

Література:

1. Грибан В. Г. Валеологія: Підручник. – К.: Центр учбової літератури, 2012.- 342 с.
2. Гончаренко М.Є. Еколого-валеологічна культура майбутнього вчителя як актуальна проблема вищої педагогічної освіти//Здорове довголіття-здорова нація, Бердянськ: БДПУ.-2006.-с.29-75
3. Лисицын Ю.П. Концепция формирования здорового образа жизни//Сб. научных трудов.-М., 1991.-с.3-27
4. Барко В.І., Бойко О.В., Ірхін Ю.Б. та ін. Формування лідерства і прихильності до здорового способу життя у військовослужбовців і працівників правоохоронних органів України: навчальний посібник. – К.: К.І.С., 2008.-200 с.
5. Кравченко Л.М. Екологічні умови як формуючі фактори спадкоємної і адаптаційної обумовленості інтелекту//Здорове довкілля-здорова нація, Бердянськ: БДПУ.-2006.-с.12-15
6. Соціально-просвітницькі тренінги з формування мотивації до здорового способу життя та профілактики ВІЛ/Сніду/ С.В. Страшко, Л.А. Животовська., О. Д. Гречишкіна та ін./ За редакцією С.В. Страшка.- К.: Освіта України, 2006.-260 с.
7. Развитие массового спорта в республике Казахстан как показатель эффективности управления //Материалы 6: Международной научно-практической конференции «Менеджмент в спорте.Глобальные вызовы и региональное развитие»/Мельников В.Л., Грибан В.Г. -С.-Петербург, 2017

Доненко Валерій Вікторович,
доктор юридичних наук, доцент,
професор кафедри загальноправових дисциплін
та адміністрування Дніпропетровського
державного університету внутрішніх справ

**АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
ЯК ЗАСІБ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ:
СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ**

Соціально-політичні зміни в Україні та нові пріоритети державотворення, в основу яких покладено примат забезпечення прав і свобод людини і суспільства в цілому, стимулюють вітчизняну юридичну науку до пошуку нових форм забезпечення потреб суспільства правовими засобами. Одним із наріжних шляхів активізації процесу переходу від застарілих і архаїчних дослідницьких моделей до інноваційних є створення нової наукової адміністративно-правової доктрини, яка б враховувала принципові зміни у погляді на суспільне призначення адміністративного права, розуміння його як права забезпечення і захисту прав людини [1, с. 67].

Аналіз чинного законодавства в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а також його ретроспективний аналіз свідчать про неможливість його удосконалення без переосмислення значення інституту адміністративної та кримінальної відповідальності за порушення правил дорожнього руху.

Каменем спотикання для докорінного перегляду концепції адміністративної та кримінальної відповідальності до сих пір є точка зору, що основною причиною аварійності – порушення Правил дорожнього руху (при відповідному зростанні адміністративної та кримінальної відповідальності) Життя свідчить, що відійти від стереотипу досить важко. На протязі більш ніж 50 років під час врегулювання суспільних відносин в різних сферах чітко проглядався пріоритет держави над інтересами громадян. За основу завжди покладалася гіпотеза про те, що основна причина ДТП (злочинів чи правопорушень) полягає в не законслухняній поведінці громадян, впливати на яких можна було шляхом посилення відповідальності. При цьому самим винуватцем ДТП, як правило, був водій механічного транспортного засобу, а не держава в особі відповідних органів, які повинні за своїм статусом та призначенням створювати цивілізовані умови для безаварійного функціонування складної антропологічної системи “дорожній рух”.

Навіть прокримінальна, деліктна спрямованість особи, не може нехтувати тією здавалось беззаперечною істиною, що не можна: керувати транспортним засобом у стані сп'яніння, перевищувати швидкість, проїжджати на заборонений сигнал світлофору (переїзд, перехрестя) і таке інше. Здається всім зрозуміло, що нехтування заборонами та приписами в цій сфері загрожує власне особі, оточуючим, іншим учасникам дорожнього руху, пішоходам, - життям, здоров'ям, матеріальними наслідками, і адміністративна делікатність в цій сфері – в цілому нації, державі, національній безпеці.

Наразі у суспільстві ширяться пропозиції щодо чергового посилення адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху та встановлення (поновлення) кримінальної відповідальності.

Разом з тим, вважаємо за необхідне звернути увагу на доцільності посилення адміністративної відповідальності. Адже здебільшого саме через посилення адміністративної відповідальності робляться спроби щодо покращення ситуації на дорогах.

Останні важливі зміни у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху були введені Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 14 липня 2015 року [2]. Було внесені значні зміни до порядку та видів адміністративних стягнень, який існував у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Так, по-перше, введено новий вид стягнень (саме вид стягнень, адже ним додано статтю 24 КУпАП «Види адміністративних стягнень») – штрафні бали, по-друге, встановлено особливий порядок їх застосування, по-третє, штрафи встановлено з чітко визначеним розміром без будь-якої альтернативи щодо як самої суми так і накладення адміністративного стягнення в цілому, по-четверте, суттєво зменшено кількість складів адміністративних правопорушень в сфері безпеки дорожнього руху за які передбачається санкція – попередження. А Законом України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушен-

ня 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» від 7 липня 2016 року [3].

Внесені важливі зміни до статті 25 КУпАП за якими оплатне вилучення, конфіскація предметів та позбавлення права керування транспортними засобами можуть застосовуватися як основні, так і додаткові адміністративні стягнення, у зв'язку з цим суттєво посилюється потенціал існуючих санкцій в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Так, у статті 130 КУпАП встановлені наступні стягнення за частиною першою, це "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"; а за частинами другою і третьою цієї статті; 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. А за дії, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені особою, яка двічі протягом року піддавалася адміністративному стягненню 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, -тягнуть за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі двох тисяч чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк десять років і на інших осіб - накладення штрафу у розмірі двох тисяч чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого".

На фоні таких змін ми маємо наступну статистику за окремими показниками стосовно причин ДТП з постраждалими за 2016 рік : керування у нетверезому стані: 2365 (у 2015 році) та 1892 (2016 р) , зниження на 20,1 %; перевищення встановленої швидкості руху 111 (2015) та 142 (2016), зростання на 27,9 %; перевищення безпечної швидкості 5540 (2015 р.) та 4667 (2016 р.) зниження на 15,8 %. Показник перевищення швидкості руху має тенденцію до зростання за відсутності контролю за швидкістю руху поліцією, які не мають відповідних засобів для її фіксації. Тому фактично контроль за швидкістю руху ними не здійснюється. І це актуальне питання потребує негайного вирішення.

Ситуація за статистикою виглядає обнадійливою, тому як маємо певне зниження за окремими показниками порушень правил дорожнього руху. А чи можна пов'язувати ці результати з прийняттям змін до адміністративно-деліктного законодавства? Так, можемо. Але в цьому і полягає основна небезпека, коли саме тільки через посилення відповідальності, встановлення додаткових обмежень робить спроби вплинути на ситуацію з безпекою дорожнього руху. Ретроспективний аналіз таких змін ще з радянських часів свідчить про їх тимчасовий ефект, необхідність знову посилювати відповідальність в сфері безпеки дорожнього руху. Таким чином, на протязі більш ніж 50 років під час врегулювання суспільних відносин в різних сферах чітко проглядався пріоритет держави над інтересами громадян, громадянина. За основу завжди покладалася гіпотеза про те, що основна причина ДТП (злочинів чи правопорушень) полягає в не законслухняній поведінці громадян, впливати на яких можна було шляхом посилення відповідальності. При цьому самим винуватцем ДТП, як правило, був водій механічного транспортного засобу, а не держава в особі відповідних органів, які повинні за своїм статусом та призначенням створювати цивілізовані умови для безаварійного функціонування складної антропологічної системи "дорожній рух". З цього періоду закладалося легковажне ставлення до протидії адміністративним проступкам через видання численних законодавчих та підзаконних актів "про посилення боротьби" з тими чи іншими правопорушеннями. Ідеологізована парадигма "боротьби з правопорушеннями" дезорієнтувала правоохоронні органи, підміняючи реальність недійсними задачами "викоренення" правопорушень. Зовнішнім проявом такої політики стала орієнтація системи на показники роботи у вигляді складених протоколів та кількості осіб, притягнутих до відповідальності. Така позиція була виявом адміністративно-деліктної політики радянської держави, а її окремі сучасні прояви є рудиментарними залишками.

Нам треба усвідомити, що суспільні відносини, які утворюють дорожній рух настільки багатоманітні, що забезпечити їх правове регулювання тільки за допомогою правил неможливо. Необхідні додаткові заходи з оптимізації дорожнього руху, по упорядкуванню відносин між його учасниками стосовно конкретної характеристики вуличної мережі, параметрами руху тощо. Це досягається за допомогою технічних засобів безпеки дорожнього руху.

Сучасні досягнення багатьох галузей науки і техніки змушують по-новому підходити до питання правового регулювання суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху з урахуванням впливу на них науково-технічного прогресу, «оновленого погляду на суспільне призначення адміністративного права».

Необхідно зрозуміти, що зміст безпеки в цій сфері, адміністративно-правова організація її стану полягає у забезпеченні захищеності від певних загроз у процесі впорядкування відносин у сфері дорожнього руху. І, навпроти, спроби на державному рівні вплинути на деліктну ситуацію у сфері безпеки дорожнього руху традиційними методами - посиленням, зменшенням санкцій, скасуванням окремих заборон (номерні знаки, швидкість руху тощо)

не мають шансу на успіх.

“Сьогоденність” законів та підзаконних актів, необхідність постійного внесення в них змін та доповнень, їх неузгодженість з прийнятими актами вимагає формування правової політики з далекоглядними цілями, які б узгоджувалися з галузевими політиками (кримінальної, адміністративної тощо). Важливим кроком до вирішення цих завдань може бути законодавче визнання кримінальних (підсудних) проступків та віднесення до них певних порушень правил дорожнього руху. Саме держава несе відповідальність за формування стратегії протидії правопорушенням, системі заходів та засобів вирішення цих проблем.

Література

1. Виконавча влада і адміністративне право/ За заг. ред. В.Б. Авер'янова. – К.: Видавничий Дім «Ін-Юре», 2002. – 668 с.

2. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 19 липня 2015 року № 596-VIII // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2015. – № 39. – Ст.372.

3. Закон 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» від 7 липня 2016 року № 1446-VIII // Відомості Верховної Ради (ВВР), 2016, № 33, ст.565.

Кобзар Олександр Федорович,

доктор юридичних наук, доцент,

завідувач кафедри кримінального процесу

Дніпропетровського державного

університету внутрішніх справ

ОСНОВНІ ЗАСАДИ ПРАВООХОРОННОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ

В умовах євроінтеграційних та глобалізаційних перетворень, які відбуваються сьогодні в Україні, перед правоохоронними органами постає ряд важливих завдань, серед яких першочергового значення набувають забезпечення реалізації людиною та громадянином своїх невід'ємних прав і свобод, гарантованих Конституцією, підтримання публічної безпеки і правопорядку.

Національна поліція України – досить молода структура, яка перебуває в процесі свого становлення, адже сьогодні в Україні триває реформування правоохоронної системи. Основною метою реформування правоохоронних органів в Україні є підвищення ефективності їх діяльності, перехід на якісно новий рівень, який враховує інтереси суспільства та держави. У зв'язку з цим, під час здійснення поліцейської діяльності повинні обов'язково врахо-