

## **Порівняльна характеристика правового регулювання адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху в Україні та європейських країнах**

*Лобко К., студент групи Ю-05  
Науковий керівник – Янішевська К. Д.,  
викладач кафедри права СумДУ*

За статистикою протиправні прояви в сфері безпеки дорожнього руху є найпоширенішими у світі серед інших адміністративних проступків, їх кількість у загальному обсязі реалізації адміністративно-юрисдикційних повноважень державних органів складає близько 55-60 відсотків.

Протягом 2011 року сталося майже 203 тис. дорожньо-транспортних подій, в яких загинуло більше 4,5 тис. осіб і понад 32 тис. отримали травми. Було задокументовано 5 млн. порушень Правил дорожнього руху і водіями, і пішоходами, зареєстровано майже 300 тис. випадків керування транспортом нетверезими водіями. Але щодо половини з цих порушень не було застосовано жодного простого заходу реагування. На думку В. М. Лозового, начальника Департаменту ДАІ МВС України: «Нинішня адміністративна практика часто зводить до нуля зусилля ДАІ. Справи про грубі порушення Правил дорожнього руху доходять до судових розглядів лише на 40-50 %, інша половина зависає в повітрі. А як відомо, порушення без покарання перетворюються на заохочення» [1, с. 11].

Аналіз впливу зазначених процесів на безпеку дорожнього руху у ряді зарубіжних країн, розуміння існуючих об'єктивних залежностей між установленими вимогами нормативно-правових актів, контролем за їх дотриманням і негайним застосуванням адекватних санкцій за порушення дозволяє підвищити ступінь правопорядку у цій сфері, ще раз доводить, що в Україні необхідно спростити порядок розгляду адміністративних матеріалів за порушення Правил дорожнього руху. Одним із шляхів зменшення негативних тенденцій зростання дорожнього травматизму є посилення відповідальності водіїв і посадових осіб за порушення правил, норм і стандартів при забезпеченні безпеки дорожнього руху, як це останнім часом зроблено в більшості зарубіжних країн. Наприклад, у сусідній Польщі розмір штрафу складає від 200 до 500 злотих у разі скоєння декількох порушень – 1000 злотих. У країні діє спрощений порядок покарань. Штраф може бути сплачений на місці (переданий готівкою працівнику поліції з видачею останнім відповідної квитанції на підтвердження цього факту). У всіх інших випадках працівник поліції виписує квитанцію, в якій зазначається розмір штрафу, який необхідно сплатити протягом 7 днів через банківські установи [2].

Крім того, цікавою є наявність у Польщі згідно з законом «Право на дорожній рух» накопичувальної системи штрафних балів. Міністерством юстиції визначений перелік правопорушень, за які водію нараховуються штрафні бали, та їх розмір за конкретне порушення (від 1 до 10 балів за порушення), а також розроблено Порядок застосування системи обліку штрафних балів.

У разі перевищення максимально допустимих 24 балів інформація про цей факт надсилається до відділу дорожньої поліції за місцем проживання правопорушника для вилучення у нього посвідчення водія та направлення для перездачі теоретичних і практичних іспитів з Правил дорожнього руху. На сьогодні в нашій країні відсутній загальнодержавний автоматизований банк даних, який би дозволяв здійснювати реєстрацію та облік фактів порушення адміністративного законодавства, а також чіткий механізм контролю за сплатою порушниками штрафів.

У цьому контексті необґрунтованим, на нашу думку, є виключення ч. 5 ст. 265 КУпАП, яка передбачала вилучення посвідчень водія за грубі повторні порушення, зруйнований напрацьований механізм адміністративного впливу на транспортну дисципліну [4, с. 7].

У багатьох зарубіжних країнах напрацьований механізм обліку повторних грубих правопорушень і в більшості з них на такі порушення діє значний адміністративний ресурс, який сприяє покращанню транспортної дисципліни. Іноді підвищені розміри штрафів сприяють покращанню ситуацій на шляхах. Наприклад, за порушення правил перевезення небезпечних, великогабаритних вантажів і великовагових вантажів на автомобільному

транспорті штрафи, перераховані на українські гривні, складають: в Угорщині від 190 до 1,9 тис. грн.; в Австрії від 2,5 до 14,5 тис. грн.; в Чехії від 9 до 150 тис. грн.; Польщі від 300 грн. до 21 тис. грн.; Німеччині від 550 грн. до 8 тис. грн. Тому цих порушень у десятки разів менше, ніж на Україні.

Порівняльний аналіз відносних показників аварійності в Україні та інших країнах світу показав, що в Україні не вдалося вийти на рівень безпеки дорожнього руху, який відповідає міжнародним аналогам. У нас один з найвищих рівнів ризику загибелі населення. У дорожньо-транспортних пригодах транспортні засоби в 1,4-2 рази небезпечніші, ніж в Угорщині, Болгарії, Польщі, у 4-5 разів небезпечніші, ніж у Франції, Австрії, Німеччині, й 4-7 разів небезпечніші, ніж у Данії, Швеції [3, с.44].

У процесі інтеграції України до правового поля європейського співтовариства виникає потреба подальшого наближення національного законодавства про дорожній рух до міжнародних норм та стандартів. Тому в Україні необхідно також об'єднати нормативну базу в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в одну збірку з наданням їй статусу закону. А існуючі нормативні акти привести у відповідність, уникаючи розбіжностей і дублювання.

Підсумовуючи викладене, зазначимо, що зарубіжний досвід свідчить, що посилення відповідальності за деякі порушення Правил дорожнього руху сприяє покращанню застосування принципово нових механізмів адміністративно-правових засобів підвищення безпеки дорожнього руху, які вже дали позитивні результати в цих країнах, не завадило б запровадити і у нас в Україні. Головними завданнями при вирішенні цієї проблеми є надання населенню та фахівцям необхідної інформації з питань безпеки дорожнього руху, робота в освітній та соціальній сферах, проведення широкомасштабних агітаційних (рекламних) компаній, дослідницька робота, аналіз дорожньо-транспортних пригод, адміністративного та іншого впливу на учасників руху тощо.

#### Література

1. Єгупенко В. В. Заходи запобігання та припинення адміністративних правопорушень на транспорті органами Державної автомобільної інспекції МВС України : автореф. дис. на здобуття наук ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Теорія управління; адміністративне право і процес; фінансове право» / В. В. Єгупенко. – Х., 2002. – 16 с.
2. Будник С. І. Інформатизація процесів адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинили пошкодження майна [Електронний ресурс] / С. І. Будник // Наукові записки Інституту Законодавства Верховної Ради України. – 2011. – № 3 (6). – Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc\\_Gum/Nzizvru/2011\\_3/r6\\_37.html](http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Nzizvru/2011_3/r6_37.html)
3. Доненко В. В. Систематизація законодавства України про дорожній рух: її перспективи / В. В. Доненко // Право України. – 2010. – №3. – 42-45 с.
4. Развадовський В. Й. Адміністративна відповідальність за порушення норм, правил і стандартів, що торкаються забезпечення безпеки дорожнього руху: Автореф. канд. юр. наук. / В. Й. Развадовський // – Одеса, 2009. – 10 с.