матеріально-технічне та інше забезпечення	81	13,5
3	Забезпечити належний правовий та соціальний захист працівників	84	14
4	Вдосконалити роботу з кадрами, підвищення їх професійного рівня	210	35
5	Посилити контроль за діяльністю працівників патрульної поліції	90	15
6	Інше	24	4



Додаток Ж

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ ТА ВІДОМОСТІ ПРО АПРОБАЦІЮ РЕЗУЛЬТАТІВ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Молчанов Р.Ю. Новели законодавчого регулювання адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. 2016. № 2. С. 148-154.
2. Молчанов Р.Ю. Провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право». 2016. Випуск 38. Том 2. С. 15-19.
3. Молчанов Р.Ю. Повноваження патрульної поліції щодо здійснення адміністративно-юрисдикційної діяльності у сфері безпеки дорожнього руху // Юридичний науковий електронний журнал – електронне наукове фахове видання юридичного факультету ДВНЗ «Запорізький національний університет». 2016 № 3. С. 101-104. URL: http://www.lsej.org.ua/3_2016/31.pdf.
4. Молчанов Р.Ю. Меры полицейского воздействия в новом законодательстве Украины о полиции // Закон и жизнь: международный научно-практический правовой журнал. 2017 № 2/2. С. 81-83.
5. Молчанов Р.Ю. Особливості адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, провадження за якими входить до компетенції патрульної поліції // Збірник наукових праць Кіровоградського державного педагогічного університету ім. В. Винниченка «Наукові записки. Серія: Право». 2017. Випуск № 2. Спецвипуск. С. 138-141.
6. Молчанов Р.Ю. Особливості проваджень у справах про адміністративні правопорушення, що здійснюються патрульною поліцією у сфері безпеки дорожнього руху // Науковий журнал Одеського національного університету ім. І.І. Мечникова «Правова держава». 2017. № 27. С. 60-65.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

1. Молчанов Р.Ю. Особливості виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі // Актуальні проблеми вітчизняного права в дослідженнях молодих вчених: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (19 травня 2016 р.) / Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ). Д., 2016. С. 105-107 (усна доповідь з публікацією тез).

2. Молчанов Р.Ю. Особливості притягнення до адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху України // Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції (м. Кривий Ріг, 22 листопада 2016 року). 2017. С. 193-196 (публікація тез доповіді).

3. Молчанов Р.Ю. Спрощене провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху // Актуальні питання забезпечення публічної безпеки та правопорядку в сучасних умовах: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Дніпро, 25 листоп. 2016 р.). Дніпро: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2016. С. 243-245 (усна доповідь з публікацією з публікацією тез).