

maintenance and other organizations) aims to simplify orientation of drivers on the route, to help them choose the optimal speed, create conditions for the safe passage of vehicles, take care of the safety of all participants in road traffic.

**Keywords:** *traffic management, traffic management methods, the method of orders, method of interaction method of coordination, inspection method.*

*Надійшла до редакції 29.02.2016*



**Доненко В.В.**

кандидат юридичних наук,  
доцент

**Калугін Є.П.**

ад'юнкТ

*(Дніпропетровський державний  
університет внутрішніх справ)*

УДК 342.95

## **НОВИЙ ВИД СТЯГНЕНЬ В АДМІНІСТРАТИВНО-ДЕЛІКТНОМУ ЗАКОНОДАВСТВІ УКРАЇНИ ТА ПРОБЛЕМИ ЙОГО ВПРОВАДЖЕННЯ**

Розглянуто питання запровадження штрафних балів як виду адміністративного стягнення, досліджено наукові погляди щодо розвитку адміністративних стягнень в Україні. Досліджено досвід провідних країн світу із застосування штрафних балів. Зазначено сучасні питання їх впровадження та застосування. Визначено напрями наукового пошуку у розбудові адміністративно-деліктного законодавства.

**Ключові слова:** адміністративно-деліктна відповідальність, штрафні бали, міжнародний досвід, безпека дорожнього руху.

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

В умовах докорінного перегляду змісту і призначення адміністративного права, усіх його складових, в т.ч. адміністративно-деліктного права, активізації зусиль вчених-адміністративістів, юристів-практиків, законотворців, гро-

мадськості по підготовці проекту нового вітчизняного кодифікованого адміністративно-деліктного акта поглиблена увага повинна приділятися пошуку оптимальних, адекватних, ефективних адміністративних стягнень, за вчинення численних, різноманітних адміністративних проступків. Певне місце серед останніх, незважаючи на модифікаційні процеси, пов'язані із криміналізацією, декриміналізацією протиправних діянь, запровадженням кримінальних проступків, посідають адміністративні проступки із незначним ступенем суспільної шкідливості, адекватною реакцією з боку держави на їх вчинення.

**Аналіз публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми.** Загальнотеоретичні питання, пов'язані з адміністративною відповідальністю, розглядалися представниками вітчизняної науки в сучасних дослідженнях В.Б. Авер'янова, Ю.П. Битяка, І.П. Голосніченка, С.Т. Гончарука, Є.В. Додіна, А.Т. Комзюка, В.К. Колпакова, Т.О. Коломоєць, Д.М. Лук'янця, Р.С. Мельника, Р.В. Миронюка, Н.В. Хорошак, Ю.С. Шемшученка та ін. Питання адміністративних стягнень у сфері безпеки дорожнього руху досліджувалися у працях вчених-адміністративістів Т.О. Гуржія, В.В. Гаркуші, А.О. Собакаря, О.Ю. Салманової, В.В. Єгупенко, С.А. Комісарова, В.Й. Развадовського, Х.П. Ярмакі та інших, але на сьогоднішній день ця проблематика залишається актуальною, внесені зміни щодо запровадження штрафних балів надають цим питанням особливої актуальності. Забезпечення безпеки дорожнього руху було і залишається основним із найважливіших напрямків діяльності держави.

**Метою** статті є дослідження вітчизняного та міжнародного законодавства по застосуванню штрафних балів та запровадженню їх на сучасному етапі розвитку України.

**Виклад основного матеріалу.** У сучасній Україні продовжуються перетворення суспільних відносин у напрямі утвердження цінностей відкритого громадянського суспільства і правової держави, де головним питанням стає максимально ефективного забезпечення прав і свобод людини та суспільства.

Революція гідності та боротьба за свободу України створили нову українську ідею – ідею гідності, свободи і майбутнього. Україна переходить в нову епоху історії і Український народ отримує унікальний шанс побудувати нову Україну. Про це зазначено в «Стратегії сталого розвитку «Україна-2020». Метою стратегії є впровадження в Україні європейських стандартів життя та вихід України на провідні позиції у світі.

Тому забезпечення прав людини, її життя, здоров'я і безпека відповідно до Конституції України як найвищі соціальні цінності в нашій державі набували нових векторів її реалізації. Головне їх спрямування полягає в досягненні гарантування прав людини і громадянина, її найважливіших цінностей як життя та здоров'я, честь та гідність, недоторканність та безпека. Однією із сфер такого спрямування постає безпека дорожнього руху.

Постійне розширення автомобільного парку в Україні висуває перед державними органами підвищені вимоги до забезпечення безаварійності дорожнього руху, вирішення питань збереження життя та здоров'я його учасни-

ків. У соціальному механізмі дорожньо-транспортних пригод, які умовно можна вважати певною системою: водій – транспортний засіб – дорога, головним суб'єктивним чинником детермінації дорожньо-транспортних пригод є людина, водій транспорту.

Актуальність проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху не викликає сумніву. В цьому питанні існує відповідність поглядів влади та громадян на необхідність такої діяльності, як важливої складової успіху трансформації відносин у цій сфері. В аваріях на автошляхах світу щорічно гине 1 300 000 життів, близько 50 млн. людей отримують травми, які призводять до інвалідності. Україна за рівнем смертності від ДТП посідає п'яте місце в Європі. В нашій країні відбувається майже 200 тис. ДТП, з них 26 тис. – з тілесними ушкодженнями. У 2010 році в аваріях загинуло 4 709, травмовано – 38 917 осіб. Кожна третя загибла особа – молода людина віком до 29 років. За оцінками Всесвітнього банку, втрати української економіки від ДТП щорічно досягають 5 млрд. доларів [1, с. 6].

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

Одним із таких заходів вектора реформування правоохоронної системи в цілому стало прийняття 14 липня 2015 року чергових змін у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Зазначені зміни, які є тільки одним із кроків у системному реформуванні усієї правоохоронної системи, були обумовлені доленосними змінами у зв'язку зі створенням Національної поліції, скасуванням Державної автомобільної інспекції, реалізацією стратегії реформування органів внутрішніх справ. Так, Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» введено поняття «штрафні бали» під час застосування адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху при їх автоматичній фіксації. З огляду на цю обставину особливого інтересу набуває міжнародний досвід існування штрафних балів, порядок їх застосування, ефективність тощо.

Досвіду нарахування штрафних балів вітчизняне адміністративно-деліктне законодавство не знало, якщо не враховувати практику фіксації порушень у талоні-попередженні до посвідчення водія та компостерних просічок у талоні-попередженні.

Відповідно до прийнятого Закону України від 14.07.2015 р. № 596-VIII «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»: штрафні бали є стягненням, що накладається на громадян за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Кожному громадянину, який має право керування транспортним засобом, щороку (з дня отримання права керування транспортним засобом) і до кінця року нараховуватиметься 150 балів. У разі вчинення правопорушення у

сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованого в автоматичному режимі, від загальної кількості нарахованих балів вираховуватиметься кількість штрафних балів, передбачених санкцією відповідної статті Кодексу України про адміністративні правопорушення (50 балів за порушення). Після використання штрафних балів за відповідні правопорушення на громадян будуть накладатися грошові стягнення – штрафи. Якщо розмір стягнення у вигляді штрафних балів перевищує залишок балів громадянина, штрафні бали накладаються відповідно до залишку незалежно від розміру штрафних балів, зазначених у відповідній статті Особливої частини Кодексу України про адміністративні правопорушення [2]. Відповідно до зазначених змін це положення КУпАП набрало чинності 7 листопада 2015 із запровадженням Національної поліції, до повноважень якої відійшли функції із забезпечення безпеки дорожнього руху замість Державтоінспекції. Саме тому практичне і теоретичне значення для подальшого застосування штрафних балів має опанування міжнародного досвіду.

Що стосується міжнародного досвіду, то у США система балів працює більше 30 років. Перевищення швидкості від 1 до 10 миль на годину (до 16,9 км/год) – 3 бали. А якщо їздити швидше, ніж потрібно, на 40 миль на годину (64,37 км), то водію нараховують 11 балів. Порушення дистанції або різке гальмування – 4 бали, а створення аварійної обстановки – 5 балів. Важливо, на протоколі про порушення повинно бути видно обличчя водія. У поліцейській базі інформація про порушення зберігається 7 років, але враховують лише бали за останні 18 місяців. У базі страхувальників дані зберігаються три роки. Чим більше порушення, тим дорожче страхівка. Більше 11 балів і вона обійдеться в додаткові \$1000 на рік [3]. У США за законом усі кошти від штрафів, виписаних автоматизованими системами, надходять у місцеві бюджети (так місцеві влади стимулюють до купівлі таких комплексів), а кожна камера окупає себе за 2–3 місяці.

У Франції штрафи за порушення правил дорожнього руху зазвичай розмежовують на п'ять класів. Перші чотири належать до правопорушень, за які передбачено тільки штрафи. Це порушення правил паркування, невключення покажчика повороту при перестроюванні, відсутність страховки, перевищення швидкості на 20 км/год, розмови по телефону [3]. А якщо їзда в нетверезому стані, без прав, перевищення швидкості більш ніж на 50 км/год, проїзд на червоний, створення аварійної ситуації та інші подібні порушення загрожують і багатотисячними штрафами та штрафними балами. За три бали протягом року забирають права через суд. Але у випадку перевищення швидкості на фото повинно бути видно обличчя водія.

У Фінляндії за незначні порушення правил дорожнього руху поліція виписує фіксований штраф – 10–15 євро. За більш серйозні порушення, як перевищення на 50 км/год і вище, застосовується система тарифів, при якій розмір штрафу залежить від доходів порушника і кількості утриманців. Стандартний штраф – 8 денних тарифів. При доході 1,5 тис. євро/місяць розмір тарифу становить 25 євро (чистий прибуток після сплати податків ділиться

ся на 60). Якщо під опікою водія немає неповнолітніх дітей, то розмір штрафу становитиме 200 євро (8x25), якщо одна дитина, то 144 євро (8x18), двоє дітей – 120 євро (8x15). Плюс у водія забирають права на 1–3 тижні.

В Ізраїлі штрафні бали є, а анулюються вони лише через два роки. Якщо протягом цього строку водій набере 22 бали і більше, то вони анулюються лише через 4 роки. Водій, який набрав від 24 до 34 балів, зобов'язаний пройти поглиблений курс водіння і здати іспит повторно. Якщо набрав 36 балів і більше – його позбавляють прав на три місяці, після яких він зобов'язаний перескласти іспит на права. Перевищення швидкості більш ніж на 30 км/год в місті або на 40 км/год поза містом обійдеться в 10 штрафних балів і викликом до суду. Цікаво, що якщо перевищити швидкість навіть на 1 км/год, штраф складе 250 шекелів (50 євро), але штрафних балів при цьому не передбачено [4]. Аналогічна практика існує і в інших країнах.

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

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

**Висновки.** Таким чином, штрафні бали – це новий вид адміністративного стягнення у сфері дорожнього руху. Їх головне призначення, на думку законодавця, полягає в тому, щоб зменшити порушення правил дорожнього руху з боку водіїв. Особливістю є те, що порушення буде фіксуватися в автоматичному режимі. Зазначена новація потребуватиме реалізації значних технічних та фінансових заходів по її впровадженню. Необхідно створити нову систему для фіксації порушень дорожнього руху для обслуговування фіксації та виконання адміністративних стягнень. Фактично існує пряма залежність між наявністю необхідної системи автоматичної фіксації, її впровадження, обслуговування, з одного боку, та ефективним застосуванням штрафних балів – з іншого. Реалізація положень законодавства відбуватиметься в складних економічних умовах, ліквідації Державтоінспекції та запрова-

дженні нової поліції, на яку ці функції будуть покладатися. На порядку денному має постати питання про виняткове існування штрафних балів лише за порушення у сфері транспорту, зафіксованих у автоматичному режимі, перелік яких чітко визначено (перевищення обмежень швидкості руху транспортних засобів, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху, порушення правил зупинки і стоянки, а також установлені для транспортних засобів заборони рухатися смугою для маршрутних транспортних засобів, тротуарами чи пішохідними доріжками, виїзд на смугу зустрічного руху). Чи буде мати розповсюдження в подальшому цієї новели на інші статті майбутнього кодифікованого акта про адміністративні правопорушення, чи має лише вузьку сферу застосування – безпеку дорожнього руху, з урахуванням практики його реалізації, міжнародного досвіду, мають дати відповідь вчені-адміністративісти.

### **Бібліографічні посилання**

1. *Доненко В.В.* Публічне адміністрування безпеки дорожнього руху: становлення в умовах реформування : монографія / В.В. Доненко. – Дніпропетровськ : Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ ; Ліра ЛТД, 2011. – 380 с.
2. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 19 липня 2015 року № 596-VIII // ВВРади України. – 2015. – № 39. – Ст. 372.
3. Ответственность за налоговые деликты по законодательству США // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.lawmix.ru/comm/624>
4. Портал автомобільних новин [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://automotoclub.info/category/statti/shtrafni-bali-dlya-vodiiiv-porivnyannya-sistem.html>

**Доненко В.В., Калугин Е.П.** **Новий вид взысканий в административно-деликтном законодательстве Украины и проблемы его внедрения.** Рассмотрены вопросы внедрения штрафных баллов как вида административных взысканий. Исследован опыт ведущих стран мира по применению штрафных баллов. Обозначены современные вопросы их внедрения и применения. Определены направления научного поиска в формировании административно-деликтного законодательства.

**Ключевые слова:** административно-деликтная ответственность, штрафные баллы, зарубежный опыт, безопасность дорожного движения/

**Donenko V.V., Kalugin Ye. P. Penalty points as a kind of administrative punishment: international experience and its introduction in Ukraine.** The article considers the questions of introduction of penalty points as a form of administrative penalties. Examines scientific views about the development of administrative sanctions in Ukraine, the problems of legal regulation of administrative offenses in the sphere of ensuring road traffic safety in Ukraine.

Analyzes the changes in the administrative-tort legislation regarding the introduction of penalty points. Examples of application of penalty points in countries such as USA, France, Finland, Israel.

Attention is drawn to the fact that successful implementation and application of penalty points is dependent on the terms of financing auto-commit offences in transport, introduction and use of structures, the creation of the new police force and the elimination of the State automobile Inspectorate. The directions of scientific research of the models of administrative penalties in the field of road safety and in General in the administrative-tort legislation.

**Keywords:** administrative-tort liability, penalty points, international experience, road safety.

*Надійшла до редакції 21.03.2016*