

*Жембоцька Тетяна Ігорівна*, здобувач навчально-наукового інституту № 4 Національної академії внутрішніх справ  
*Науковий керівник*: кандидат юридичних наук, доцент кафедри адміністративного права і процесу Національної академії внутрішніх справ *Савранчук Л. Л.*

## **КОЛІЗІЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЩОДО ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В СТАНІ СП'ЯНІННЯ**

На сьогодні Україна посідає одне з найперших місць в Європі за смертністю та травматизмом на дорогах, а більшість дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) трапляються через перебування водіїв в нетверезому стані. В Україні кожна п'ята ДТП скоюється нетверезими водіями.

На жаль, в наш час водії легковажать своїми обов'язками, нехтуючи Правилами дорожнього руху та нормами чинного законодавства і досить часто керують транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння, що підтверджує вражаюча статистика кількості травмованих та загиблих осіб внаслідок вчинення ДТП.

Згідно офіційних статистичних даних за 2016 рік в Україні трапилось 158776 ДТП, у порівнянні з минулим 2015 роком (138536) – кількість ДТП зросла на 14,6 %, в яких загинуло 3410 і травмовано – 33613 особи. У тому числі, доцільно взяти до уваги статистичні дані керування автотранспортних засобів в нетверезому стані. Так, за 2016 рік трапилось 1959 ДТП, що на 17,2 % менше у порівнянні з минулим 2015 роком – 2365, внаслідок чого 228 (318 – 2015 рік) осіб загинуло, а 2642 (3214 – 2015 рік) учасника дорожнього руху травмовано. Зауважимо, що статистичні показники є приголомшливими та спонукають замислитись.

Щоб досягнути масштаб даної проблеми, достатньо хоча б усвідомити той факт, що Україна за рік внаслідок ДТП втратила стільки ж громадян, скільки й під час антитерористичної операції на Сході країни. Однією з головних причин сумного лідерства України експерти називають різке зростання кількості

автомобілів у країні (на 1 тис. населення в Україні налічується 187 автомобілів).

Таким чином, викладене свідчить про актуальність означеного питання та необхідність його додаткового дослідження на науковому рівні.

Відповідно до ст. 222 КУпАП, уповноважені працівники органів і підрозділів Національної поліції, які мають спеціальні звання, є основним суб'єктом провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення дорожнього руху.

У затвердженій наказом Міністерства внутрішніх справ України та Міністерства охорони здоров'я України Інструкції «Про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції» від 9 листопада 2015 р. № 1452/735 (далі – Інструкція) внесені певні неточності. Так, в ч. 5 ст. 266 КУпАП передбачено, що огляд особи на стан сп'яніння, проведений з порушенням вимог цієї статті є недійсним, а в Інструкції вказується, що висновки щодо результатів медичного огляду осіб на стан сп'яніння, складені з порушенням вимог цієї Інструкції, вважаються недійсними. Тобто Інструкцією передбачено, що визнається недійсним не весь огляд як захід, а лише документ, яким фіксується один зі способів проведення огляду. Інструкція частково виконує свої функції. Так, нею, зокрема, визначено форми документів, якими фіксуються різні стадії проведення процесу огляду на стан сп'яніння. Разом з тим треба констатувати, що Інструкція містить чимало прогалин у регламентації дій поліцейського та інших відповідальних осіб в процесі виконання завдань щодо проведення огляду водія транспортного засобу на стан сп'яніння. Відсутність чіткого регулювання, через що поліцейські змушені будуть діяти на власний розсуд, прогнозовано призведе до збільшення випадків порушення прав людини та наступного визнання в суді дій поліцейських незаконними. І це, звичайно, впливатиме на якісний результат роботи нової поліції, яким, в свою чергу, вимірюється довіра до неї суспільства.

В даний час з метою вимірювання концентрації алкоголю у видихуваному повітрі застосовуються спеціальні технічні засоби, що затвердженні наказом МВС України від 01.03.2010

№ 33 «Про затвердження Переліку технічних засобів, що використовуються в підрозділах Державтоінспекції МВС для виявлення та фіксування порушень правил дорожнього руху». Проте, одночасно з ліквідацією ДАІ цей документ фактично втратив свою юридичну силу – адже по всьому тексту вживається термін «Державтоінспекція», якої більше не існує. Тому застосування даних приладів працівниками патрульної поліції жодними нормативними документами не передбачене.

Новелою вітчизняного законодавства стало впровадження допустимої норми вмісту алкоголю у видихуваному повітрі, яка складає більше 0,2 проміле алкоголю в крові. Наприклад, у Норвегії, Польщі і Швеції дозволений рівень вмісту алкоголю в крові водія – 0,2 проміле, у Австрії, Греції, Іспанії, Франції, Німеччині, Швейцарії – 0,5 проміле, у Великобританії, Ірландії, Люксембургу, Мальті – 0,8 проміле, на Кіпрі рівень не має перевищувати 0,9 проміле. Зміни, внесені за останні роки в нормативну правову основу України, відображають результати аналізу зарубіжного досвіду.

Узагальнюючи викладене вище, необхідно наголосити, що зазначена проблема вимагає усунення вад адміністративно-правового законодавства, насамперед, Кодексу України про адміністративні правопорушення. Серед яких є розпорошеність нормативно-правового матеріалу, взаємне «накладення» диспозицій адміністративно-деліктних норм та внутрішня неузгодженість альтернативних санкцій.

Таким чином, усунення цих недоліків передбачає досягнення загальної мети – створення умов, які б гарантували особисту безпеку та всебічну реалізацію прав кожного суб'єкта правовідносин у сфері безпеки дорожнього руху.