

Суб'єктивна сторона означених правопорушень завжди характеризується умисною формою вини. Вчинення порушення законодавства про державну таємницю не може здійснюватися у формі необережності з наступних причин.

По-перше, надання допуску та доступу до таємної інформації здійснюється у встановленому законом порядку, який, зокрема, передбачає обов'язкове ознайомлення особи із відповідними суб'єктивними обов'язками та можливістю застосування до неї заходів державного примусу у разі їх невиконання чи порушення. Це виключає можливість вчинення даного делікту у формі протиправної недбалості, яка має місце тоді, коли винна особа не усвідомлює протиправний характер свого діяння і не передбачає можливості настання суспільно-шкідливих наслідків.

По-друге, вчинення адміністративного правопорушення, передбаченого ст.2122 КУпАП, не передбачає настання суспільно-шкідливих наслідків у якості обов'язкової ознаки суб'єктивної сторони, що свідчить про наявність формального складу делікту. У формальних складах деліктів обсяг об'єктивної сторони не охоплює суспільно-шкідливі наслідки діяння та причинний зв'язок між ними і самим діянням. Відповідно, за відсутністю у складі суспільно-шкідливих наслідків діяння, неможливою є інша форма адміністративно-деліктної необережності - протиправна самовпевненість, визначальною рисою якої є передбачення особою настання таких наслідків та легковажний розрахунок на їх запобігання.

Боднарчук В. І.,
слухач 2 курсу ННІЗДН НАВС.

ПРОВАДЖЕННЯ В СПРАВАХ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПОРУШЕННЯ, ЩО ЗДІЙСНЮЮТЬСЯ ДЕРЖАВТОІНСПЕКЦІЄЮ

Провадження в справах про адміністративні проступки складається з кількох фаз розвитку, що змінюють одна одну, які називаються стадіями. На відміну від деяких інших проваджень (наприклад, дисциплінарного), поділ адміністративно-деліктного провадження на стадії законодавчо не визначений, тому в юридичних наукових джерелах можна зустріти різні погляди на їх кількість та якість. В юридичній літературі можна зустріти різні погляди на стадії адміністративно-деліктного провадження. Найбільші суперечки точаться навколо стадій, що передують розгляду і вирішенню справи по суті. Так, одні науковці виділяють такі початкові стадії як: 1) виявлення факту правопорушення і складання протоколу (акта) про порушення; 2) розгляд протоколу (акта) і прийняття рішення про порушення адміністративної справи або про відмову в порушенні такої справи, інші – порушення провадження у справі про адміністративне правопорушення та адміністративне розслідування. Подібну структуру підтримує та обґрунтовує В.Ю. Шильник, який, спираючись на положеннях КУпАП та сучасних наукових дослідженнях, робить висновок про існування чотирьох стадій провадження у справах про адміністративні правопорушення, що реалізуються в такій послідовності: 1) стадії порушення справи про адміністративний проступок (правопорушення) і попереднє з'ясування її обставин (ст. ст. 254, 256, 258

КУпАП); 2) стадії розгляду справи про адміністративне правопорушення і винесення за нею постанови (ст. ст. 276–286 КУпАП); 3) стадії оскарження (опротестування) постанови у справі про адміністративне правопорушення (ст. ст. 287-297 КУпАП); 4) стадії виконання постанови у справі про адміністративне правопорушення (ст. ст. 298-330 КУпАП).

На нашу думку, подібні погляди охоплюють усю широту та особливості провадження в справах про адміністративні проступки. Подібний поділ чітко відображає структуру адміністративно-деліктного провадження, що здійснюється ДАІ. В той же час, необхідно уточнити, що стадія адміністративного розслідування для значної кількості справ про адміністративні проступки є факультативною. У цьому зв'язку, вважаємо доцільним доповнити КУпАП нормою, яка б передбачала, що у разі необхідності проведення адміністративного розслідування в справі про адміністративне правопорушення, за його результатами слід виносити ухвалу про направлення справи за підвідомчістю або, якщо справа підвідомча суб'єкту, який здійснював розслідування, то одну з постанов передбачених ст. 284 КУпАП.

Декілька слів хотілося б висловити стосовно становища працівників ДАІ у в адміністративно-деліктному провадженні, можливостях здійснення ними передбачених законами процесуальних дій. Перш за все, хочеться запитати: що зараз собою представляє Державтоінспекція? Без сумніву – це один з озброєних підрозділів міліції, основними завданнями якого є забезпечення безпеки дорожнього руху та охорони громадського порядку, надання допомоги учасникам дорожнього руху і т. д. Проте чи виконує ДАІ завдання покладені на неї нашим законодавством і які ці завдання?

Ще декілька років тому справді існував так званий "план" по протоколам про адміністративні правопорушення, які повинен був виявити інспектор за зміну, на даний час цього немає. Вимагається лише фіксація грубих порушень правил дорожнього руху, а саме: керування у стані сп'яніння; створення аварійної ситуації; ненадання переваги у русі пішоходам; ненадання переваги у русі оперативним автомобілям, які рухаються з увімкненими поблисковими маячками тощо.

А що ж робити з іншими порушеннями? Фіксувати лише за бажання, так це перечить нашому законодавству! Тоді можливо притягнути інспектора до відповідальності за не складання протоколу.

Іноді, насправді, дуже складно притягнути водія до адміністративної відповідальності за скоєне ним порушення правил дорожнього руху. Наприклад, водій Петров керуючи авто Лексус приблизно о 3 годині ночі проїхав перехрестя (будь – яке) на забороняючий сигнал світлофора. Мені, як інспектору, довести водію, що він порушив не маючи свідків (третя година ночі) чи фото- відео- фіксації, якщо він не згоден. Безперечно скласти адміністративний протокол я маю право. Проте якщо водій Петров хоча б трішки знайомий з нашим законодавством (Конституція та КУпАП), то він оскаржить моє рішення у будь-якому суді, і добре, якщо постановою суду буде лише про скасування постанови, а не про правомірні дії інспектора. Що тоді? Притягувати мене до відповідальності? За що? – за те що виконував свою роботу!

А фіксація порушень ПДР з боку іноземців на їхніх автомобілях? Ніхто не притягує. Так, скласти протокол про адміністративний проступок можна, але ніхто його у мене не прийме, адже його необхідно надсилати у ДАІ за місцем реєстрації водія, ніхто цього робити не буде. У Росії, наприклад, неможливо перетнути кордон, якщо не сплачено штраф за порушення правил дорожнього руху, скоєне на території їхньої держави. На митниці існує база по якій перевіряються водії, у нас нажалі такого ще немає.

Ще дуже актуальне питання сьогодення, що не існує єдиної бази перевірки водіїв та транспортних засобів. Це істотно заважає об'єктивній оцінці ступеня вини водія. Якщо навіть є можливість перевірити водія і авто, то дуже складно додзвонитись до оператора (при цьому кошти на зв'язок не виділяються), оскільки на полк ДАІ (приблизно на зміну виходить 200 чол.) заступає всього два оператори, які здійснюють дану перевірку.

Цей перелік проблемних питань можна продовжувати довго. Як на мене, на всі перелічені вище проблеми існують способи вирішення:

- перш за все слід внести зміни до діючого законодавства (КУпАП, Закон України про дорожній рух, правил дорожнього руху);
- покращити технічне оснащення працівника ДПС;
- підвищити його матеріальне забезпечення та покращити умови праці.

Ці заходи необхідно здійснити в найближчий час, так як сьогодні професія "міліціонер" не є престижною, як у багатьох європейських країнах. Велика плінність кадрів, наприклад, в моєму підрозділі, на даний час працює лише 2-3 працівника стаж роботи яких більше 10 років (з 30 працівників), молодь не витримує навантажень за таку зарплатню та умови праці. Виправлення даної ситуації можливо лише за сприяння держави, а не тільки місцевої влади.