

16. Congressional Record. October 19, 1998 to December 19, 1998. "Proceeding and Debates of the 105 the Congress, Second Session" (1998), United States Government Printing Office, Wash.
17. "Criminalize Corruption. The American Anti-Corruption Act Makes it Illegal to Purchase Political Influence, and Puts Power Back in the Hands of the People", available at: <http://www.anticorruptionact.org> (access November 24, 2016).
18. Ewing, A.B. (2005), [The USA Patriot Act Reader], Nova Science Publishers, Inc., N.Y., USA.
19. Edward, L. and Leaudia, Goldin (2006), "Corruption and Reform : Lessons from America's Economic History", University of Chicago Press, Chicago, USA, pp. 18-25.
20. "Use of Polygraph Examinations in the Department of Justice, Evaluations and Inspections Report I-2006-008. U.S.", Department of Justice, Office of the Inspector General, available at: <http://web.docuticker.com/go/docubase/12065> (access December 2, 2016).
21. Theoharis, H.A. (1978), [Spying on Americans : Political Surveillance from Hoover to the Huston Plan], Temple University Press, Philadelphia, USA.

УДК 340.134: 342: 331.108.644.1 (4+477)

ШТРАФНІ БАЛИ ЯК ВИД АДМІНІСТРАТИВНОГО СТЯГНЕННЯ: ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД І ЙОГО ВПРОВАДЖЕННЯ В УКРАЇНІ

Калугин Є.П., ад'юнкт

*Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ,
просп. Гагаріна, 25, м. Дніпро, Україна*

У статті розглянуто питання запровадження штрафних балів як виду адміністративного стягнення, досліджуються наукові погляди щодо розвитку адміністративних стягнень в Україні. Вивчається досвід провідних країн світу щодо застосування штрафних балів. Зазначаються сучасні питання їх запровадження й застосування. Визначаються напрями наукового пошуку в розбудові адміністративно-деліктного законодавства.

Ключові слова: адміністративно-деліктна відповідальність, штрафні бали, міжнародний досвід, безпека дорожнього руху.

ШТРАФНЫЕ БАЛЛЫ КАК ВИД АДМИНИСТРАТИВНОГО ВЗЫСКАНИЯ: ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ И ЕГО ВНЕДРЕНИЕ В УКРАИНЕ

Калугин Е.П.

Днепропетровский государственный университет внутренних дел, просп. Гагарина, 25, г. Днепр, Украина

В статье рассматриваются вопросы внедрения штрафных баллов как вида административных взысканий. Исследуется опыт ведущих стран мира по применению штрафных баллов. Обозначаются современные вопросы их внедрения и применения. Определяются направления научного поиска в формировании административно-деликтного законодательства.

Ключевые слова: административно-деликтная ответственность, штрафные баллы, зарубежный опыт, безопасность дорожного движения.

PENALTY POINTS AS A KIND OF ADMINISTRATIVE PUNISHMENT: INTERNATIONAL EXPERIENCE AND ITS INTRODUCTION IN UKRAINE

Kalugin P.E.

Dnepropetrovsk state university of internal affairs, boulev. Gagarin, 25, Dnipro, Ukraine

The article considers the questions of introduction of penalty points as a form of administrative penalties. Examines scientific views about the development of administrative sanctions in Ukraine, the problems of legal regulation of administrative offenses in the sphere of ensuring road traffic safety in Ukraine.

Analyzes the changes in the administrative-tort legislation regarding the introduction of penalty points. Examples of application of penalty points in countries such as USA, France, Finland, Israel.

Attention is drawn to the fact that successful implementation and application of penalty points is dependent on the terms of financing auto-commit offences in transport, introduction and use of structures, the creation of the new police force and the elimination of the State automobile Inspectorate. The directions of scientific research of the models of administrative penalties in the field of road safety and in General in the administrative-tort legislation.

Key words: administrative-tort liability, penalty points, international experience, road safety.

Соціальні трансформації, що відбуваються в українському суспільстві протягом останніх років, суттєво позначаються на розвитку права, змінюють характер правового регулювання суспільних відносин, призводять до оновлення законодавства. У зв'язку з цим актуальними стають заходи держави щодо вдосконалення нормативного забезпечення найважливіших сфер соціального життя. Динаміка потреб сучасного суспільства спонукає, з одного боку, до упорядкування правового регулювання суспільних відносин, з іншого – до зміни якості їх регулювання, створення нових механізмів, зокрема дієвих правових різновидів владної діяльності, які, залежно від характеру та виду суспільних відносин, мети й завдань регулювання, давали б можливість ефективніше використовувати чинні юридичні засоби, адаптуючи їх до конкретних ситуацій.

В умовах докорінного перегляду змісту і призначення адміністративного права, всіх його складників, у т.ч. адміністративно-деліктного права, активізації зусиль учених-адміністративістів, юристів-практиків, законотворців, громадськості щодо підготовки проекту нового вітчизняного кодифікованого адміністративно-деліктного акта поглиблена увага повинна приділятися пошуку оптимальних, адекватних, ефективних адміністративних стягнень за вчинення численних, різноманітних адміністративних проступків. Певне місце серед останніх, незважаючи на модифікаційні процеси, пов'язані з криміналізацією, декриміналізацією протиправних діянь, запровадженням кримінальних проступків, посідають адміністративні проступки з незначним ступенем суспільної шкідливості з адекватною реакцією з боку держави на їх учинення.

Загальнотеоретичні питання, пов'язані з адміністративною відповідальністю, розглядалися в сучасних дослідженнях представників вітчизняної науки: В.Б. Авер'янова, Ю.П. Битяка, І.П. Голосніченка, С.Т. Гончарука, Є.В. Додіна, А.Т. Комзюка, В.К. Колпакова, Т.О. Коломоєць, Д.М. Лук'янця, Р.С. Мельника, Р.В. Миронюка, Н.В. Хорошак, Ю.С. Шемшученко та ін. Питання адміністративних стягнень у сфері безпеки дорожнього руху досліджувались у працях учених-адміністративістів: Т.О. Гуржія, В.В. Гаркуші, А.О. Собакаря, О.Ю. Салманової, В.В. Ступенко, С.А. Комісарова, В.Й. Развадовського, Х.П. Ярмакі та інших. Але на сьогоднішній день ця проблема залишається актуальною, внесені зміни щодо запровадження штрафних балів надають цим питанням особливої актуальності. Забезпечення безпеки дорожнього руху було й залишається одним із найважливіших напрямів діяльності держави.

Метою статті є дослідження вітчизняного та міжнародного законодавства щодо застосування штрафних балів і запровадження їх на сучасному етапі розвитку України.

У сучасній Україні продовжуються перетворення суспільних відносин у напрямі утвердження цінностей відкритого громадянського суспільства і правової держави, де головним питанням стає максимально ефективного забезпечення прав і свобод людини та суспільства.

Революція Гідності й боротьба за свободу України створили нову українську ідею – ідею гідності, свободи та майбутнього. Україна переходить у нову епоху історії, й Український народ отримує унікальний шанс побудувати нову Україну. Про це зазначається в Стратегії сталого розвитку «Україна –2020», метою якої є впровадження в Україні європейських стандартів життя та вихід України на провідні позиції у світі.

Тому забезпечення прав людини, її життя, здоров'я й безпеки відповідно до Конституції України як найвищої соціальної цінності в нашій державі набували нових векторів її реалізації. Головне їх спрямування полягає в досягненні гарантування прав людини та громадянина, її найважливіших цінностей, таких як життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека. Однією зі сфер такого спрямування є безпека дорожнього руху.

Постійне розширення автомобільного парку в Україні висуває перед державними органами підвищені вимоги до забезпечення безаварійності дорожнього руху, вирішення питань збереження життя і здоров'я його учасників. У соціальному механізмі дорожньо-транспортних пригод, які умовно можна вважати певною системою «водій – транспортний засіб – дорога», головним суб'єктивним чинником детермінації дорожньо-транспортних пригод є людина, водій транспорту.

Актуальність проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху не викликає сумніву. У цьому питанні існує відповідність поглядів влади та громадянина щодо необхідності такої діяльності як важливої складової частини успіху трансформації відносин у цій сфері. В аваріях на автошляхах світу щорічно гине 1 300 000 життів, близько 50 млн. людей отримують травми, які призводять до інвалідності. Україна за рівнем смертності від ДТП посідає п'яте місце в Європі. У нашій країні відбувається майже 200 тис. ДТП, з них 26 тис. – із тілесними ушкодженнями. У 2010 році в аваріях загинуло 4 709, травмовано – 38 917 осіб. Кожна третя загибла особа – молода людина у віці до 29 років. За оцінками Всесвітнього банку, втрати української економіки від ДТП щорічно досягають 5 млрд. доларів США [1, с. 6].

Важливість розробки та вжиття комплексних заходів для поліпшення ситуації у сфері безпеки дорожнього руху, в тому числі і їх адміністративно-деліктного компонента, вимагає дослідження механізмів регулювання та захисту цих суспільних відносин.

Одним із таких заходів реформування правоохоронної системи загалом стало прийняття 14 липня 2015 року чергових змін у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Зазначені зміни є тільки одним із кроків у системному реформуванні всієї правоохоронної системи, зумовлені доленосними змінами у зв'язку зі створенням Національної поліції, скасуванням Державної автомобільної інспекції, реалізацією стратегії реформування органів внутрішніх справ. Так, Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» введено поняття «штрафні бали» під час застосування адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху при їх автоматичній фіксації. З огляду на цю обставину особливого інтересу набуває міжнародний досвід існування штрафних балів, порядок їх застосування, ефективність тощо.

Досвіду щодо нарахування штрафних балів вітчизняне адміністративно-деліктне законодавство не знало, якщо не враховувати практику фіксації порушень у талоні-попередженні до посвідчення водія та компостерних просічок у талоні-попередженні.

Відповідно до прийнятого Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 14.07.2015 № 596-VIII, штрафні бали є стягненням, що накладається на громадян за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованим в автоматичному режимі. Кожному громадянину, який має право керування транспортним засобом, щороку (з дня отримання права керування транспортним засобом) і до кінця року нараховуватиметься 150 балів. У разі вчинення правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованого в автоматичному режимі, від загальної кількості нарахованих балів вираховуватиметься кількість штрафних балів, передбачених санкцією відповідної статті Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) (50 балів за порушення). Після використання штрафних балів за відповідні правопорушення на громадян будуть накладатися грошові стягнення – штрафи. Якщо розмір стягнення у вигляді штрафних балів перевищує залишок балів громадянина, штрафні бали накладаються відповідно до залишку незалежно від розміру штрафних балів, зазначених у відповідній статті Особливої частини КУпАП [2]. Згідно із цими змінами, зазначене положення КУпАП набрало чинності 7 листопада 2015 із запровадженням Національної поліції, до повноважень якої відійшли функції з забезпечення безпеки дорожнього руху замість Державтоінспекції. Саме тому практичне й теоретичне значення для подальшого застосування штрафних балів має опанування міжнародного досвіду.

Що стосується міжнародного досвіду, то в США система балів працює більше ніж 30 років. Перевищення швидкості від 1 до 10 миль у годину (до 16,9 км/год.) – 3 бали. А якщо їздити швидше, ніж потрібно, на 40 миль у годину (64,37 км), то водію нараховують 11 балів. Порушення дистанції або різке гальмування – 4 бали, а створення аварійної обстановки – 5 балів. Важливо, щоб на протоколі про порушення було видно обличчя водія. У поліцейській базі інформація про порушення зберігається 7 років, але враховують лише бали за останні 18 місяців. У базі страхувальників дані зберігаються три роки. Чим більше порушень, тим дорожче страхівка. Більше ніж 11 балів – і вона обійдеться в додаткові \$ 1000 на рік [3]. У США, за законом, усі кошти від штрафів, виписаних автоматизованими системами, надходять у місцеві бюджети (так місцеві влади стимулюють до купівлі таких комплексів), а кожна камера окупає себе за 2–3 місяці.

У Франції штрафи за порушення правил дорожнього руху зазвичай розмежовують на п'ять класів.

Перші чотири належать до правопорушень, за які передбачено тільки штрафи. Це порушення правил паркування, невиключення покажчика повороту під час перестроювання, відсутність страховки, перевищення швидкості на 20 км/год., розмови по телефону [3]. Їзда в нетверезому стані, без прав, перевищення швидкості більш ніж на 50 км/год., проїзд на червоний, створення аварійної ситуації та інші подібні порушення загрожують і багатотисячними штрафами, і штрафними балами. За три бали протягом року забирають права через суд. Але у випадку перевищення швидкості на фото має бути видно обличчя водія.

У Фінляндії за незначні порушення правил дорожнього руху поліція виписує фіксований штраф – 10–115 євро. За більш серйозні порушення, такі як перевищення на 50 км/год. і вище, застосовується система тарифів, згідно з якою розмір штрафу залежить від доходів порушника й кількості утриманців. Стандартний штраф – 8 денних тарифів. При доході 1,5 тис. євро/місяць розмір тарифу становить 25 євро (чистий прибуток після сплати податків ділиться на 60). Якщо під опікою водія немає неповнолітніх дітей, то розмір штрафу становитиме 200 євро (8x25), якщо одна дитина, то – 144 євро (8x18), двоє дітей – 120 євро (8x15). До того ж у водія забирають права на 1–3 тижні.

В Ізраїлі штрафні бали є, анулюються вони лише через два роки. Якщо протягом цього строку водій набере 22 бали й більше, то вони анулюються лише через 4 роки. Водій, який набрав від 24 до 34 балів, зобов'язаний пройти поглиблений курс водіння і скласти іспит повторно. Якщо набрав 36 балів і більше, його позбавляють прав на три місяці, після чого він зобов'язаний перескласти іспит на права. Перевищення швидкості більше ніж на 30 км/год. в місті або на 40 км/год. поза містом обійдеться в 10 штрафних балів і викликом до суду. Цікаво, що якщо перевищити швидкість навіть на 1 км/год., штраф становитиме 250 шекелів (50 євро), але штрафних балів при цьому не передбачено [4]. Аналогічна практика існує й в інших країнах.

Сучасна практика державно-правового будівництва в Україні виявляє, що державна влада доклала значних зусиль для успішного реформування адміністративно-деліктного законодавства. Хоча, на жаль, з одного боку, стан адміністративно-деліктного законодавства нестабільний унаслідок регулярного внесення до нього змін, спрямованих на «вдосконалення» КУпАП, який залишається нащадком адміністративно-командної системи, несе в собі правову ідеологію неіснуючої держави. І ніякі доповнення та зміни не зможуть його реанімувати. З іншого боку, науковою спільнотою не створено прийняттого проекту кодифікованого адміністративно-деліктного законодавства.

У зв'язку з окресленим вище проблеми дослідження застосування адміністративних стягнень, зокрема штрафних балів, як частини вдосконалення положень чинного адміністративно-деліктного законодавства набуває актуального значення. При цьому питання ефективного застосування загалом усіх адміністративних стягнень, їх своєчасного оновлення й визначення позитивної перспективи розвитку всієї системи адміністративно-деліктного законодавства в контексті трансформації українського суспільства та його інтеграції до Європи тісно пов'язані між собою й у межах науки кримінального та адміністративного права вимагають ґрунтовного вирішення.

Отже, штрафні бали – це новий вид адміністративного стягнення у сфері дорожнього руху. Їх головне призначення, на думку законодавця, полягає в тому, щоб зменшити порушення правил дорожнього руху з боку водіїв. Особливістю є те, що порушення буде фіксуватися в автоматичному режимі. Зазначена новація потребуватиме реалізації значних технічних вартісних заходів щодо її впровадження. Фактично існує пряма залежність між наявністю необхідної системи автоматичної фіксації, її впровадженням, обслуговуванням та ефективним застосуванням штрафних балів. З іншого боку, реалізація положень законодавства відбуватиметься в складних економічних умовах, в умовах ліквідації Державтоінспекції та запровадження нової поліції, на яку ці функції будуть покладатися. На порядку денному постає питання щодо виключного існування штрафних балів лише за порушення у сфері транспорту, зафіксовані в автоматичному режимі, перелік яких чітко визначений (перевищення обмежень швидкості руху транспортних засобів, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху, порушення правил зупинки і стоянки, а також установлені для транспортних засобів заборони рухатися смугою для маршрутних транспортних засобів, тротуарами чи пішохідними доріжками, виїзд на смугу зустрічного руху). Відповідь на питання: матиме розповсюдження надалі ця новела на інші статті майбутнього кодифікованого акта про адміністративні правопорушення чи матиме лише вузьку сферу застосування – безпеку дорожнього руху – з урахуванням практики його реалізації, міжнародного досвіду – мають дати відповідь вчені-адміністративісти.

ЛІТЕРАТУРА

1. Доненко В.В. Публічне адміністрування безпеки дорожнього руху : становлення в умовах реформування : [монографія] / В.В. Доненко. – Дніпропетровськ : Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ ; Ліра ЛТД, 2011. – 380 с.
2. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 19 липня 2015 року № 596-VIII // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2015. – № 39. – Ст. 372.
3. Ответственность за налоговые деликты по законодательству США [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.lawmix.ru/comm/624>.
4. Портал автомобільних новин [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://automotoclub.info/category/statti/shtrafni-bali-dlya-vodiiv-porivnyannya-sistem.html>.

REFERENCES

1. Donenko, V.V. (2011), *Publichne administruvannya bezpeky dorozhnoho rukhu : stanovlennya v umovakh reformuvannya : monohrafiya* [Public administration of traffic safety : establishment under reforming : monograph], Lira LTD, Dnipropetrovsk, Ukraine.
2. “On Amendments to Some Legislative Acts of Ukraine on Improvement of Regulations in the Field of Ensuring Traffic Safety” : Law of Ukraine on 19 July 2015 № 596-VIII, *Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrayiny*, 2015, no. 39, art. 372.
3. “Responsibility for tax delicts according to the legislation of the USA”, available at at : <http://www.lawmix.ru/comm/624>.
4. “Portal of automobile news”, available at : <http://automotoclub.info/category/statti/shtrafni-bali-dlya-vodiiv-porivnyannya-sistem.html>.