

2 місяці 2017 року на 65,7%) та травмованих (17,8% та 66,5% відповідно) через нетверезих водіїв людей [5]. Навіть враховуючи високу латентність таких правопорушень, це, безумовно, значне позитивне зрушення, яке свідчить про те, що посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння в цілому (по великому рахунку) було кроком у вірному напрямі. Однак, на нашу думку, не обійшлося і без суттєвих юридичних помилок, які ми розглянемо далі. Помилки, які у перспективі (коли водії розберуться у слабких місцях нової норми) можуть знецінити усі нинішні здобутки. У пункті 4 Пояснювальної записки до проекту вищевказаного закону [6] вказується: «Реалізація положень поданого законопроекту після його прийняття змін до інших законів не потребує» [7]. Але чи дійсно це так? Як раз у цьому ми і спробуємо розібратися у цій статті.

Аналіз останніх досліджень і публікацій свідчить, що сьогодні бракує сучасних досліджень проблематики адміністративної відповідальності за керування транспортним засобом в стані сп'яніння, які б спирались на нині чинне законодавство (що зумовлено щорічними суттєвими змінами останнього). Ще 5 років тому актуальні монографічні дослідження [8] даної проблематики, сьогодні можна вважати значною мірою застарілими. Так, П. І. Пархоменко у своїй дисертації [9] досить детально аналізує систему адміністративних стягнень, що застосовуються за вчинення правопорушень, пов'язаних з керуванням транспортними засобами, однак з 2014 р. КпАП зазнав суттєвих змін саме щодо таких стягнень. Треба відзначити дисертацію 2016 р. Р. В. Ярової [10], присвячену адміністративній відповідальності спеціальних суб'єктів – водіїв автотранспортних засобів, у якій обґрунтовується низка слушних пропозицій щодо удосконалення такої відповідальності. Однак, у вказаній дисертації не були і не могли бути проаналізовані важливі зміни [6], внесені до Кодексу про адміністративні правопорушення 1984 р. [11] (далі по тексту – КпАП) у липні 2016 р, що є предметом дослідження даної статті. В той же час, заслуговує на увагу низка цікавих і актуальних статей в публіцистичній періодиці [12; 13].

Мета статті. В даній статті ми спробуємо на основі аналізу новацій чинного законодавства України обґрунтувати необхідність системного підходу до посилення адміністративних стягнень за правопорушення в галузі безпеки дорожнього руху (зокрема, керування транспортним засобом в стані сп'яніння). Також хотілося б привернути увагу науковців та практиків, а, особливо, законодавця, до зазначеної проблеми.

Виклад основного матеріалу. У липні 2016 р. до КпАП, з метою посилення адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння, були внесені важливі зміни [6], які є досить дискусійними, принаймні з юридичного та наукового погляду. Перша зміна стосується системи адміністративних стягнень, передбачених у статті 24 КпАП України, яка фактично включає 11 різних стягнень, а не 9, тому що три з них штучно об'єднане в один пункт 5 ч. 1 ст. 24, незважаючи на кардинальну відмінність їх застосування (мова йде про позбавлення права керування транспортними засобами, права полювання та позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю). З 2016 р. згідно ст. 25 КпАП, оплатне вилучення, конфіскація предметів та позбавлення права керування транспортними засобами можуть застосовуватися як основні, так і додаткові адміністративні стягнення; позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю – тільки як додаткове; інші адміністративні стягнення, зазначені в частині першій статті 24 КпАП, можуть застосовуватися тільки як основні [11, ст. 25].

Але вказана зміна є лише засобом подальшого посилення адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння. Крім того, що до штрафів, передбачених ч. 1, 2, 3 та 4 ст. 130 КпАП, тепер обов'язково (!) приєднується в якості додаткового стягнення позбавлення права керування транспортним засобом, самі розміри штрафів встановлено у розмірі, що значно перевищує не тільки адміністративні, а навіть кримінальні штрафи за подібні злочини. Так, ст. 286 Кримінального кодексу України [14] (далі по тексту – КК України) встановлює за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження (!), штраф у розмірі від 200 до 500 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [14, ст. 286], що у кілька разів менше ад-

у 24 рази менше, а за ч. 2 ст. 129 – у 30 разів менше ніж за ч. 1 ст. 130 КпАП! Також штраф для посадових осіб за ч. 3 ст. 129 (за допуск до керування річковим або маломірним судном осіб, які перебувають у стані сп'яніння) на 90 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян менше штрафу за ч. 5 ст. 130 (керування річковим або маломірним судном осіб, які перебувають у стані сп'яніння).

Ще одна проблема застосування нової посиленої санкції ст. 130 КпАП криється в процесуальних нормах. Згідно ч. 4 ст. 266 КпАП, «Огляд осіб на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, здійснюється в закладах охорони здоров'я не пізніше двох годин з моменту встановлення підстав для його здійснення» [11, ст. 266]. Адже згідно ч. 3 ст. 266 КпАП, водій може відмовитись від проведення огляду на стан сп'яніння працівником поліції. То притягнення його до відповідальності буде повністю залежати від того, чи встигнуть поліцейські доставити його до відповідного закладу охорони здоров'я за 2 години та провести там огляд. На практиці це не завжди фізично можливо зробити через віддаленість місця затримання водія від такого закладу, затори на дорогах, графіку роботи медичного закладу тощо. Шляхи успішного вирішення даної проблеми може підказати зарубіжний досвід, зокрема США. Так, слушною видається пропозиція адвоката Владислава Власюка щодо «... введення «пунктів перевірки тверезості» та застосування як одного із додаткового виду санкцій: встановлення засобів обов'язкового блокування двигуна автомобіля за кермо якого сідає нетверезий водій» [12]. В той же час, треба врахувати, що допустимі норми алкоголю в крові в Україні та зарубіжних країнах встановлені неоднаково: 0,2 проміле в Україні та 0,5 – 0,8 проміле в країнах Західної Європи, США, Канаді, Японії та Китаї, причому в окремих країнах (наприклад, в Італії та Фінляндії) розмір штрафу диференційований і залежить від перевищення допустимої норми.

Висновки. Отже, саме по собі посилення адміністративних санкцій за керування транспортними засобами в стані сп'яніння, як свідчить статистика, було виправданим кроком. Однак, вважаємо за необхідне привести розміри стягнень за адміністративні правопорушення, передбачені статтями 122-2, 122-4, 129, ч. 5, 6 ст. 130 КпАП, а також з кримінальне покарання за злочин, передбачений ст. 286 КК України, у відповідність з санкціями ч. 1, 2, 3, 4 ст. 130 КпАП. При цьому питання наукової обґрунтованості вищевказаних розмірів стягнень ст. 130 КпАП залишається відкритим. Також хотілося б вкотре наголосити на необхідності системного підходу до посилення адміністративних стягнень. Адже інститут адміністративної відповідальності, являє собою систему, а не просту сукупність норм. Тому й міняти цю систему можна тільки на основі системного підходу, вносячи зміни не до однієї чи кількох статей КпАП, а до усіх, пов'язаних з охоронюваними суспільними відносинами. В тому числі не можна забувати, що КК України охороняє однорідні та суміжні відносини, тому в багатьох випадках зміни до КпАП доцільно вносити комплексно та одночасно зі змінами до КК України, щоб уникнути повторення розглянутого у даній статті законодавчого казусу.

Список літератури

1. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
2. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
3. Про дорожній рух. Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-ХІІ // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.
4. Цивільний кодекс України: Прийнятий Верховною Радою України 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № № 40-44. – Ст. 356.
5. Статистика аварійності в Україні [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Управління безпеки дорожнього руху ДПД НПУ. – 2017. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>.
6. 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 : Закон України від 7 липня 2016 року № 1446-VIII // Відомості Верховної Ради України. – 2016. – № 33. – Ст. 565.



7. Пояснювальна записка до проекту Закону 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 [Електронний ресурс] // Інформаційне агентство «ЛІГА:ЗАКОН». – 2016. – Режим доступу до ресурсу: http://search.ligazakon.ua/1_doc2.nsf/link1/GH3DN00A.html.
8. Коллер Ю. С. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Коллер Юрій Сергійович ; Держ. НДІ М-ва внутр. справ України. – К., 2012. – 19 с.
9. Пархоменко П. І. Адміністративна відповідальність за вчинення правопорушень, пов'язаних з керуванням транспортними засобами : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Пархоменко Павло Іванович ; Нац. ун-т держ. податк. служби України. – Ірпінь, 2014. – 19 с.
10. Ярова Р. В. Адміністративна відповідальність спеціальних суб'єктів – водіїв автотранспортних засобів : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Ярова Руслана Василівна ; Держ. НДІ М-ва внутр. справ України. – Київ, 2016. – 21 с.
11. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. № 8073-X // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – Додаток до № 52. – Ст. 1122.
12. Власюк В. Керування автомобілем в стані алкогольного сп'яніння – проблема, яку можна вирішувати [Електронний ресурс] / Владислав Власюк // Українська правда. – 2016. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.pravda.com.ua/columns/2016/12/7/7129173/>.
13. Дацюк В. Які штрафи загрожують нетверезим водіям [Електронний ресурс] / Віталій Дацюк // Інформаційний інтернет-портал «ProZak.info». – 2016. – Режим доступу до ресурсу: <http://prozak.info/Suspil-stv/YAki-shtrafi-zagrozhuuyut-netverezim-vodiyam-tablicya>.
14. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 року № 2341-III // Офіційний вісник України. – 2001. – № 21. – Ст. 920.
15. Висновок на проект Закону 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)» [Електронний ресурс] // Інформаційне агентство «ЛІГА:ЗАКОН». – 2016. – Режим доступу до ресурсу: http://search.ligazakon.ua/1_doc2.nsf/link1/XH3DN00A.html.

Стаття надійшла 24.03.2017 р.

А. В. Филиппов, канд. юрид. наук, доцент, доцент
Киевская государственная академия водного транспорта
имени гетмана Петра Конашевича-Сагайдачного
Кафедра правосудия
ул. Кирилловская, 9, Киев, 04071, Украина

СИСТЕМНИЙ ПОДХОД К УСИЛЕНИЮ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ

Резюме

Статья посвящена новациям украинского законодательства 2016 года по усилению административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения. Автор, на основе сравнительного анализа новых усиленных санкций статьи 130 с санкциями смежных статей 122-2, 122-4, 129 Кодекса об административных правонарушениях Украины и статьи 286 Уголовного кодекса Украины, обосновывает необходимость системного подхода к реформированию деликтного законодательства и приведения указанных санкций в соответствие с новыми ужесточенными административными взысканиями статьи 130.

Ключевые слова: административная ответственность, административные правонарушения, управление транспортным средством в состоянии опьянения.



A. V. Philippov, Candidate Juridical Sciences, Associate Professor
Kyiv State Maritime Academy Named after
Hetman Petro Konashevich-Sahaydachniy
the Department of Justice
Str. Kirilovskaya, 9, Kyiv, 04071, Ukraine

A SYSTEMATIC APPROACH TO STRENGTHENING RESPONSIBILITY FOR DRIVING UNDER THE INFLUENCE

Summary

The article is devoted to innovations of the Ukrainian legislation of 2016 to strengthen administrative responsibility for driving under the influence. The author, on the basis of a comparative analysis of the new enhanced sanctions of Article 130 with the sanctions of the related articles 122-2, 122-4, 129 of the Code of Administrative Offenses of Ukraine and Article 286 of the Criminal Code of Ukraine, substantiates the need for a systematic approach to reform tort law and enforcement of said sanctions in line with the new stricter administrative penalties article 130.

Key words: administrative liability, administrative offenses, driving under the influence, driving while intoxicated.