

2. Доповідь «Верховенство права» Європейської Комісії «За демократію через право» (Венеційська Комісія) від 4 квітня 2011 року (Доповідь № 512/2009). URL: [https://www.venice.coe.int/webforms/documents/default.aspx?pdffile=CDL-AD\(2011\)003rev-ukr](https://www.venice.coe.int/webforms/documents/default.aspx?pdffile=CDL-AD(2011)003rev-ukr) (дата звернення: 24.02.2021).

Бурла К.Г.

*здобувач 1 курсу магістратури кафедри конституційного,
адміністративного та фінансового права
Чернівецького юридичного інституту
Національного університету «Одеська юридична академія»*

ПРОБЛЕМИ ПРАВОЗАСТОСУВАННЯ ПРИ ПРИТЯГНЕННІ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Необхідність вдосконалення регулювання відносин безпеки дорожнього руху пов'язана з безпрецедентним збільшенням кількості дорожньо-транспортних пригод в Україні, яка випереджає більшість країн світу. Тому, потрібно вирішити на державному рівні дану проблему, яка полягає у вдосконаленні практики правоохоронних органів при притягненні до адміністративної відповідальності за правопорушення Правил дорожнього руху.

Слід зазначити, що концепція безпеки дорожнього руху є предметом численних адміністративно-правових досліджень. На думку С. М. Гусарова, безпека дорожнього руху є елементом національної безпеки, а також виступають правовими та штрафними заходами уповноважених державних органів щодо захисту конституційних прав і свобод учасників дорожнього руху [4, с. 87].

На наш погляд, адміністративна відповідальність за порушення безпеки дорожнього руху є однією з найважливіших адміністративно-правових підвалин, яка використовується для переслідування та покарання правопорушників, наведення

порядку та запобігання новим правопорушенням. Тому, місце та роль адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху є одним із найважливіших інститутів для практики правозастосування правоохоронних органів [3, с. 6].

Проте, на думку багатьох вітчизняних дослідників даної проблеми, в Україні практика правозастосування правоохоронних органів є досить неефективною у притягненні до адміністративної відповідальності при порушенні правил дорожнього руху як через недоліки нормативних актів, так і практику їх застосування. Також, слід погодитись, що ефективність адміністративних санкцій безпосередньо залежить від їх фактичного виконання [2, с. 37].

Основною причиною цього є невідповідність до вимог сучасної правоохоронної практики щодо забезпечення людських прав і свобод, а також нехтування потенціалом впровадження відповідних та перспективних інформаційних технологій для підвищення її ефективності у повсякденному житті [1, с. 109].

Так, у 2015 р. Кабінет Міністрів України вирішив, що впровадження нових технологій та технічних засобів щодо запобігання порушення правил дорожнього руху є необхідністю, оскільки це вдосконалює практику притягнення до відповідальності правопорушників [10]. Однак перейняття досвіду щодо організації та управління безпекою дорожнього руху, а також найсучасніших технологій, які можуть значно зменшити кількість ДТП та покращать роботу компетентних органів у вітчизняній практиці є надто повільною.

Для виправлення такого становища покликаний слугувати Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 14 липня 2015 року № 5996-VIII. Зокрема, Закон України «Про дорожній рух» доповнено ст. 53-1, а КУпАП – ст. 14-2, згідно з положеннями яких відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані у автоматичному режимі (за допомогою технічних засобів), несуть юридичні та фізичні засоби за якими зареєстровано транспортний засіб, з визнанням саме цих осіб суб'єктами правопорушень, передбачених ч. 1-3 ст. 122, 122-2, 122-4, 122-5 КУпАП [8]. У практиці

правоохоронних органів також існує проблема притягнення до адміністративної відповідальності за порушення ПДР, якщо транспортний засіб не зареєстровано в Україні. У цьому випадку він не підлягає державній реєстрації в Україні, а адміністративна відповідальність за правопорушення ПДР поширюється на особу, яка ввела такий транспортний засіб на територію України [9, с. 11].

Також зазначимо, що кілька років тому в Україні був прийнятий Закон України «Про національну поліцію», в якому в ч. 1 ст. 40 [6] з метою забезпечення ПДР, запобігання, виявлення або фіксація порушень громадської безпеки та захисту майна, поліція має право не тільки фіксувати на форменому одязі, службовому транспортному засобі, монтувати і розміщувати по зовнішньому параметру, будинках фото / відео обладнання, а також й використовувати інформацію, отриману від фото / відео обладнання, що належить комусь іншому.

Отже, кожен встановивши відео реєстратор на обладку власного автомобіля або action-камера на власному мото- чи велошоломі, може взяти участь у фіксації порушень дорожньої безпеки чи майна, тим самим вирішується проблема правозастосування при притягненні до адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху.

Відзначимо і те, що відповідними адміністративними органами було створено «Електронний кабінет водія та опис послуги», який дозволяє: дізнатися всю актуальну інформацію про транспортний засіб користувача, а також про накладені штрафи та участь авто у ДТП [5]. Тим самим, при фіксації фото або відео пристроями порушення правил дорожнього руху, відбувається притягнення до адміністративної відповідальності, куди автоматично присилається у кабінет водія у вигляді певного примусу.

Проте проблема правозастосування при притягненні до адміністративної відповідальності порушників правил дорожнього руху на практиці правоохоронних органів показує, що часто ті стикаються з певними труднощами при застосуванні норм про адміністративну відповідальність за правопорушення правил дорожнього руху. Це пов'язано з низкою факторів, включаючи недоліки у розробці існуючих правових норм у цій

галузі, в розумінні об'єктивних та суб'єктивних характеристик цих правових актів, та недостатньою послідовністю наукових рекомендацій щодо ряду важливих питань. Адже правоохоронний орган не має права перевищувати межі, встановлені нормативним законом, який передбачає відповідальність за це адміністративне правопорушення. Відповідно, законність як загальна норма закону стосовно накладення адміністративного стягнення виражається в такій правовій вимозі.

Тому необхідно запозичити зарубіжний досвід щодо різновидів адміністративних стягнень за порушення дорожнього руху. Зокрема, система адміністративних стягнень може бути доповнена такими заходами, як обмеження, заборона у користуванні транспортним засобом; розмір адміністративних санкцій (визначається головним чином на основі суми фактичної шкоди та, в деяких країнах, до суми фактичної шкоди додається фінансова величина наслідків, які шкода спричинить у майбутньому); застосування комбінації різних санкцій; стягнення штрафу за місцем адміністративного правопорушення; встановлення покарання за найбільш небезпечні порушення правил дорожнього руху у вигляді позбавлення волі; законодавчо закріплення позбавлення права користування транспортним засобом довічно; удосконалення технічної організації та моніторингу дорожнього руху тощо.

Таким чином, були розглянуті проблеми правозастосування при притягненні до адміністративної відповідальності порушників правил дорожнього руху а також наведені приклади шляхів вдосконалення даної проблеми. Зазначимо, що наша держава підписала Угоду про асоціацію з Євросоюзом, тим самим вона повинна привести чинне законодавство та реалізацію його відповідно до стандартів Євросоюзу, при цьому необхідно враховувати досвід провідних країн.

Список використаних джерел:

1. Гусаров С. М. До питання про визначення принципів державного управління безпекою дорожнього руху. *Вісник Запорізького юридичного інституту*. 2002. № 3. 16 с.

2. Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху – теоретико-правові та організаційні засади: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра юрид. наук : спец. 12.00.07. Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право. К., 2011. 155 с.

3. Веремеєнко И. И., Попов Л. Л., Шергин А. П. Понятие и условия эффективности административных санкций. *Правоведение*. 1972. 275 с.

4. Білоус В. В., Шепітько В. Ю. Використання інформаційних технологій під час автоматичної фіксації порушень у сфері безпеки дорожнього руху. *Наукові дослідження*. 2015. 118 с.

5. Резолюція Загально національного Форуму з безпеки дорожнього руху від 24 липня 2014 року. URL: <http://www.sai.gov.ua/uploads/> (дата звернення 04.02.2021).

6. Кодекс України про адміністративні правопорушення. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення 04.02.2021)

7. Муцко В. Ф. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в Україні: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07. Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право. К., 2011. 232 с.

8. Про Національну поліцію. Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text> (дата звернення 04.02.2021).

9. Урядовий портал. Електронний кабінет водія. URL: <https://www.kmu.gov.ua/service/elektronnij-kabinet-vodiya> (дата звернення 04.02.2021).

Веселий В.С.

*помічник судді Чернівецького окружного
адміністративного суду*

БЮДЖЕТ ПЕНСІЙНОГО ФОНДУ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ПРОВЕДЕННЯ ДЕРЖАВНИХ РЕФОРМ

Пенсійний фонд України – це одна з найпотужніших і найбільш розгалужених фахових структур в державі, завданням якої є всебічна діяльність щодо пенсійного забезпечення громадян України. Будучи установою з потужним фахово-кадровим потенціалом, яка постійно розвиваються і