УДК 342.9:35

О. С. ФЕДЧЕНКО
Міжрегіональна Академія управління персоналом, м. Київ

ЗМІНА СИСТЕМИ РОБОТИ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ НАЦІОНАЛЬНОЮ ПОЛІЦІЄЮ УКРАЇНИ У ПОРІВНЯННІ З ДІЯЛЬНІСТЮ ДЕРЖАВНОЇ АВТОМОБІЛЬНОЇ ІНСПЕКЦІЇ

Наукові праці МАУП, 2016, вип. 48(1), с. 122–125

Особливий інтерес становить питання щодо діяльності Національної поліції України у сфері забезпечення проблем дорожнього руху, а наявні проблеми впливають на суспільство. Зазначено, що головною проблемою діяльності Державної автомобільної інспекції була система показників, за допомогою якої керівництво намагалося створити ілюзію активної діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. В діяльності Національної поліції України такі показники відсутні, що дає можливість реальніше оцінювати ситуацію у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

На сучасному етапі функціонування Національної поліції України вона, за останніми опитуваннями, має підтримку понад 70 % громадян, що є високою оцінкою, зважаючи на те, що міліція останнім часом мала підтримку 10–15 % громадян.

Такі результати зумовлені низкою позитивних факторів, що впливають на діяльність Національної поліції України, а саме: її відкритість, намагання надати допомогу, безсторонність та відсутність каральної складової в її діяльності. Одним із найістотніших факторів, який впливає на позитивний імідж Національної поліції України, є те, що змінилася система діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Якщо працівники Державної автомобільної інспекції в минулому були змушені виявляти і притягати до відповідальності порушників правил дорожнього руху, при цьому конкретним завданням була певна кількість виявлених порушень, то новостворена поліція таких завдань не має, тому й більшість порушень працівниками поліції не реєструються, а водії тільки попереджаються.

Водночас зростання кількості дорожньо-транспортних пригод та ігнорування правилами дорожнього руху окремими водіями вказує на необхідність підвищення вимог до водіїв, встановлення європейських вимог до забезпечення безпеки дорожнього руху.

Виявимо окремі недостатньо ефективні методи діяльності новоствореної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та сформулюємо пропозиції щодо їх удосконалення.

Як зазначалося, працівники Державної автомобільної інспекції здебільшого виконували каральні функції. Якщо ми проаналізуємо, як висвітлювалися в наукових працях напрями діяльності Державної автомобільної інспекції, то можна констатувати, що основний напрям діяльності Державтоінспекції передбачав передусім покарання, хоч і стверджувалося, що головною метою є профілактика. У працях М. М. Стоцької, М. М. Долгополової, Г. К. Голубєвої [1; 2; 3] та інших дослідників чітко простежується насамперед каральний напрям діяльності Державтоінспекції у сфері забезпечення без-

© О. С. Федченко, 2016

пеки дорожнього руху. В останньому доробку Д. В. Белиха, Ю. С. Коллера, О. В. Дроздова, О. С. Петренка, О. В. Дудника [4; 5; 6; 7; 8] підкреслюється, що необхідно зробити більш надійним контроль різних видів: внутрівідомчий, судовий та громадський, а також нагляд прокуратури за додержанням законодавства у сфері безпеки дорожнього руху, посилити відповідальність працівників Державної автомобільної інспекції за незаконне звільнення порушників правил дорожнього руху від відповідальності та застосовувати більш жорстко передбачені законом заходи щодо звернення постанов про порушення правил дорожнього руху до виконання.

Отже, ми можемо спостерігати збільшення адміністративного тиску на учасників дорожнього руху з метою виконання ними вимог правил дорожнього руху. Питання профілактики певною мірою відходило на другий план.

Підхід працівників новоствореної поліції МВС України відрізняється від тотального контролю за водіями та іншими учасниками дорожнього руху, який практикувався працівниками Державної автомобільної інспекції. Головний плюс у цій діяльності — відсутність планових показників по кількості виявлених порушень правил дорожнього руху.

Працівники Національної поліції України більш повно контролюють дорожній рух, але роблять це відкрито, не звертаючи увагу на дрібні порушення правил дорожнього руху, які для працівників Державної автомобільної інспекції були практично способом вимагання грошей. Це стосується, наприклад, перетинання суцільної лінії розмітки на вулицях, неправильне перешикування під час поворотів тощо.

Такі порушення здебільшого не призводять до дорожньо-транспортних пригод, але показують недисциплінованість учасників дорожнього руху.

Особливою рисою діяльності працівників Національної поліції України також є те, що вони не перебувають на місці і не "виловлюють" порушників на закритих поворотах та в інших місцях, де водії можуть допускати порушення правил дорожнього руху. Це також позитивно впливає на імідж Національної поліції України.

Ще однією перевагою діяльності новоствореної Національної поліції України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є те, що порушники не можуть відкупитися за вчинене правопорушення, що досить часто можна було зробити під час діяльності служби Державної автомобільної інспекції.

Порушник має відповідати згідно із законодавством, якщо він допустив порушення. Водночас, як уже відмічалося, працівники Національної поліції України досить часто зупиняють порушників і роблять попередження, що також певною мірою впливає на підвищення їхнього іміджу.

Проте попередження про порушення правил дорожнього руху повинні фіксуватися, на чому неодноразово зауважували дослідники [9] ще до введення Національної поліції України. Про це зараз говорять і законодавці, навіть внесено доповнення до Кодексу України про адміністративні правопорушення про введення системи штрафних балів [10]. Однак питання вирішено не повністю.

Як свідчить статистика [11], найбільше дорожньо-транспортних пригод вчиняється саме через порушення вимог ст. 122 Кодексу України про адміністративні правопорушення [12]. Тобто під час проїзду перехресть, зупинок транспортних засобів загального користування, проїзду на заборонений сигнал світлофора або жест регулювальника, під час обгону та роз'їзду, при недотриманні безпечної дистанції чи інтервалу під час руху, під час проїзду автомагістралями, користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами на початку руху чи при зміні його напрямку, та користування під час руху засобами зв'язку, які не обладнані відповідними технічними пристроями для використання їх без допомоги рук.

Водночас законодавство передбачає лише притягнення до відповідальності тих водіїв, які допустили порушення, і такі порушення зафіксовані в автоматичному режимі. Своєю чергою порушень щодо вимог ст. 122 в Україні за рік фіксувалося до 800 тис.

Мабуть, необхідно фіксувати такі порушення і використовувати штрафні бали працівниками Національної поліції України.

Наступним недоліком у діяльності Національної поліції України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є те, що немає стаціонарних постів, які б працювали для забезпечення безпеки дорожнього руху. Такі стаціонарні пости, особливо на в'їздах до великих міст, можуть допомагати виявленню та попередженню правил дорожнього руху.

Як недолік у законодавстві, яке вносить зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення, слід відмітити відсутність посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння. У багатьох країнах Європи за таке порушення накладаються штрафи у дуже великих розмірах, передбачено ув'язнення, а при повторному виявленні таких порушень — конфіскація транспортного засобу.

Недоліком у роботі Національної поліції України є відсутність контролю за дорожнім рухом на трасах, тобто необхідно відновити пости, які б контролювали рух, але про те, що водій наближається до посту контролю, водій має бути проінформований.

Загалом діяльність Національної поліції України сприяє підвищенню іміджу поліції та наближенню України до вимог європейських стандартів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху.

Отже, Національна поліція України нині має підтримку і повагу серед населення, що досягається завдяки зміні системи роботи у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху з карального на профілактичний. Водночас для ефективнішої роботи з попередження порушень правил дорожнього руху необхідно:

1) запровадити систему нарахування штрафних балів та ефективно її застосовувати;

2) внести пропозиції щодо підвищення відповідальності за порушення правил дорожнього руху, особливо тих, що передбачені ст. 122 Кодексу України про адміністративні правопорушення, а саме: під час проїзду перехресть, зупинок транспортних засобів загального користування, проїзду на заборонений сигнал світлофора або жест регулювальника, під час обгону та роз'їзду, при недотриманні безпечної дистанції чи інтервалу під час руху, під час проїзду автомагістралями, користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами на початку руху чи при зміні його напрямку, та користування під час руху засобами зв'язку, які не обладнані відповідними технічними пристроями для використання їх без допомоги рук;

3) внести пропозиції щодо підвищення відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння.

Література

1. *Стоцька М. М.* Провадження у справах про адміністративні проступки в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / М. М. Стоцька. — Х., 2007. — 198 с.

2. *Долгополова М. М.* Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / М. М. Долгополова. — Х., 2003. — 210 с.

3. *Голубєва Г. К.* Адміністративно-правова кваліфікація порушень водіями правил експлуатації автотранспортних засобів: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / Г. К. Голубєва. — К., 2008. — 233 с.

4. *Коллер Ю. С.* Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: монографія / Ю. С. Коллер, А. О. Собакарь. — К.: МП Леся, 2015. — 205 с.

5. *Бєлих Д. В.* Адміністративна діяльність Державної автомобільної інспекції МВС України: монографія / Д. В. Бєлих, А. О. Собакарь. — К.: МП Леся, 2015. — 197 с.

6. *Дроздов О. В.* Адміністративно-юрисдикційна діяльність Державної автомобільної інспекції МВС України: монографія / О. В. Дроздов, А. О. Собакарь. — К.: МП Леся, 2015. — 180 с.

7. *Петренко О. С.* Адміністративна діяльність Державної автомобільної інспекції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та громадської безпеки: монографія / О. С. Петренко, В. О. Заросило. — К.: МП Леся, 2014. — 231 с.

8. *Дудник О. В.* Діяльність Державної автомобільної інспекції у запобіганні і протидії дитячому дорожньо-транспортному травматизму: монографія / О. В. Дудник, В. О. Заросило. — К.: МП Леся, 2014. — 218 с.

9. *Петренко О. С.* Окремі питання підвищення охорони прав громадян та забезпечення безпеки дорожнього руху та встановлення штрафних тарифів / О. С. Петренко // Актуальні пробл. адмін. законодавства України: шляхи його вдосконалення: матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф. — Івано-Франківськ: ІФССШМ, 2010. — С. 182–185.

10. *Закон* України "Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху" від 14 липня 2015 р. № 596-VIII // ВВР України. — 2015. — № 39. — Ст. 372.

11. *Поліщук М. Г.* Захисник у адміністративному процесі під час розгляду справ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.07 / М. Г. Поліщук. — К.: МАУП. — 228 с.

12. *Кодекс* України про адміністративні правопорушення // ВВР УРСР. — 1984. — Додаток до № 52. — Ст.1122 (із наступними змін. та допов.).

З метою підвищення відповідальності за окремі правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху запропоновано підвищити відповідальність за окремі правопорушення, а також певним чином удосконалити систему організаційного забезпечення діяльності підрозділів Національної поліції України.

In order to increase individual responsibility for violations in the field of road safety is proposed to increase individual responsibility for the offense and make some improvements to the system of organizational support of units of the National Police of Ukraine.

С целью повышения ответственности за отдельные правонарушения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения предлагается повысить ответственность за отдельные правонарушения, а также определенным образом усовершенствовать систему организационного обеспечения деятельности подразделений Национальной полиции Украины.

Надійшла 19 січня 2016 р.