

УДК 342.951

ОСОБЛИВОСТІ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПІШОХОДІВ В УКРАЇНІ ТА ЄВРОПІ

Плетньова А.Є., к. ю. н.,
асистент кафедри адміністративного права та адміністративної діяльності
Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого

Статтю присвячено визначенню ролі й місця пішоходів як учасників дорожнього руху в створенні аварійних ситуацій на дорогах, аналізуванню підстав і порядку притягнення пішоходів до адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху та наявних тенденцій удосконалення чинного законодавства України з питань адміністративної відповідальності пішоходів з огляду на досвід європейських країн.

Ключові слова: учасник дорожнього руху, пішохід, адміністративна відповідальність, дорожньо-транспортна пригода, безпека дорожнього руху.

Статья посвящена определению роли и места пешеходов как участников дорожного движения в создании аварийных ситуаций на дорогах, анализу оснований и порядка привлечения пешеходов к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения и возможных тенденций совершенствования действующего законодательства Украины по вопросам административной ответственности пешеходов с учетом опыта европейских стран.

Ключевые слова: участник дорожного движения, пешеход, административная ответственность, дорожно-транспортное происшествие, безопасность дорожного движения.

Pletnova A.E. FEATURES OF ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY OF PEDESTRIANS IN UKRAINE AND EUROPE

The article is sanctified to the decision of role and place of pedestrians as participants of travelling motion in creation of emergency situations on roads, to the analysis of grounds and order of bringing in of pedestrians to administrative responsibility for violation of rules of travelling motion and possible tendencies of perfection of current legislation of Ukraine on questions of administrative responsibility of pedestrians, leaning against experience of the European countries.

Key words: participant of travelling motion, pedestrian, administrative responsibility, road traffic accident, safety of travelling motion.

Однією з головних та найбільш актуальних проблем технічного прогресу є безпека життя й здоров'я людини. На сьогодні одним із найвищих показників, який майже щорічно збільшується, є гибель або травмування людей від дорожньо-транспортних аварій. Згідно зі статистикою останнім часом в Україні значна кількість дорожньо-транспортних пригод відбувається внаслідок низької дисципліни учасників дорожнього руху, особливо пішоходів [1, с. 60]. Причинами цього явища є те, що практика притягнення до відповідальності пішоходів за порушення правил дорожнього руху є недосконалою й неефективною, що зумовлює правовий нігілізм. По-друге, відсутність доступного викладання й роз'яснення необхідності дотримання правил дорожнього руху веде до того, що більшість пішоходів не усвідомлюють свій статус учасника дорожнього руху, а отже, не усвідомлюють свою відповідальність за власні дії на дорозі.

Таким чином, проблема дисципліни учасників дорожнього руху, особливо пішоходів, є досить актуальною та потребує уваги, оскільки пішоходи, які ігнорують правила дорожнього руху, своїми діями можуть створювати загрозу заподіяння шкоди не лише власному життю та здоров'ю, а й життю та здоров'ю сторонніх осіб, зокрема водіїв.

Окремі теоретичні й практичні питання дотримання правил дорожнього руху різними його учасниками досліджували такі вчені, як Ю.П. Битяк, О.М. Бандурка, В.Б. Авер'янов, В.К. Колпаков, А.О. Селіванов, А.Т. Комзюк та інші.

Одним з ефективних механізмів підвищення безпеки дорожнього руху в Україні може бути вдосконалення адміністративної практики щодо

притягнення до відповідальності учасників дорожнього руху, які своєю поведінкою часто створюють на дорогах конфліктні й аварійні ситуації [2, с. 151].

Учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей і перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів. До учасників дорожнього руху належать водії й пасажирки транспортних засобів, пішоходи, велосипедисти, погоничі тварин [3].

Пішохід – це особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами та не виконує на дорозі будь-яку роботу. До пішоходів прирівнюються також особи, які рухаються в інвалідних колясках без двигуна, ведуть велосипед, мопед, мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу чи інвалідну коляску [4].

Згідно із чинними Правилами дорожнього руху [4] пішоходам категорично забороняється виконувати такі дії:

1) виходити на проїзну частину, не впевнившись у відсутності небезпеки для себе та інших учасників руху;

2) раптово виходити, вибігати на проїзну частину, у тому числі на пішохідний перехід;

3) допускати самотійний, без нагляду дорослих, вихід дітей дошкільного віку на проїзну частину;

4) переходити проїзну частину поза пішохідним переходом, якщо є розділювальна смуга або дорога має чотири й більше смуги для руху в обох напрямках, а також у місцях, де встановлено огороження;

5) затримуватись і зупинятись на проїзній частині, якщо це не пов'язано із забезпеченням безпеки дорожнього руху;



б) рухатись автомагістраллю або дорогою для автомобілів, за винятком пішоходних доріжок, місць стоянки й відпочинку.

За порушення правил дорожнього руху пішоходами передбачається адміністративна відповідальність, яка регламентується статтею 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення [5].

Непокора пішоходів сигналам регулювання дорожнього руху, перехід ними проїзної частини в невістановлених місцях або безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, невиконання інших правил дорожнього руху тягнуть попередження чи накладення штрафу від трьох до п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Порушення правил дорожнього руху особами, які керують велосипедами, гужовим транспортом, а також погоничами тварин тягне накладення штрафу від п'яти до восьми неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Ті ж порушення, вчинені особами, зазначеними в частинах 1 або 2 статті 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення, які перебувають у стані сп'яніння, тягнуть накладення штрафу від восьми до десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Порушення, передбачені частинами 1 або 2 статті 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення, що спричинили створення аварійної обстановки, тягнуть накладення штрафу від десяти до п'ятнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від двадцяти до сорока годин [5].

Таким чином, за порушення правил дорожнього руху встановлюються різні види адміністративної відповідальності залежно від ступеня їх небезпечності (попередження, штраф і громадські роботи). Тобто відповідальність пішоходів є незначною, часто має суто профілактичний характер, тоді як для водіїв законодавством передбачаються більш суворі адміністративні стягнення (більші суми штрафу, позбавлення права керувати транспортним засобом тощо), а також кримінальна відповідальність. Пішоходи, згідно із законодавством, є такими ж учасниками дорожнього руху, як водії. Відповідно, постає проблема нерівного й невиправданого притягнення до відповідальності за порушення Правил дорожнього руху водіїв і пішоходів-порушників, а також відповідальності пішоходів, з вини яких сталась дорожньо-транспортна пригода.

У Європі список правил дорожнього руху для пішоходів і велосипедистів не набагато вужчий, ніж для водіїв, а штрафи за їх порушення є досить суттєвими. Наприклад, в Іспанії штраф за перехід дороги в недозволеному місті складає 80 євро – один із найдорожчих у Європі. Штраф за перехід дороги на червоне світло складає 200 євро. У Німеччині за подолання дорожньої огорожі з метою перейти дорогу штраф складає 6 євро.

Крім більш суворої відповідальності за порушення правил дорожнього руху як засобу підвищення безпеки дорожнього руху, у країнах Європейського Союзу існує низка обов'язків для пішоходів, які було введено з метою зменшення аварійних ситуацій на дорозі.

Так, у багатьох європейських країнах на законодавчому рівні діє вимога до пішоходів обов'язково виділяти себе в темний час доби за допомогою будь-яких світловідбивних елемен-

тів. Підставою для введення такого обов'язку є те, що в темний час доби складно побачити на дорозі пішохода, особливо в темній одежі або за наявності зустрічного транспорту, фари якого нерідко засліплюють чи заважають оцінити обстановку перед автомобілем. Ситуацію можуть ускладнити також непридатні погодні умови, такі як дощ чи сніг. Пішоходи в таких умовах дуже часто поведуться на дорозі самовпевнено й неухважно, створюючи своєю поведінкою небезпеку для дорожнього руху. Світловідбивачі дають змогу водіям здалеку розгледіти пішого учасника руху та вжити необхідних заходів для безпечного проїзду. На переконання європейських дослідників, світловідбиваючі елементи на одязі допомагають зменшити кількість дорожньо-транспортних пригод за участю пішоходів у темний час доби на 30–70%.

На жаль, в Україні, на відміну від більшості європейських держав, світловідбиваючі елементи досі не стали обов'язковим атрибутом. На нашу думку, введення такого обов'язку для пішоходів і закріплення його в Правилах дорожнього руху України сприятиме покращенню стану безпеки на дорогах та зменшенню кількості дорожньо-транспортних пригод.

У Німеччині після введення штрафу для водіїв, які розмовляють за кермом, планується введення штрафів для пішоходів, які нехтують власною безпекою й безпекою оточуючих, використовуючи мобільні прилади в місцях із щільним дорожнім рухом. Використання мобільних пристроїв знижує концентрацію уваги та негативно впливає на сприйняття ситуації на дорозі.

Німецькі дослідники встановили, що останнім часом суттєво збільшилась кількість аварій із вини пішоходів, які користувалися мобільними приладами на ходу. Для нашої держави введення цієї заборони також було б актуальним і дієвим.

До заборони використовувати мобільні пристрої в місцях дорожнього руху, на нашу думку, доцільно додати заборону знаходження на проїжджій частині в навушниках. Поширення та здешевлення портативних електронних пристроїв привело до того, що багато пішоходів під час пересування прослуховують аудіоконтент у навушниках, часто створюючи аварійні ситуації. При цьому водій не може звуковим сигналом попередити пішохода чи велосипедиста в навушниках, який раптово з'явився на проїжджій частині. Виправданою підставою введення адміністративної відповідальності за використання мобільних пристроїв або навушників є те, що пішохід або велосипедист не концентрує увагу на безпеці дорожнього руху, неухважно реагує на оточуючі сигнали та створює своєю поведінкою реальну загрозу для себе й інших учасників дорожнього руху.

Ще однією проблемою виникнення дорожньо-транспортних пригод із вини пішохода є відсутність в Україні дієвої системи, яка гарантувала б обов'язкове вивчення пішоходами різних вікових груп і соціальних верств Правил дорожнього руху та дотримання їх під час дорожнього руху. До групи ризику входять діти дошкільного й шкільного віку та люди похилого віку. З метою отримання пішоходами знань про свої права й обов'язки як учасників дорожнього руху необхідно створити цілу систему безперервного навчання, підвищити якість викладання Правил дорожнього руху в середніх загальноосвітніх і спеціалізованих закладах, регулярно нагадува-

ти про необхідність їх дотримання через засоби масової інформації, проводити соціальні заходи тощо.

Таким чином, аналізуючи чинне законодавство України й досвід європейських країн щодо притягнення до адміністративної відповідальності пішоходів, можна зробити висновок, що така практика є дієвим інструментом у підвищенні безпеки дорожнього руху. Ефективності та дієвості використання цього інструменту можна досягти шляхом злагоджених і послідовних дій органів державної влади, а також внесення змін до чинного законодавства України. Серед основних заходів доцільно назвати такі:

1) внесення змін до нормативно-правових актів і законодавства України щодо підвищення відповідальності за вчинення пішоходами адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху;

2) розширення кола обов'язків пішоходів як учасників дорожнього руху та закріплення їх у Правилах дорожнього руху України;

3) закріплення в законодавчому акті обов'язку пішохода сплачувати матеріальні збитки, що виникли внаслідок дорожньо-транспортної пригоди з його вини;

4) закріплення в законодавчому акті норми про повну адміністративну чи кримінальну відповідальність, яку несе безпосередньо пішохід за настання дорожньо-транспортної пригоди, яку він створив із власної вини;

5) звільнення від відповідальності водія, якщо дорожньо-транспортну пригоду було скоєно пішоходом унаслідок порушення ним правил дорожнього руху, переходу вулиці в непередбаченому місці, перебування на проїжджій частині дороги в стані алкогольного або наркотичного сп'яніння;

6) налагодження ефективної системи застосування профілактичних заходів, спрямованих на виховання в населення культури поведінки на дорогах.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Яценко В.П. Адміністративна відповідальність пішоходів як засіб забезпечення безпеки дорожнього руху / В.П. Яценко // Право і безпека. – 2014. – № 1. – С. 60–64.

2. Кукшинова О.О. Особливості адміністративної відповідальності пішоходів за порушення правил дорожнього руху / О.О. Кукшинова // Митна справа. – 2014. – № 3(2). – С. 150–156.

3. Про дорожній рух : Закон України від 20 червня 1993 р. № 3353-XII [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.

4. Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п>.

5. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.

УДК 342.9

ГОЛОВНІ НАПРЯМИ ВЗАЄМОДІЇ ГРОМАДСЬКИХ ОРГАНІЗАЦІЙ З НАЦІОНАЛЬНОЮ ПОЛІЦІЄЮ УКРАЇНИ

Рамазанова У.В., к. ю. н.,
науковий співробітник
Національна академія внутрішніх справ

У статті розглянуто взаємодію громадських організацій з Національною поліцією в умовах реформування правоохоронних органів у країні. Охарактеризовано головні напрями, а також запропоновано шляхи законодавчого реформування такої взаємодії, зокрема внесення змін і доповнень до низки нормативно-правових актів.

Ключові слова: взаємодія, громадські організації, Національна поліція, адміністративно-правовий статус.

В статье рассмотрено взаимодействие общественных организаций с Национальной полицией в условиях реформирования правоохранительных органов в стране. Охарактеризованы главные направления, а также предложены пути законодательного реформирования такого взаимодействия, в том числе внесение изменений и дополнений в ряд нормативно-правовых актов.

Ключевые слова: взаимодействие, общественные организации, Национальная полиция, административно-правовой статус.

Ramazanova U.V. MAIN AREAS OF INTERACTION BETWEEN NGOS ON THE NATIONAL POLICE UKRAINE

In terms of police reform in the country, considered the interaction of NGOs with the National Police. The author describes the main trends and legislative reform of the ways of such interaction, including changes and additions to a number of regulations.

Key words: interaction, NGOs, national police, administrative and legal status.

Постановка проблеми. Взаємодія громадських організацій з Національною поліцією України являє собою передбачену законами та підзаконними актами, узгоджену за своїми цілями, завданнями діяльність усіх суб'єктів щодо запобігання правопорушенням, яка спрямована на недопущення виникнення причин та умов правопорушень, їх профілактику, налагодження зв'язків з населенням і громадськістю, розроб-

ку спільних заходів щодо профілактики правопорушень у країні з найменшими витратами сил, засобів і часу [1].

Мета статті – розглянути взаємодію громадських організацій з Національною поліцією в умовах реформування правоохоронних органів у країні; охарактеризувати головні напрями, а також запропонувати шляхи законодавчого реформування такої взаємодії.