

6. Кальман О.Г. Координація діяльності правоохоронних органів із запобігання і протидії корупції: вимоги нового законодавства / О.Г. Кальман, О.З. Гладун // Вісник Національної академії прокуратури України. – 2012. – № 3. – С. 85–90.

7. Про затвердження Положення про Департамент підтримання державного обвинувачення та представництва інтересів громадянина або держави в судах Генеральної прокуратури України: Наказ Генерального прокурора України від 22 грудня 2015 року № 411. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.gp.gov.ua/ua/polstr.html>.

8. Про організацію роботи органів прокуратури України у галузі міжнародного співробітництва: Наказ Генерального прокурора України від 18 вересня 2015 р. № 223. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.gp.gov.ua/ua/polstr.html>.

УДК 351.811.12 (477)

ЛАЗАРЕНКО М.В.

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В АВТОМАТИЧНОМУ РЕЖИМІ

У статті автор розглядає теоретико-правові засади адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі та зміст адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, а також аналізує деякі аспекти удосконалення адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.

Ключові слова: *автоматизована система, безпека дорожнього руху, транспортна безпека, адміністративні правопорушення, транспортні засоби, правила дорожнього руху, водії, камери фото- та відеофіксації, адміністративне правопорушення, власник транспортного засобу, автоматичний режим, правосуб'єктність.*

В статье автор рассматривает теоретико-правовые основы административно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі и содержание административно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, а также анализирует некоторые аспекты усовершенствования административно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.

Ключевые слова: *автоматизированная система, безопасность дорожного движения, транспортная безопасность, административные правонарушения, транспортные средства, правила дорожного движения, водители, камеры фото- и видеофиксации, административное правонарушение, владелец транспортного средства, автоматический режим, правосубъектность.*

The author considers theoretical and legal fundamentals of administrative-legal regulation of road safety in automatic mode and content of administrative-legal regulation of road safety in automatic mode, as well as the improvement of administrative legal regulation of road safety in automatic mode.

Key words: *automated system, road safety, transport security, administrative offences, the vehicles, traffic rules, drivers, camera photo and video fixation, administrative offense, owner of the vehicle, auto mode, personality.*

Вступ. Без автомобільного транспорту важко уявити життя будь-якої людини, ним ми перевозимо вантажі, дістаємося на роботу, задовольняємо свої соціальні, господарські, економічні, сімейні потреби. Нині транспортна галузь є важливою галуззю суспільного виробництва, покликана забезпечувати потреби фізичних та юридичних осіб у просторовому переміщенні різного характеру на різні відстані. Автомобілізація нині стала майже тотальною, це призводить не лише до скоєння різноманітних злочинів, що пов'язані з транспортними засобами, але й до численних адміністративних правопорушень. Натепер в Україні кількість адміністративних правопорушень, пов'язаних із транспортними засобами, постійно збільшується.

Саме тому важливим є вдосконалення положень чинного законодавства та науки адміністративного права щодо забезпечення ефективного адміністративно-правового використання автоматизованих систем у сфері безпеки дорожнього руху. Важливим елементом також є наявність державного захисту законних інтересів громадян у зазначеній вище сфері.

Здійснення правового регулювання використання автоматизованих систем у сфері безпеки дорожнього руху забезпечується нормами багатьох галузей права (конституційне, інформаційне тощо), але все ж хотілося б наголосити, що вагоме місце в цій сфері відведено адміністративно-правовим нормам, на основі яких здійснюється досить багато процесів: притягнення винних до адміністративної відповідальності, особливості її застосування тощо.

Посилення інтенсивності руху на автошляхах особливо гостро ставить перед суспільством проблему забезпечення його безпеки і водночас забезпечення прав усіх учасників дорожнього руху. Це, своєю чергою, суттєво змінює умови дорожнього руху: збільшується щільність транспортних потоків, зростає інтенсивність і швидкість руху автомобілів, що у сукупності з іншими факторами часто призводить до ДТП.

Щоденно на дорогах країни реєструється від 76 до 187 ДТП, в яких тілесні ушкодження отримують від 55 до 165 осіб. Жоден день не проходить без смерті на дорозі – на місцях ДТП гине від 6 до 28 осіб. Відповідно, загальна статистика є гнітючою, щорічно реєструється майже 200 тис. ДТП, кількість загиблих в яких становить близько 5 тис. осіб, а травмується понад 35 тис. осіб, завдаються значні матеріальні збитки фізичним та юридичним особам і державі у цілому [1].

Постановка проблеми. Метою статті є дослідження теоретико-правових засад адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.

Теоретичною основою цієї статті стали роботи українських учених-адміністративістів, зокрема В. Авер'янова, Ю. Битяка, В. Гарашука, В. Галуцька, Е. Демського, С. Діденка, П. Діхтієвського, Є. Додіна, Д. Журавльова, Р. Калюжного, В. Колпакова, А. Комзюка, Т. Коломоєць, О. Кузьменко, В. Курила, О. Єшук, В. Заросила, Р. Мельника, В. Олефіра, О. Остапенка, С. Петкова, Ю. Римаренка, Є. Сердюка, В. Суценка, В. Шкарупи, В. Юсупова, В. Яковлева, М. Якимчука та ін.

Певні суміжні положення, які торкаються адміністративно-правового регулювання використання автоматизованих систем у сфері безпеки дорожнього руху, розглядали в своїх творах як вітчизняні, так і зарубіжні вчені, серед яких – М. Берлін, В. Бесчасний, Б. Бурбело, С. Будник, В. Гордєєв, Т. Гуржій, Ю. Дубинський, С. Комісаров, Б. Раціборський, А. Столяров, О. Фоменко, В. Шаповалов, Т. Шумейко та ін. Проте варто наголосити, що свої зусилля вони докладали для дослідження дещо схожих чи більш загальних відносин, а безпосередньо предметом їхніх досліджень зазначена проблематика не була.

Результати дослідження. У своїх творах О. Сапронова, В. Бесчасний наголошують, що подальше підвищення швидкостей транспортних засобів, різке збільшення автопарку, реалізація нових принципів руху ставлять на порядок денний питання розроблення основних напрямів підвищення безпеки сучасних транспортних систем. Проблема стає особливо актуальною у зв'язку з інтеграцією України в європейський транспортний простір, де суворо відстежується виконання обов'язків держави перед громадянами щодо безпечного пересування на території держави та за її межами, де діють свої стандарти стосовно безпеки пасажирів, виплат відшкодувань у разі затримок рейсів, аварій та катастроф. Ситуація підсилюється зростаючим ступенем зносу транспортних засобів, цілеспрямованим ігноруванням вимог та норм безпеки учасниками транспортного процесу [2, с. 11].

На думку Х.П. Ярмачі, головна особливість забезпечення безпеки дорожнього руху полягає у тому, що вона є об'єктом регулювання як технічними нормами (нормативи, стандарти щодо транспортних засобів, технічних засобів регулювання дорожнього руху, доріг тощо), так і правовими.

Правове регулювання – процес впливу держави на суспільні відносини за допомогою юридичних норм (норм права); ґрунтується на предметі та методі правового регулювання. Предметом правового регулювання є визначена форма суспільних відносин, що закріплюється відповідною групою юридичних норм. Під методом правового регулювання розуміється спосіб впливу юридичних норм на суспільні відносини [3, с. 524]. У тлумачному словнику юридичних термінів правове регулювання розглядається як форма регулювання суспільних відносин, яка забезпечує відповідність поведінки їх учасників вимогам і дозволам, що містяться в нормах права. Механізм правового регулювання містить такі елементи, як правові норми, правові відносини, правову відповідальність, правову свідомість та інше. Позитивна реакція на вимоги й дозволи утворює правомірну поведінку суб'єктів суспільних відносин. Поведінка, що відхиляється від установлених норм, утворює правопорушення [4, с. 218].

Правове регулювання є вихідним поняттям для адміністративно-правового регулювання використання автоматизованих систем у сфері безпеки дорожнього руху, з точки зору нашої проблематики воно буде виступати як процес впливу держави на суспільні відносини за допомогою юридичних норм (норм права), а також як форма регулювання суспільних відносин, яка забезпечує відповідність поведінки їх учасників вимогам і дозволам, що містяться в нормах права. Але нас цікавлять у подальшому саме адміністративно-правові норми, які вдало відображені в процесі правового регулювання.

З удосконаленням правової бази удосконалюється, змінюється та деякою мірою трансформується процес правового регулювання сучасних суспільних відносин, і не є винятком з цього також використання автоматизованих систем у сфері безпеки дорожнього руху. Весь процес вдосконалення регулювання в цій сфері розпочався ще раніше, адже людей завжди цікавило, як можна поліпшити дотримання ПДР, зменшити кількість ДТП, жертв, травмвань на дорозі. Але після того, як з'явився Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» [5], процес удосконалення правового регулювання суспільних відносин у цій сфері отримав нову якість, так би мовити перейшов на якісно новий рівень.

Президент України підписав Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», який передбачає деякі нові повноваження для виконання патрульною поліцією своїх завдань у сфері забезпечення безпеки руху [5].

Відповідно до підписаного Президентом України Закону запроваджується автоматична фотозйомка та відеофіксація адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, яка має поліпшити рівень безпеки дорожнього руху і знизити рівень дорожньо-транспортного травматизму зі смертельними та іншими тяжкими наслідками, також запроваджується новий вид адміністративного стягнення – штрафні бали, установлюється розмір штрафу або кількості штрафних балів, надаються повноваження щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення уповноваженими працівниками підрозділів патрульної служби МВС. Відомо, що подібні системи позитивно зарекомендували себе в багатьох країнах світу, зокрема в Німеччині, Швеції, Великій Британії, Італії, Швейцарії, Австрії, Нідерландах, Франції та ін. [5].

Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі – це побудована на принципі тимчасової винуватості власника транспортного засобу як джерела найвищої високої соціальної небезпеки система підготовчих (технічно-адміністративних), безпосередньо фіксуючих та наступних адміністративних дій, які з питань винесення постанови про порушення ПДР здійснюються автоматично, незалежно від розсуду суб'єкта публічної адміністрації, з метою забезпечення найвищого права на життя і здоров'я людей, безперешкодного і безаварійного руху транспортних засобів та можливістю звичайного оскарження винесеної в автоматичному режимі процедури в адміністративному або судовому порядку.

Суб'єкти адміністративно-правових відносин вступають у них з метою задоволення своїх інтересів і потреб, які опосередковують об'єкти адміністративно-правових відносин. Виникнення в суб'єктів взаємних прав і обов'язків можливе лише на підставі настання певних юридичних умов, юридичних фактів, закріплених у гіпотезах адміністративно-правових норм. Суб'єкти завжди вступають у правові відносини заради задоволення різних матеріальних, економічних, культурних, політичних або інших інтересів і потреб. Для досягнення цієї мети суб'єкти адміністративно-правових відносин здійснюють певні дії, спрямовані на досягнення корисного для них результату. Цей результат і є об'єктом адміністративно-правових відносин [6].

Власник транспортного засобу є основним суб'єктом адміністративно-правового регулювання, адже саме він у більшості випадків є суб'єктом адміністративного правопорушення. Його загальна правосуб'єктність виникає на основі норм цивільного права, коли він здійснює купівлю транспортного засобу, а спеціальна (адміністративна) – після проходження державної реєстрації. Саме останній складник і дає змогу власнику транспортного засобу самостійно виїжджати на дороги загального користування, відповідно, бути носієм адміністративних обов'язків і прав особисто чи довірити у встановленому законом порядку керування транспортним засобом іншим особам. В останньому разі власник транспортного засобу (як джерела найвищої соціальної небезпеки) залишається зобов'язаним перед громадянами та суспільством у цілому в безпечній експлуатації автомобіля чи мотоцикла (велосипеда, гужової повозки (гужового транспорту). Якщо власник транспортного засобу це не забезпечив, а такий юридичний факт був зафіксований в автоматичному режимі сертифікованими технічними засобами, він зобов'язаний «стерпіти» адміністративне покарання.

Не має суттєвого значення юридична природа власника транспортного засобу: є він фізичною чи юридичною особою. Адміністративна санкція має накладатися на особу незалежно від цього. Що потребує законодавчого врегулювання адміністративної відповідальності юридичних осіб.

Висновки. Владні суб'єкти адміністративного права у сфері регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі мають діяти виключно у відповідності з другим принципом правового регулювання: «Заборонне все, крім того, що прямо дозволено законодавством», зокрема, в аналізованій нами сфері це означає, що поліцейський, який наділений відповідною компетенцією, зобов'язаний підписати постанову про накладення на власника транспортного засобу адміністративного стягнення, якщо воно було зафіксовано в автоматичному режимі.

Варто акцентувати, що у більшості випадків власник транспортного засобу з огляду на забезпечення безпеки незалежно від своєї юридичної природи набуває ознак публічності і може з цих питань також діяти виключно за другим принципом правового регулювання. Іншими словами він втрачає право безвідповідально надавати свій транспортний засіб іншим особам.

Список використаних джерел:

1. Граділь А.О. Адміністративно-правові засади оформлення дорожньо-транспортних пригод : автореф. ... кан. юрид. наук : спец. 12.00.07 / А.О. Граділь. – Запоріжжя, 2012. – 18 с.
2. Берлін М. Безпека дорожнього руху: комплексне дослідження основних факторів впливу / М. Берлін // Маркетинг в Україні. – 2013. – № 5. – С. 11 – 15.
3. Большой юридический словарь / [Додонов В.Н., Крылова М.А., Палаткин А.В. и др.]; под ред. А.Я. Сухарева, В.Д. Зорькина, В.Е. Крутских – М.: Инфа-М, – 1999. – VI, 790 с. – (Библиотека словарей «Инфа - М»).
4. Новий тлумачний словник української мови : у 3 т. / [укладачі В. Яременко, О. Сліпущко]. – К. : Вид-во Аконіт, 2003. – Т. 2 : Ж-ОБД. – 910 с.
5. Нові правила фіксації правопорушень на дорозі / [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.yurchuk.com.ua/statt/nov-pravila-f-ksatc-pravoporushen-na-dorozhtml> – Назва з екрану.
6. Адміністративно-правові відносини: [Електронний ресурс] // LAW-PROPERTY. – Режим доступу: <http://www.law-property.in.ua/articles/featured-articles/435-2014-12-17-08-00-52.html>.
7. Адміністративне право України / [Битяк Ю.П., Богуцький В.В., Гаращук В.М. та ін.] ; під ред. Ю.П. Битяка. – Х. : Право, 2001. – 528 с.
8. Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора юр. наук: спец. 12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право» / Володимир Андрійович Мисливий – Київ, 2005. – 39 с.