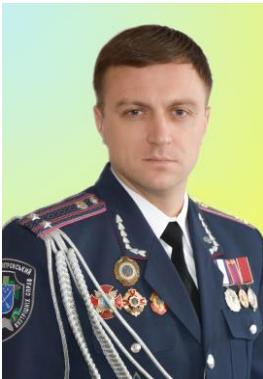


АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ПРАВООХОРОННОЇ ДІЯЛЬНОСТІ



Кацуба Р.М.

кандидат юридичних наук
(Дніпропетровський державний
університет внутрішніх справ)

УДК 351.811

ОКРЕМИЙ АСПЕКТ УДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ДЕЛІКТНОГО ЗАКОНОДАВСТВА У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА МОЖЛИВОСТІ ЙОГО РЕАЛІЗАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОЮ ПОЛІЦІЄЮ

Досліджено окремий аспект, що може сприяти поліпшенню ефективності адміністративно-деліктного законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, та можливості його застосування Національною поліцією. Акцентовано увагу на проблемах адміністративної відповідальності за порушення правил зупинки і стоянки.

Ключові слова: безпека дорожнього руху; Національна поліція; адміністративна відповідальність; зупинка і стоянка; удосконалення.

Постановка проблеми. Європейська інтеграція України обумовила необхідність системних реформ у багатьох сферах суспільного життя. Багато з проблем, що можуть бути вирішені за рахунок прийняття нового правового масиву та реалізації відповідних загальнодержавних програм, мають комплексний характер. Так, поліпшення стану забезпечення дорожнього руху безпосередньо пов'язане з удосконаленням діяльності Національної поліції та одночасним оновленням адміністративно-деліктного законодавства. Тобто проблема безпеки дорожнього руху вимагає належного розв'язання як на правовому, так і на організаційному рівнях.

Актуальність теми підкріплюється статистичними даними. Так, у період з 01.01.2016 по 31.07.2016 року було вчинено 25 дорожньо-транспортних пригод (травмовано 24; загинула 1 особа), пов'язаних з порушенням правил зупинки і стоянки транспортного засобу [1]. Звичайно, що реальна кількість дорожньо-транспортних пригод та адміністративних правопорушень у згада-

ному напрямку є значно більшою, ніж репрезентують офіційні статистичні показники.

Аналіз публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми. Питаннями нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху займалися такі фахівці: В.В. Гаркуша, Т.О. Гуржій, В.В. Доненко, В.В. Єгупенко, В.І. Касинюк, В.В. Новіков, В.Й. Развадовський, А.О. Собакарь, В.К. Шкарупа, Х.П. Ярмакі та багато інших.

Водночас у представленому дослідженні пропонуємо розглянути окремий аспект удосконалення, що може сприяти поліпшенню ефективності адміністративно-деліктного законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, та можливості його застосування Національною поліцією.

Метою статті є висвітлення окремого аспекту удосконалення адміністративно-деліктного законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та можливості його реалізації Національною поліцією.

Переходячи до **викладу основного матеріалу дослідження**, зауважимо, що серед іншого, до повноважень Національної поліції віднесено: 1) здійснення превентивної та профілактичної діяльності, спрямованої на запобігання вчиненню правопорушень; 2) виявлення причин та умов, що сприяють вчиненню кримінальних та адміністративних правопорушень, вжиття у межах своєї компетенції заходів для їх усунення; 3) вжиття заходів з метою виявлення кримінальних, адміністративних правопорушень; припинення виявлених кримінальних та адміністративних правопорушень; 8) у випадках, визначених законом, здійснення провадження у справах про адміністративні правопорушення, прийняття рішення про застосування адміністративних стягнень та забезпечення їх виконання; 11) регулювання дорожнього руху та здійснення контролю за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі [2].

Що стосується діяльності Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, варто зазначити наказ МВС від 7.11.2015 року № 1395 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі». Так, відповідно до закріпленої наказом Інструкції, в разі виявлення правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, розгляд якого віднесено до компетенції Національної поліції України, поліцейський виносить постанову у справі про адміністративне правопорушення без складання відповідного протоколу. Постанова виноситься у разі виявлення адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, передбачених статтями 80 і 81 (в частині перевищення нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах транспортних засобів), частинами першою, другою, третьою, п'ятою і шостою статті 121, статтями 121-1, 121-2, частинами першою, другою і третьою статті 122, частиною першою статті 123, статтею 124-1, статтями 125, 126, частинами першою, другою і третьою статті 127, статтями 128,

129, статтею 132-1, частинами шостою і одинадцятою статті 133-1, частинами першою, другою і третьою статті 140 КУпАП [3]. Відповідною Інструкцією також закріплено особливості оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення, відповідальність за які передбачена окремими статтями КУпАП (наприклад, статті 124, 130).

На наше переконання, значно більшої уваги патрульних підрозділів поліції та Національної поліції у цілому вимагає необхідність вирішення проблеми порушення правил зупинки і стоянки водіяма транспортних засобів. Адміністративна відповідальність за вказані вище дії передбачена положеннями статті 122 КУпАП «Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху».

Зауважимо, що порушення правил зупинки, стоянки віднесено до «порушень інших правил дорожнього руху». Поширеною формою таких протиправних діянь є зупинка і стоянка у заборонених місцях, що вбачається особливо актуальним у центральних районах великих населених пунктів.

Згідно з пунктами 15.9–15.10 Правил дорожнього руху, зупинка забороняється: а) на залізничних переїздах; б) на трамвайних коліях (крім, обумовлених пунктом 15.8 Правил випадків); в) на естакадах, мостах, шляхопроводах і під ними, а також у тунелях; г) на пішохідних переходах і ближче 10 м від них з обох боків, крім випадків надання переваги в русі; ґ) на перехрестях та ближче 10 м від краю перехрещуваної проїзної частини за відсутності на них пішохідного переходу, за винятком зупинки для надання переваги в русі та зупинки проти бокового проїзду на Т-подібних перехрестях, де є суцільна лінія розмітки або розділювальна смуга; д) у місцях, де відстань між суцільною лінією розмітки, розділювальною смугою чи протилежним краєм проїзної частини і транспортним засобом, що зупинився, менше 3 м; е) ближче 30 м від посадкових майданчиків для зупинки маршрутних транспортних засобів, а коли їх немає – ближче 30 м від дорожнього знака такої зупинки з обох боків; є) ближче 10 м від позначеного місця виконання дорожніх робіт і в зоні їх виконання, де це створить перешкоди технологічним транспортним засобам, що працюють; ж) у місцях, де буде неможливим зустрічний роз'їзд або об'їзд транспортного засобу, що зупинився; з) у місцях, де транспортний засіб закриває від інших водіїв сигнали світлофора або дорожні знаки; и) ближче 10 м від виїздів з прилеглих територій і безпосередньо в місці виїзду. В свою чергу, стоянка забороняється: а) у місцях, де заборонена зупинка; б) на тротуарах (крім місць, позначених відповідними дорожніми знаками, встановленими з табличками); в) на тротуарах, за винятком легкових автомобілів та мотоциклів, які можуть бути поставлені на краю тротуарів, де для руху пішоходів залишається щонайменше 2 м; г) ближче 50 м від залізничних переїздів; ґ) поза населеними пунктами в зоні небезпечних поворотів і випуклих переломів поздовжнього профілю дороги з видимістю або оглядовістю менше 100 м хоча б в одному напрямку руху; д) у місцях, де транспортний засіб, що стоїть, зробить неможливим рух інших транспортних засобів або

створить перешкоду для руху пішоходів; е) ближче 5 м від контейнерних майданчиків та/або контейнерів для збирання побутових відходів, місце розміщення або облаштування яких відповідає вимогам законодавства [4].

Як вбачається, факти неправильного паркування транспортних засобів водіями у більшості випадків є очевидними. Натомість, поліція на подібні протиправні дії дивиться «крізь пальці», реагуючи на окремі «резонансні» випадки. В разі оформлення матеріалів про вчинення відповідних правопорушень, водії (власники транспортних засобів) часто називають причиною протиправних дій відсутність або недостатню кількість відведених місць для паркування транспортних засобів, незадовільний стан дорожнього покриття, непрацюючі паркомати тощо.

Виправити існуючу ситуацію дозволить оптимізація діяльності патрульної служби Національної поліції у згаданому напрямку. Корисним тут може бути досвід роботи поліції зарубіжних держав, що полягає у запровадженні посад так званих «паркувальних інспекторів» та збільшенні обсягу штрафів за відповідні адміністративні правопорушення. Так, у США або окремих державах Європейського Союзу (далі – ЄС) (Угорщина, Польща, Франція) можна побачити посадових осіб поліції або інспекторів органів місцевого самоврядування, які фіксують такі правопорушення, заповнюючи штрафну квитанцію та закріплюючи її на авто. Цікаво, що блокування транспортного засобу не є обов'язковим заходом, а квитанція (повідомлення) про необхідність сплати штрафу може бути відправлена поштою за місцем реєстрації власника транспортного засобу.

Ще одним можливим шляхом є надання повноважень щодо оформлення штрафу за порушення правил зупинки і стоянки «паркувальних інспекторів» – з числа уповноважених співробітників місцевих рад. Згідно з відповідним законопроектом, пропонується, щоб накладати штраф і викликати евакуатор мали змогу спеціально уповноважені співробітники комунальних служб. На думку співавтора законопроекту Антона Геращенка, зоною відповідальності міської влади є порядок на вулицях міста. Сьогодні співробітники міськрад не можуть складати протоколи, вони змушені чекати поліцію. В результаті поліція відволікається від вирішення більш серйозних завдань для того, щоб оформляти такі протоколи. Інспектори можуть отримати право евакуювати автомобіль на штрафний майданчик, якщо машина залишена на проїжджій частині і перебиває два і більше рядів, припаркована на залізничних переїздах, трамвайних коліях, естакадах, виїздах, мостах, тунелях, пішохідних переходах і ближче десяти метрів від них, перехрестях. Крім того, не можна зупинятися ближче, ніж на 30 метрів від зупинок громадського транспорту та ближче ніж на 10 метрів від місця, де ведуться дорожні роботи. Також парковка буде визнана незаконною, якщо залишене авто закриває від водіїв сигнали світлофора та дорожні знаки або перешкоджає роботі комунальних, аварійних і оперативних служб. Інспектори зобов'язані зафіксувати порушення на фото або відео, повідомити поліцію і власника авто. Інспекторам делегуються повноваження виписувати штрафи порушнику і залишати копію пос-

танови на лобовому склі авто [5].

Отже, удосконалення діяльності Національної поліції полягає у запровадженні посад поліцейських інспекторів (з числа поліцейських або посадових осіб органів місцевого самоврядування), головним функціональним обов'язком яких буде запобігання, припинення, фіксація та оформлення адміністративно-процесуальних документів за подібні правопорушення. Практичне впровадження відповідної новації не потребує надмірних фінансових витрат з державного бюджету, але вимагає належної нормативно-правової регламентації та ретельної роботи відповідальних за її реалізацію посадових осіб.

Удосконалення адміністративно-деліктного законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху складає наступну змістовну складову досліджуваного аспекту. Так, на сьогодні лишається низка проблем, що полягають у належності та допустимості доказів, презумпції невинуватості, індивідуалізації відповідальності власників (співвласників) транспортних засобів, посиленні заходів адміністративної відповідальності тощо.

Варто погодитися із тезою Л.Ю. Веселової про те, що адміністративно-правове гарантування забезпечення безпеки дорожнього руху має бути визнано одним із найголовніших (пріоритетних) завдань політики держави, що полягає в удосконаленні й реалізації комплексу адміністративно-правових засобів, направлених на зниження рівня та запобігання дорожньо-транспортному травматизму. Наявність відповідальності за порушення приписів у сфері дорожнього руху й експлуатації транспорту являє собою найголовнішу складову запобігання порушенням на автотранспорті адміністративно-правовими засобами [6, с. 69].

Ю.С. Коллер справедливо зауважує, що в КУпАП необхідно передбачити розділ, в якому буде передбачено відповідальність за правопорушення у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту (в який буде входити підрозділ – правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху). Зараз в КУпАП існують загальні норми, що охороняють суспільні відносини безпеки руху від посягань на залізничному, повітряному, водному, автомобільному та інших видах транспорту [7].

Беззаперечно, слушною є думка О.С. Чижик, що законодавство у сфері безпеки дорожнього руху може бути реалізовано лише за наявності належної підзаконної бази, яка визначатиме механізм реалізації його норм [8].

На наше переконання, адміністративна відповідальність за порушення правил зупинки, стоянки вимагає істотного збільшення обсягу санкцій за вчинення подібних порушень. Адміністративна відповідальність, приміром? за припаркований автомобіль у забороненому місці (стаття 122 КУпАП), тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (255 гривень) або 50 штрафних балів [9].

Звичайно, що відповідні положення адміністративно-деліктного законодавства в сукупності із недосконалістю механізму притягнення до адміністративної відповідальності за порушення правил зупинки, стоянки являють

собою деліктогенні фактори у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Висновок. Окремим аспектом удосконалення адміністративно-деліктного законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та можливості його реалізації Національною поліцією можна вважати впровадження комплексних новацій, що мають полягати у такому:

1. Посилення відповідальності за вчинення адміністративних правопорушень, пов'язаних із порушенням правил зупинки та стоянки (паркування). Найбільш оптимальним вбачається виділення складу відповідного адміністративного правопорушення в окрему статтю КУпАП такого змісту: «Стаття 122-6 Порушення правил паркування. Порушення вимог законодавства щодо зупинки та стоянки тягне за собою накладення штрафу в розмірі шістдесяті неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (1020 гривень) або 100 штрафних балів».

2. Удосконалення діяльності патрульної служби Національної поліції у згаданому напрямку, що може полягати у запровадженні відповідних посад у складі патрульних підрозділів Національної поліції або у наділенні відповідними повноваженнями посадових осіб органів місцевого самоврядування.

Ми переконані, що лише комплексний підхід до впровадження зазначених нами пропозицій надасть можливість вирішити проблему забезпечення безпеки дорожнього руху в аспекті порушення правил зупинки і стоянки у найкоротший термін.

Бібліографічні посилання

1. Дорожньо-транспортні пригоди (за звітний період) за період з 01.01.2016 по 31.07.2016. НАІС ДДАІ МВС України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.sai.gov.ua/uploads/filemanager/file/dtp_07_2016.pdf.

2. Про Національну поліцію : Закон України від 2.07.2015 № 580-VIII // ВВР України. – 2015. – № 40–41. – Ст. 379.

3. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі : наказ МВС від 7.11.2015 р. № 1395 // Офіційний вісник України. – 2015. – № 88. – Ст. 2964.

4. Про Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст. 1852.

5. Штраф під «двірником» і евакуація авто без поліції: як нардепи хочуть поміняти правила паркування // Сьогодні.ua від 20.04.2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukr.segodnya.ua/ukraine/shtraf-pod-dvornikom-i-evakuaciya-avto-bez-policii-kak-narpery-hotyat-pomenyat-pravila-parkovki-709367.html>.

6. Веселова Л.Ю. Адміністративна відповідальність як засіб гарантування безпеки дорожнього руху / Л.Ю. Веселова // Науковий вісник Херсонського держ. ун-ту. Серія юридичні науки. – № 4. – Т. 2. – 2015. – С. 66–69.

7. Коллер Ю.С. Визначення поняття «Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» / Ю.С. Коллер // Часопис Академії адвокатури України. – № 9. – 2010 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.nbu.gov.ua/old_jrn/e-journals/Chaau/2010-4/10kysbdr.pdf.

8. Чижик О.С. Неврегульовані питання адміністративно-деліктного характеру у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху / О.С. Чижик // Часопис Нац. ун-ту «Острозька академія». Серія «Право». – № 2(8). – 2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

http://nbuv.gov.ua/UJRN/Choasp_2013_2_36.

9. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 р. № 8073-X // ВВР УРСР. – 1984. – Додаток до № 51. – Ст. 1122.

Кацуба Р.Н. **Отдельный аспект совершенствования административно-деликтного законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и возможности его реализации Национальной полицией.** Исследован отдельный аспект, который может способствовать повышению эффективности административно-деликтного законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, и возможности его применения Национальной полицией. Акцентируется внимание на проблемах административной ответственности за нарушение правил остановки и стоянки.

Ключевые слова: *безопасность дорожного движения; Национальная полиция; административная ответственность; остановка и стоянка; усовершенствование.*

Katsuba R.M. **The separate aspect of improving the administrative and delict legislation on traffic safety and the possibility of its implementation by the National Police.** The article reveals the separate aspect that can improve the efficiency of the administrative and delict legislation on traffic safety and the possibility of its implementation by the National Police. Attention is paid on the problems of administrative responsibility for violation of stopping and parking.

Keywords: *road safety; National Police; administrative responsibility; stopping and parking; improvement.*

Надійшла до редакції 18.10.2016



Репан М.І.

викладач

(Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ)

УДК 342.95

ОСОБЛИВОСТІ ПРИЙНЯТТЯ ІНСПЕКТОРАМИ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ м. ДНІПРО ЗАЯВ ТА ПОВІДОМЛЕНЬ ПРО СКОЄННЯ НАСИЛЛЯ В СІМ'Ї

Проаналізовано діяльність патрульної поліції м. Дніпро по застосуванню адміністративного законодавства щодо протидії насильства в сім'ї. Розкрито недоцільність використання бланку протоколу про вчинене кримінальне правопорушення, який передбачений Інструкцією про порядок ведення єдиного обліку в органах поліції України заяв і повідомлень про вчинені кримінальні правопорушення та інші події, затвердженою наказом МВС України № 1377 від 06.11.2015, при прийнятті заяви про насильство в сім'ї, де вбачаються ознаки адміністративного правопорушення.

Ключові слова: *заяви та повідомлення про насилля в сім'ї, прийняття заяв про адміністративні та кримінальні правопорушення, справа про адміністративне правопорушення, бланк протоколу про вчинене кримінальне правопорушення.*