

СОЦІАЛЬНИЙ ТА ЕКОНОМІЧНИЙ ЗАХИСТ ПРАВ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ПОНЯТТЯ ТА ОЗНАКИ

Досліджено актуальні проблеми сьогоднішньої правової науки, а саме інституту захисту соціальних та економічних прав учасників дорожнього руху. Запропоновано авторське визначення поняття цієї категорії та її юридична кваліфікація. Внесені авторські пропозиції щодо змінення чинного законодавства.

Ключові слова: соціальні та економічні права, учасники дорожнього руху, адміністративно-правовий захист, відшкодування збитків.

Исследовано актуальные проблемы современной административно-правовой науки, а именно институт защиты социальных и экономических прав участников дорожного движения. Предложено авторское определение этой категории, а также ее юридическая квалификация. Внесены авторские предложения относительно изменения действующего законодательства.

Ключевые слова: социальные и экономические права, участники дорожного движения, административно-правовая защита, возмещение ущерба.

In article actual problems of a today's is administrative-legal science, namely institute of protection of the economic and social rights of participants of empty movement are considered. The author's definition of a studied category, and also its legal qualification of signs is offered. Author's changes to the current legislation are made.

Key words: the social and economic rights of participants of road movements, administratively-legal protection social and economic rights of participants of traffic, damage compensation.

Соціально-економічні та політичні зміни, які відбулися з проголошенням незалежності української держави, створили засади діяльності держави та її інституцій в реалізації прав людини і громадянина. Пріоритетність прав людини і громадянина в державницькій діяльності головною метою державного управління. Свідченням цього є прийнята Верховною Радою України Постанова «Про засади державної політики України в галузі прав людини» від 17 червня 1999 р.¹ Складовими слід вважати соціальні та економічні права у сфері безпеки дорожнього руху.

Одним із головних принципів державного управління є принцип реальності прав людини і громадянина, що визначний сучасними правознавцями та політологами як один із ключових у галузі державного управління та державотворення². Принцип реальності прав людини і громадянина постає поєднувальним компонентом між державним управлінням та забезпеченням прав людини.

Сенс зазначеного принципу полягає в тому, що права і свободи повинні бути не лише задекларовані, а й гарантовані та реально забезпечені державою загалом і окремими органами державної влади. На думку В.С. Нерсеянца, права і свободи сприймаються і трактуються як вихідні правові основи та базові правові цінності, а не як певні «позаправові», зовнішні щодо права і тому необов'язкові феномени та характеристики³. Для успішного забезпечення соціальних та економічних прав

у сфері безпеки дорожнього руху наразі слід розв'язати комплекс проблем нормативно-правового, фінансового, матеріально-технічного, соціального, інформаційного та науково-технічного характеру, який на думку В.М. Бесчастного та А.О. Собакаря, жодним чином не втрачають актуальності упродовж тривалого часу⁴.

Дослідженню питань безпеки дорожнього руху присвячено значну кількість наукових праць відомих учених-юристів, практиків, українських і зарубіжних дослідників, серед них: В. Авер'янов, О. Андрійко, М. Афанасьєв, Д. Бахрах, А. Васильєв, І. Голосніченко, С. Гончарук, В. Доненко, Є. Додін, Л. Ігнатов, М. Єропкін, А. Ключніченко, В. Лук'янов, О. Остапенко, А. Собакарь, О. Якуба та інші. Водночас питання соціально-економічних прав учасників дорожнього руху висвітленні недостатньо.

Метою цієї статті є аналіз соціальних і економічних прав учасників дорожнього руху, захист зазначених прав, а також розроблення відповідних практичних рекомендацій.

Для досягнення визначеної мети підлягали розв'язанню такі завдання:

- проаналізувати наявні наукові розробки і стан чинного законодавства у контексті досліджуваної тематики;
- розробити відповідні пропозиції щодо вдосконалення законодавства України в зазначеній сфері.

Вказані питання активно вивчають науковці різних галузей права, а саме фахівці з конституційного, адміністративного, цивільного, господарського та міжнародного права.

Останніми роками в Україні значно зросла кількість автомобілів, станом на 2010 рік чисельність транспортних засобів межах держави – перевищує 10 мільйонів одиниць. Як відомо з ростом числа автомобільного транспорту зростає кількість осіб які зазнали збитків в наслідок дорожньо-транспортних пригод (ДТП). Так, у 1980 році було зареєстровано 39 928 випадків, а 2008 році – 51 279. Також спостерігається зростання ДТП зі смертельними наслідками – 2008 рік 6 764. Потерпілих у ДТП: у 1980 році – 46 058, а у 2008 році – 70 972 особи. Водночас, спостерігається зростання напруженості та конфліктів між учасниками дорожнього руху, зниження рівня безпеки та збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод.

Як свідчать дані Департаменту ДАІ МВС України, 65% усіх дорожньо-транспортних пригод трапляється з вини водіїв механічних транспортних засобів. Щороку працівниками Державної автоінспекції фіксують близько 3,5 млн. випадків порушення водіями транспортних засобів Правил дорожнього руху (ПДР). Близько 85% від цієї кількості становлять порушення водіями механічних засобів правил керування: перевищення встановлених обмежень швидкості руху; проїзд на заборонний сигнал світлофора або жест регульовальника; недодержання вимог дорожніх знаків та розмітки проїзної частини шляхів; та низка інших порушень правил дорожнього руху.

В такій ситуації небезпідставно виникає питання щодо захисту соціальних та економічних прав учасників дорожнього руху. В юридичному сенсі категорія «захист» означає охорону чи заступництво, або ж місце, предмет, споруду, де можна захиститися від кого- або чого-небудь⁵.

Існує більш загальний термін – «відшкодування збитків, заподіяних у наслідок дорожньо-транспортної пригоди». До складу словосполучення «відшко-

дування збитків» входять дієслово «відшкодувати» та іменник «збиток». У короткому тлумачному словнику української мови дієслово «відшкодувати» визначене, як «замінювати що-небудь загублене, втрачене і т. ін. чимось іншим»⁶. Цей же словник розуміє «збиток» – втрата чогось⁷.

Дослідження обраної проблеми буде неповним без окреслення поняття адміністративно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху. Адміністративно-правове регулювання у сфері безпеки дорожнього руху – це система встановлених державою, органами місцевого самоврядування та громадськими (недержавними) організаціями правил і норм, якими регульовані відносини між учасниками дорожнього руху. Можливий і такий варіант зазначеної категорії – «законодавство у сфері безпеки дорожнього руху».

Захист прав учасників дорожнього руху є охороною системи суспільних прав і цінностей дорожнього руху та сформульованою системою загальнообов'язкових правил поведінки, встановлених і санкціонованих державою, органами місцевого самоврядування та громадськими організаціями.

Відшкодування збитків – право особи вимагати повного відшкодування завданих їй збитків, якщо законом або договором не передбачено відшкодування в меншому чи більшому розмірі. Збитками вважають витрати, зроблені кредитором, втрату або пошкодження його майна, а також не одержані ним доходи, які він одержав би, якби зобов'язання було виконане боржником. Збитки, завдані громадянину або юридичній особі незаконними діями державних та інших органів або посадових осіб цих органів, підлягають відшкодуванню за рахунок коштів держави або відповідних органів⁸.

Соціальні та економічні права учасників дорожнього руху не слід відносити виключно до позитивістських. Тобто таких, що мають ґрунтуватися на правотворчій силі держави. На нашу думку, розглядувана група прав має природне походження, а не позитивістське (державницьке). До природних прав слід віднести особисті права і свободи людини, які будуються на праві особистого життя, свободи від неправомірного втручання держави та її органів до сфери особистого життя. Позитивістські права будуються на певних принципах: права належать від народження і не можуть бути скасовані державою; вони є правами людини і не пов'язані із приналежністю до громадянства держави та не витікають із нього; вони закріплюють права і свободи людини, що необхідні для охорони її життя, свобод, переваг як особистості та інших природних прав, пов'язаних із її особистим життям.

Водночас особисті права учасників дорожнього руху можна розокремити на дві групи: перша – більш широка – регламентує загальні права учасників дорожнього руху; друга деталізує права, закладені в першій групі. Так, до першої групи слід віднести право на життя, право на свободу, право на фізичну цілісність.

Друга група права закріплює право на свободу думки та совісті, свободу особистого життя, на недоторканність автотранспортного засобу, можливість вільного пересування транспортним засобом та правовий захист учасників дорожнього руху.

Соціальні й економічні права учасників дорожнього руху пов'язані з концепцією соціальної держави і стосуються таких важливих сфер життя учасників дорожнього руху як власність, трудові відносини, відпочинок та інші визначальні сфери діяльності людини.

У зв'язку з трансформацією соціальних і економічних відносин, зміненням соціальної ролі в них людини, її активності та відповідальності держава бере на

себе гарантійне зобов'язання із задекларованих питань. Не становить виняток і питання у сфері безпеки дорожнього руху. Державні гарантії соціальних і економічних прав учасників дорожнього руху поєднані в широкій системі форм і методів: юридично закріплені умови економічної діяльності суб'єктів, спрямованих на можливість користуватися всіма соціально-економічними правами та свободами; державне закріплення системи соціальної допомоги та розвитку відповідної галузі (ст. 46 Конституції); державний контроль за дотриманням законодавства в розглядуваній сфері; надання державних форм захисту та встановлення порушених соціально-економічних прав; створення механізму реалізації соціально-економічних прав, основоположного для створення всіх необхідних правових, соціальних, матеріальних, адміністративних чинників.

Слід зазначити, що в реалізації кожного виду соціально-економічних прав учасників дорожнього руху держава як гарант виконує особливу роль.

Чинним законодавством закріплені такі групи: право на індивідуальну власність; вільний вибір праці та належні умови існування; право на соціальне забезпечення; право на охорону здоров'я; право на безпечний стан навколишнього природного середовища та інші.

Як зазначає М.М. Стоцька, важливу роль у правовому регулюванні повноважень учасників дорожнього руху відіграють норми Конституції України, якими визначені принципи діяльності посадових осіб ДАІ як представників органів виконавчої влади. Нею зазначено, що основні положення щодо забезпечення безпеки дорожнього руху закріплені в Кодексі України про адміністративні порушення та Законах України: «Про міліцію», «Про дорожній рух», «Про перевезення небезпечних вантажів», «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», «Про порядок ввезення (пересилання) в Україну, митного оформлення й оподаткування особистих речей, товарів та транспортних засобів, що ввозяться (пересилаються) громадянами на митну територію України», «Про Державну прикордонну службу України», «Про державний захист працівників суду і правоохоронних органів», «Про забезпечення безпеки осіб, які беруть участь у кримінальному судочинстві», а також у державних стандартах та рішеннях Кабінету Міністрів України⁹.

У вітчизняному законодавстві відшкодуванню шкоди, завданої внаслідок ДТП, присвячено низку положень Цивільного кодексу України (далі – ЦК). Зокрема, в ст. 1166 ЦК визначено загальні підстави відповідальності за завдану майнову шкоду: «Майнова шкода, завдана неправомірними рішеннями, діями чи бездіяльністю особистим немайновим правам фізичної або юридичної особи, а також шкода, завдана майну фізичної або юридичної особи, відшкодовується в повному обсязі особою, яка її завдала». Питанням, пов'язаним із відшкодуванням шкоди, завданої витоком підвищеної небезпеки, присвячено ст. 1187 ЦК: «Шкода, завдана джерелом підвищеної небезпеки, відшкодовується особою, яка на відповідній правовій підставі (право власності, інше речове право, договір підряду, оренди тощо) володіє транспортним засобом, механізмом, іншим об'єктом, використання, зберігання або утримання якого створює підвищену небезпеку». Важливо відзначити, що статтею 22 ЦК закріплене право особи, якій завдано збитків у результаті порушення її цивільного права, на їх відшкодування. При цьому в трактуванні ст. 22 ЦК збитками є:

– втрати, яких особа зазнала у зв'язку зі знищенням або пошкодженням речі, а також витрати, які особа понесла або мусить понести для відновлення свого порушеного права (реальні збитки);

– доходи, які особа могла би реально одержати за звичайних обставин, якби її право не було порушено (упущена вигода)¹⁰.

До того ж, останнім часом, згідно з вимогами чинного законодавства широко застосовується обов'язкове страхування. На практиці в результаті введення в дію комп'ютерної інформаційно-пошукової системи «облік ДТП» виявлено низку порушень Наказу МВС України за № 1242/2005 і Законів України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» та «Про страхування». Подальше законодавче закріплення міститься в договорі добровільного страхування транспортного засобу.

На розгляді у Верховній Раді України перебуває чимало законопроектів, направлених у впорядкування праввідносин у сфері безпеки дорожнього руху, а саме: проект Закону про особливості проектування, будівництва та експлуатації великої кільцевої автомобільної дороги навколо м. Києва (реєстраційний № 6227 від 26.03.10р.); проект Закону про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт», щодо упорядкування внутрішніх перевезень (від 29.03.10р. за № 6235); Проект Закону про внесення зміни до статті 15 Закону України «Про дорожній рух» (щодо талону посвідчення водія) (від 29.03.10 р. за № 6235)¹¹. Окрім зазначених законопроектів, наявний і такий, що дозволяє звинувачувати водія у неправильному виборі швидкісного режиму транспортного засобу або не сплачувати штраф порушникові правил дорожнього руху за неналежний шляховий покрив, а також низка інших пропозицій. На наше глибоке переконання, слід ретельно проаналізувати й дослідити такого роду пропозиції, щоб ухвалені законодавцем закони не погіршили становища водіїв та інших учасників дорожнього руху.

Отже, захистом соціальних та економічних прав учасників дорожнього руху слід вважати охорону системи суспільних прав і цінностей дорожнього руху та сформульовану систему загальнообов'язкових правил поведінки, встановлених і санкціонованих державою, органами місцевого самоврядування та громадськими організаціями.

Розгляд питань захисту соціальних та економічних прав учасників дорожнього руху є підвідомчим як державним інституціям, так і недержавним. Для відшкодування збитків (а це здебільшого врегулювання економічних прав) сучасна практика використовує недержавні механізми.

Водночас зарано говорити про остаточне розв'язання актуальних питань у зазначеній сфері суспільних відносин. Попереду нелегкий шлях, пов'язаний із європейською практикою розв'язання таких питань. Запровадження єврокомісарів та скорочення працівників ДАІ, певно, не найліпший спосіб ефективного захисту соціальних та економічних прав учасників дорожнього руху.

1. *Про засади державної політики України в галузі прав людини*: Постанова Верховною Радою України від 17 червня 1999 р., № 757-XIV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ddgirfo.org.ua/postanova-zasadi-ua.htm>. 2. *Права громадян у сфері виконавчої влади: адміністративно-правове забезпечення реалізації та захисту* / [В.Б. Авер'янов, О.Ф. Андрійко, Ю.П. Битяк та ін.]; за ред. В.Б. Авер'янова. – К.: Наукова думка, 2007. – С. 47. 3. *Нерсеянц В.С.* Права и свободы человека как фактор общевропейского сотрудничества и интеграции / В.С. Нерсеянц // *Права человека и политическое реформирование*. – М., 1997. – С. 38. 4. *Бесчастний В.М.* Державна політика транспортної безпеки України: актуальні питання реалізації / В.М. Бесчастний, А.О. Собакарь // *Віче*. – 2007. – № 4 (265). – С. 2. 5. *Короткий* тлумачний словник ук-

раїнської мови / Уклад.: Д.Г. Гринчишин, Л.Л. Гумецька, В.Л. Карлова [та ін.]; відп. ред. Л. Л. Гумецька. – К.: Рад. школа, 1978. – С. 87. **6.** Там само. – С. 39. **7.** Там само. – С. 76. **8.** *Юридичні терміни*. Тлумачний словник / В.Г. Гончаренко, П.П. Андрушко, Т.П. Базава [та ін.]; за ред. В.Г. Гончаренка. – 2-ге вид., стереотипне. – К.: Либідь, 2004. – С. 52. **9.** *Стоцька М.М.* Провадження в справах про адміністративні проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : автореф. дис. на здобуття наук. ступ. канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». – Х., 2007. – С. 3. **10.** *Цивільний кодекс України: коментар*. – Вид. 2-ге, зі змінами: За станом на 15 січня 2004р. – Х: ТОВ «Одісей», 2004. – 856 с.; *Цивільне право України: недоговорні зобов'язання: Особлива частина: навч. посібник* / [І.Е. Берестова, С.С. Бичкова, І.А. Бірюков та ін.; за заг. ред. С. С. Бичкової]. – К.: Нац. акад. внутр. справ України, 2005. – 108 с.; *Харитонов Є.О.* Цивільне право України: підручник / Є. О. Харитонов, Н.О. Саніахметова. – К.: Істина, 2003. – 773 с. **11.** *Про автомобільний транспорт: Проект Закону про внесення змін до Закону України (від 29.03.10р., № 6235); Про дорожній рух: Проект Закону про внесення змін до статті 15 Закону України (щодо талону посвідчення водія) (від 29.03.10р. № 6235) // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://gska2.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc6_current?id=&pid069=134.*