

ДО ПИТАННЯ УДОСКОНАЛЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЗАФІКСОВАНІ В АВТОМАТИЧНОМУ РЕЖИМІ

ON THE ISSUE OF IMPROVEMENT OF THE LEGISLATION ON ADMINISTRATIVE OFFENSES IN THE FIELD OF TRAFFIC SAFETY, RECORDED IN AUTOMATIC MODE

Битяк О.В., науковий співробітник

наукового сектора конституційного та адміністративного права

Науково-дослідний інститут державного будівництва та місцевого самоврядування

Статтю присвячено виявленню проблемних питань законодавства, яке регулює адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі.

Згідно зі статистичними даними за 2020 р. в Україні було зареєстровано близько 1 680 000 дорожньо-транспортних пригод, у результаті яких майже 3 600 осіб загинули, 32 000 осіб були травмовані. Порівняно з попередніми роками, наведені показники свідчать про певний приріст кількості дорожньо-транспортних пригод і постраждалих осіб, що вкотре підкреслює актуальність та необхідність детального дослідження суміжних питань у цій сфері.

Враховуючи вплив диджиталізаційних процесів, акцентування уваги міжнародної спільноти на забезпеченні інтеграції сучасних інформаційних, комунікаційних технологій і засобів автоматизації з транспортною інфраструктурою, транспортними засобами й учасниками дорожнього руху, прогнозованим та ефективним способом підвищення рівня безпеки дорожнього руху стало використання новітніх технологій у цій сфері. Мова йде про запровадження системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху та адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі.

Однак на шляху до досягнення легітимної мети держави щодо убезпечення дорожнього руху пріоритетне значення має бути відведено утвердженню та забезпеченню прав людини, ідеям соціальної справедливості, свободи, рівності тощо. Все це можливо за умови дотримання принципів правової визначеності, зрозумілості та недвозначності правових норм. Натомість існування законодавчих прогалин у досліджуваній сфері свідчить про неналежну якість та ефективність теоретичної основи, що її регулює. Саме з цією метою нами було проведено аналіз нормативно-правового підґрунтя адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, досліджено її зміст через структурні елементи складу правопорушень цього виду, виявлено певні недоліки та запропоновано можливі варіанти їх усунення.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, автоматизована система фіксації порушень правил дорожнього руху, адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі.

The article is devoted to the identification of problematic issues of the legislation that regulates administrative liability for offenses in the field of road safety, recorded automatically.

According to statistics, in 2020, about 168 thousand road accidents were registered in Ukraine, of which almost 3.6 thousand were fatal and 32 thousand injured. Compared to previous years, these indicators indicate a certain increase in the number of road accidents and injuries, which once again emphasizes the relevance and need for detailed study of related issues in this area.

Given the impact of digitalization, the international community's focus on integrating modern information, communication technologies and automation with transport infrastructure, vehicles and road users, the use of new technologies in this area has become a predictable and effective way to improve road safety. We are talking about the introduction of a system of automatic fixation of traffic violations and administrative liability for offenses in the field of road safety, recorded automatically.

However, on the way to achieving the legitimate goal of the state to ensure road traffic, priority should be given to the promotion and protection of human rights, ideas of social justice, freedom, equality and so on. All this is possible if the principles of legal certainty, clarity and unambiguity of legal norms are observed. Instead, the presence of legislative gaps in the research area indicates the inadequate quality and effectiveness of the theoretical basis that regulates it. To this end, we have analyzed the legal bases of administrative liability for road safety offenses, which are recorded automatically; investigated its content through the structural elements of this type of offense; identified certain shortcomings and suggested possible ways to solve them.

Key words: road safety, automated system for recording violations of traffic rules, administrative liability for offenses in the field of road safety, recorded automatically.

Упродовж останніх років вагомий внесок у теорію та практику управління безпекою дорожнього руху, дослідження адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху зробили такі науковці, як В.Б. Авер'янов, О.М. Бандурка, Ю.П. Битяк, Л.Ю. Веселова, В.М. Гаращук, О.Г. Зима, Т.О. Коломоєць, В.К. Колпаков, М.О. Кітоторов, Л.Ю. Кутерега, Ю.О. Лівар, Д.В. Лученко, І.М. Олексіва, П.І. Пархоменко, В.Б. Русанова, О.М. Ярмак та деякі інші. Окремі аспекти автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху також досліджувалися В.В. Білоусом, С.Г. Голубовим, О.Б. Кишко-Єрлі, Ю.С. Коллером, М.В. Лазаренко, Р.Ю. Молчановим, О.В. Проценко, Т.А. Шумейко.

Аналізуючи невітні показники аварійності та смертності на дорогах, у контексті досліджуваного питання доцільно звернутися до першоджерела їх виникнення – причини, які зумовлюють дорожньо-транспортні пригоди.

Відповідно до чинного наразі порядку обліку ДТП усі причини виникнення дорожньо-транспортних пригод

можна поділити на такі групи: водії, автомобільні дороги, транспортні засоби. Неправильні дії водія є причиною приблизно 75% усіх дорожньо-транспортних пригод, через дорожні умови відбувається від 15% до 25% усіх пригод, через технічну несправність автомобіля – до 10%. При цьому масштаби аварійності та травматизму залежать від різних факторів: інтенсивності, швидкості руху і складу транспортного потоку; стану доріг, їх облаштування та благоустрою; умов видимості; схем організації дорожнього руху; технічного стану транспортних засобів [1, с. 38–39].

Загальною причиною аварійності також називають низький рівень культури та поведінки учасників дорожнього руху, які проявляються через ігнорування попереджень, обмежень і заборон, обумовлених правилами дорожнього руху [2, с. 171].

Беручи ж за основу причинно-наслідковий зв'язок, за якого ДТП – це кінцевий результат, а причини їх виникнення – порушення правил дорожнього руху, найбільш поширеними порушеннями є:

- перевищення безпечної швидкості руху (41,0%);
- порушення правил маневрування та правил проїзду перехресть (18,0%);
- перехід проїжджої частини у невстановленому місці (7,0%);
- виїзд на смугу зустрічного руху (8,0%);
- недодержання дистанції (6,0%);
- керування транспортним засобом у нетверезому стані (5,0%) [3].

Виокремлення основних порушень ПДР, які спричинюють виникнення негативних наслідків, надає можливість та обумовлює необхідність концентрації профілактичних заходів саме на зазначених порушеннях, адже профілактика правопорушень є стратегічним напрямом у системі заходів, здійснюваних державою щодо зміцнення законності та правопорядку, зокрема й у сфері дорожнього руху. Вона є найбільш дієвим шляхом боротьби із правопорушеннями, передусім забезпечуючи виявлення й усунення (нейтралізацію) їх джерел. Значною мірою це попередження самої можливості здійснення правопорушень.

Досліджувана нами стаття 14-2 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) підстави адміністративної відповідальності визначає через такі проступки:

1) правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі (за допомогою технічних засобів – приладів контролю за дотриманням правил дорожнього руху з функціями фото-, відеофіксації, які функціонують згідно з законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах);

2) порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису) за допомогою технічних засобів із функціями запису, зберігання, відтворення і передачі фото-, відеоінформації [4].

Очевидно, що законодавець застосував юридичну конструкцію, за якої умовно розділив правопорушення у ст. 14-2 КУпАП на дві групи, залежно від режиму їх фіксації (автоматичного або фотозйомки/відеозапису). Відмінність у способах їхньої фіксації встановлена Порядком функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі та ст. 14-2 КУпАП [5].

Розглянемо більш детально першу категорію проступків, яка підлягає автоматичній фіксації та є об'єктом нашого дослідження. Згідно з п. 7 наведеного вище Порядку за допомогою системи фіксації адміністративних правопорушень фіксуються такі порушення правил дорожнього руху:

1) перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів (ч. 1 ст. 122 КУпАП);

2) проїзд на заборонений сигнал світлофора (ч. 2 ст. 122 КУпАП);

3) порушення правил зупинки і стоянки (ч. 1 ст. 122 КУпАП);

4) порушення правил руху і зупинки на смузі для маршрутних транспортних засобів (ч. 3 ст. 122 КУпАП);

5) порушення встановленої для транспортних засобів заборони виїзду на смугу зустрічного руху (ч. 2 ст. 122 КУпАП);

6) порушення правил руху через залізничний переїзд (ч. 1 ст. 123 КУпАП);

7) порушення встановленої для транспортних засобів заборони рухатися тротуарами чи пішохідними доріжками (ч. 1 ст. 122 КУпАП).

Ці правопорушення конкретизуються та перебувають у системному зв'язку із зазначеними статтями Особливої частини Кодексу, які містяться у Главі 10 «Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку». Однак ст. 14-2 КУпАП передбачає

відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а глава Кодексу, яка містить відповідні склади цих проступків, окреслює правопорушення на транспорті та в галузі шляхового господарства (зв'язку). На нашу думку, доцільно було б здійснити розмежування деліктів Глави 10 на певні підгрупи, залежно від видового об'єкта адміністративних правопорушень. Інакше кажучи, існує необхідність законодавчого окреслення правової категорії правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та упорядкування проступків цього виду.

До того ж наявний поділ правопорушень у ст. 14-2 КУпАП (залежно від способу їх фіксації) не узгоджений із п. 7 Порядку, який вказує, що автоматична система фіксує порушення правил зупинки і стоянки, що, згідно зі ст. 14-2 КУпАП, навпаки, фіксуються в режимі фотозйомки (відеозапису).

Під час дослідження змісту адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, необхідно корелювати до визначення адміністративного правопорушення та структури його складу. Аналізуючи ці правові категорії, можна виявити обов'язкові ознаки адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху [6, с. 40].

Так, ст. 9 КУпАП під поняттям адміністративного правопорушення розуміє протиправну, винну (умисну або необережну) дію чи бездіяльність, яка посягає на громадський порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління та за яку законом передбачено адміністративну відповідальність.

Термін «правопорушення» містить у собі як елементи складу, так і ознаки, які не мають значення для вирішення питання про можливість притягнення до юридичної відповідальності. Склад правопорушення завжди конкретний і становить сукупність головних, визначальних ознак, які виокремлені законодавцем як типові, необхідні і водночас достатні для притягнення особи до юридичної відповідальності. Відсутність хоча б одного з елементів складу виключає правову відповідальність. Під юридичним складом розуміють передбачену нормами адміністративного права сукупність ознак, за наявності яких те чи інше протиправне діяння можна кваліфікувати як правопорушення [7, с. 139].

Як і традиційно, склад адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху включає в себе сукупність об'єктивних (об'єкт та об'єктивна сторона) і суб'єктивних (суб'єкт та суб'єктивна сторона) ознак правопорушення.

Звертаючись до загального визначення адміністративного проступку, об'єктом правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є суспільні відносини у сфері дорожнього руху, які врегульовані відповідною статтею Кодексу. При цьому низка адміністративних правопорушень цього виду сконструйована як формальний склад, тобто такий, що взагалі не передбачає заподіяння будь-якої шкоди відносинам, які захищаються. У зв'язку з цим безпосереднім об'єктом правопорушень у сфері дорожнього руху є окремі види суспільних відносин, регламентовані в установленому порядку, закріпленому законом, що стосуються здійснення або організації дорожнього руху. Якщо говорити про горизонтальну класифікацію об'єктів адміністративного правопорушення, доцільно виокремити безпеку дорожнього руху як обов'язковий основний об'єкт, а здоров'я громадян, громадський порядок (у деяких випадках – суспільну мораль або відносини власності) – як обов'язковий додатковий об'єкт адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху [6, с. 43].

Об'єктивна сторона адміністративного правопорушення складається з діяння (дії або бездіяльності), шкідливих наслідків та причинно-наслідкового зв'язку між

діянням і наслідками. В адміністративних правопорушеннях у сфері дорожнього руху діяння – це протиправна дія (наприклад, залишення місця дорожньо-транспортної пригоди) або бездіяльність (наприклад, невиконання водіями вимоги про зупинку); шкідливі наслідки – це матеріальні, моральні й фізичні збитки, завдані особі внаслідок ДТП; причинно-наслідковий зв'язок полягає у визначенні зв'язку між діянням і наслідками конкретного правопорушення.

Порушення правил дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, належать саме до правопорушень із формальним складом, а тому об'єктивна сторона в цьому разі вимагає встановлення лише факту діяння. Шкідливі наслідки в цих правопорушеннях хоча й можуть настати, але лежать за межами складу проступку.

Наступним елементом складу адміністративного правопорушення є суб'єктивна сторона. У сфері дорожнього руху вона залежить від суб'єкта правопорушення: фізичної чи юридичної особи. Якщо суб'єктом адміністративного правопорушення є фізична особа, то суб'єктивна сторона складу правопорушення характеризується виною. Така форма вини у вчиненні адміністративного правопорушення, як умисна, передбачає поєднання трьох компонентів: усвідомлення протиправного характеру дії (бездіяльності); передбачення шкідливих наслідків правопорушення; ставлення до наслідків: бажання їх настання, свідоме допущення або байдуже ставлення. Щодо складів правопорушень у сфері дорожнього руху, то можна зробити висновок про те, що винний, як правило, розуміє протиправність своїх дій, але ставиться до цього байдуже.

Коли суб'єктами таких правопорушень є юридичні особи, із суб'єктивною стороною адміністративного правопорушення у сфері дорожнього руху все складніше. Встановлюючи вину юридичної особи, доцільно керуватися підходом, який запропонував О.Т. Зима. На його думку, вина юридичної особи – це суб'єктивне ставлення до проступку фізичних осіб, які входять до складу юридичної особи або перебувають з нею в іншому зв'язку (членство, право власності), трудова діяльність або управлінські повноваження яких пов'язані з учиненням протиправного діяння. Вина має визначатися переважною волею, під якою слід розуміти волю адміністрації, інших осіб, яким надано право давати вказівки в межах юридичної особи та її підрозділів [8, с. 19; 9, с. 188].

Варто зазначити, що принцип відповідальності за вину є одним із визначних принципів юридичної відповідальності загалом та адміністративної зокрема. Ознака винності діяння є обов'язковою ознакою адміністративного правопорушення (проступку), викладеного у ст. 9 КУпАП. Однак, як і зазначалося, з практичним визначенням вини у конкретних випадках існує низка проблем, адже за автоматичної фіксації правопорушень вина суб'єкта презюмується.

Як свідчить правозастосовна практика, вирішення проблеми встановлення суб'єкта адміністративного правопорушення у провадженні щодо правопорушень, які фіксуються в автоматичному режимі, також має велике значення. Саме ця проблема викликає найбільше нарікань з боку учасників дорожнього руху та зумовлює безліч дискусій серед науковців.

На думку М.В. Лазаренко, власник транспортного засобу є основним суб'єктом адміністративно-правового регулювання, адже саме він у більшості випадків є суб'єктом адміністративного правопорушення. Його загальна правосуб'єктність виникає на основі норм цивільного права, коли він здійснює купівлю транспортного засобу, а спеціальна (адміністративна) – після проходження державної реєстрації. Саме останній складник і дає змогу власникові транспортного засобу самостійно виїжджати на дороги загального користування, відповідно, бути носієм адміністративних обов'язків і прав особисто чи довірити у встановленому законом порядку керу-

вання транспортним засобом іншим особам. В останньому разі власник транспортного засобу (як джерела найвищої соціальної небезпеки) залишається зобов'язальним перед громадянами та суспільством загалом у безпечній експлуатації автомобіля чи мотоцикла (велосипеда, гужової повозки (гужового транспорту). Якщо власник транспортного засобу це не забезпечив, а такий юридичний факт був зафіксований в автоматичному режимі сертифікованими технічними засобами, він зобов'язаний «стерпіти» адміністративне покарання [10, с. 119].

Фактично це свідчить про те, що власник транспортного засобу, надаючи його у користування третій особі, повинен усвідомлювати і допускати можливість здійснення нею проступку та нести адміністративну відповідальність в разі настання такої події.

Із цією позицією ми не погоджуємося, адже такий інструмент виховного впливу інституту адміністративної відповідальності є не досить врегульованим. Це пояснюється відсутністю належного визначення правового статусу суб'єктів правопорушень, які зафіксовані в автоматичному режимі, та необхідністю чіткого окреслення їхніх прав та обов'язків.

Вищевказане виходить із сутності приписів ст. 10 КУпАП, за якою суб'єктами адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху є особи, на яких покладено обов'язок виконання правил дорожнього руху. Мова йде про осіб, які беруть безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішоходи, водії, пасажери, погоничі тварин, велосипедисти, а також особи, які рухаються в кріслі колісному. В разі автоматичної фіксації правопорушень такі суб'єкти набувають спеціальних ознак, які пов'язані з реєстрацією транспортного засобу за певною особою.

Так, до кола спеціальних суб'єктів адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі, належать такі нововведені категорії осіб, як:

1) відповідальна особа – фізична особа або керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб; а в разі якщо до Єдиного державного реєстру транспортних засобів (далі – ЄДРТЗ) внесено відомості про належного користувача відповідного транспортного засобу – належний користувач транспортного засобу; а якщо в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань на момент запиту відсутні відомості про керівника юридичної особи, за якою зареєстрований транспортний засіб, – особа, котра виконує повноваження керівника такої юридичної особи;

2) особа, яка ввезла такий транспортний засіб на територію України.

При цьому п. 2 Загальної частини Положень про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами встановлює, що особи допускаються до керування транспортними засобами за наявності у них національного посвідчення водія України на право керування транспортними засобами відповідної категорії [11].

Тобто для правомірного керування транспортним засобом особі достатньо посвідчення водія. Спеціальних вимог щодо обов'язкового внесення відомостей до ЄДРТЗ задля цього чинне законодавство не містить.

Порядок внесення відомостей про належного користувача транспортного засобу до ЄДРТЗ, затверджений Постановою Кабінету Міністрів від 14 листопада 2018 р. № 1197 (далі – Порядок), подає таку дефініцію терміна «належний користувач» – це фізична особа, яка на законних підставах користується транспортним засобом, що їй не належить, а також керівник юридичної особи – лінгінго-одержувача (особа, яка виконує повноваження керівника такої юридичної особи – лінгінгоодержувача) або працівник,

визначений керівником юридичної особи, яка є власником транспортного засобу або отримала в установлений законодавством спосіб право користуватися ним, які в разі внесення відомостей про них до ЄДРТЗ, відповідно до ст. 14-2 КУпАП, несуть відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису) [12].

Відомості про належного користувача до ЄДРТЗ вносяться через: 1) територіальні органи з надання сервісних послуг МВС (далі – сервісні центри МВС); 2) вебдодаток, розміщений на офіційному вебсайті Головного сервісного центру МВС; 3) Єдиний державний вебпортал електронних послуг.

Підставами для внесення до ЄДРТЗ відомостей про належного користувача є:

1) визначення належного користувача безпосередньо власником транспортного засобу у зв'язку з передачею фізичній особі транспортного засобу в користування;

2) визначення керівником юридичної особи, яка є власником транспортного засобу або отримала в установлений законодавством спосіб право користуватися ним, свого працівника належним користувачем;

3) оформлення на фізичну особу нотаріально посвідченої довіреності на право користування транспортним засобом;

4) користування фізичною особою транспортним засобом на підставі договору оренди (найму, позички);

5) користування фізичною або юридичною особою транспортним засобом на підставі договору фінансового або оперативного лізингу;

6) оформлення на фізичну особу, щодо якої вносяться відомості як про належного користувача, тимчасового реєстраційного талона.

Тобто в разі невнесення до ЄДРТЗ відомостей про належного користувача відповідальність за правопорушення, передбачені у ст. 14-2 КУпАП, буде нести особа, за якою транспортний засіб зареєстрований. Між тим, внесення таких відомостей до ЄДРТЗ є правом останнього (а не обов'язком), яким він може зловживати, адже визначення належного користувача не позбавляє його права керування цим транспортним засобом особисто. При цьому можливість дострокового вилучення відомостей про таку особу з ЄДРТЗ за заявою такого користувача в разі порушення його прав Порядком не передбачена.

Згідно з п. 8 Порядку внесення до ЄДРТЗ одночасно відомостей про декількох належних користувачів одного транспортного засобу не допускається. Однак транспортний засіб, який перебуває у власності фізичної або юридичної особи, може використовуватися необмеженим колом осіб, наприклад членами сім'ї власника або найманими працівниками юридичної особи. Внесення відомостей про нового користувача транспортного засобу відбувається лише після внесення запису про вилучення з ЄДРТЗ відомостей про попереднього належного користувача. За наявності кількох фактичних користувачів транспортного засобу процедура внесення відомостей про кожного буде займати значний проміжок часу, особливо в разі необхідності внесення відомостей через сервісні центри МВС. Фактично такий порядок є дієвим лише за ідеальних умов, коли власник транспортного засобу особисто його не використовує, а належний користувач лише один. В інших випадках говорити про ефективність такого порядку недоцільно.

Тобто нововведений суб'єкт правопорушень («належний користувач транспортного засобу») є неоднозначним із погляду доцільності його визначення. З одного боку, він може стати вирішенням проблеми необґрунтованого притягнення до адміністративної відповідальності осіб, за якими зареєстровано транспортний засіб. Із іншого –

обов'язок внесення відомостей про належного користувача законодавство наразі не містить, а наведені зміни лише звужують коло ймовірних суб'єктів правопорушення, проте не встановлюють у беззаперечній формі особу, винну в його вчиненні.

Як ми визначили раніше, в разі внесення відомостей про належного користувача до ЄДРТЗ власники транспортних засобів та інші особи (на законних підставах) не позбавляються права керувати цим транспортом. Наведене свідчить, що визначений у ст. 14-2 КУпАП перелік суб'єктів не є вичерпним, адже поза ним залишаються особи, які на законних підставах керували транспортним засобом у момент правопорушення, але не відповідають жодним із наведених у статті критеріям, хоч і звернулися особисто до органу (посадової особи), уповноваженого розглядати справи про адміністративні правопорушення, із заявою про визнання зазначеного факту адміністративного правопорушення та надали згоду на притягнення до адміністративної відповідальності, документ (квитанцію) про сплату відповідного штрафу.

Слід також зазначити, що упорядкування суб'єктного складу у ст. 14-2 КУпАП не узгоджується з колом відповідальних осіб, визначених у ст. 122, 123 КУпАП. Так, примітка до ст. 122 КУпАП визначає в якості суб'єктів правопорушень, зафіксованих в автоматичному режимі: 1) відповідальну особу, зазначену в ч. 1 ст. 14-2 КУпАП; 2) особу, яка ввезла транспортний засіб на територію України; 3) особу, яка керувала транспортним засобом у момент вчинення правопорушення (в разі внесення змін до постанови про накладення адміністративного стягнення за підставами, встановленими абз. 3 ч. 1 ст. 279-3 КУпАП).

Надаючи оцінку дослідженим вище недолікам, можна стверджувати, що існує об'єктивна необхідність у доопрацюванні положень ст. 14-2 КУпАП в частині кола суб'єктів шляхом включення до їхнього складу особи, яка безпосередньо керувала транспортним засобом у момент вчинення правопорушення та звернулася з відповідною заявою, згідно з процедурою, передбаченою абз. 3 ч. 1 ст. 279-3 КУпАП. Аналогічну потребу в корегуванні суб'єктного складу викликають і положення ст. 123 КУпАП, примітка якої визначає суб'єктом правопорушення юридичну або фізичну особу, за якою зареєстровано транспортний засіб.

Неоднозначними також є наслідки реєстрації транспортного засобу на особу, яка не досягла 16-річного віку. Національне законодавство встановлює, що право на керування транспортними засобами надається особам, які досягли: 16-річного віку – категорії А1, А; 18-річного віку – категорії В1, В, С1, С; 19-річного віку – категорії ВЕ, С1Е, СЕ; 21-річного віку – категорії D1, D, D1Е, DE, Т.

Натомість транспортні засоби, які належать неповнолітнім, реєструються за ними за умови досягнення неповнолітніми 14-річного віку (крім випадків успадкування за законом) за нотаріально засвідченою згодою батьків (усиновителів) або піклувальника [13].

Відповідно до ст. 12 КУпАП адміністративній відповідальності підлягає особа, яка на момент вчинення адміністративного правопорушення досягла віку 16 років. У зв'язку з цим власник транспортного засобу, який не досяг зазначеного віку, фактично може бути суб'єктом адміністративної відповідальності (відповідальною особою). Таким чином, створюються умови для легального уникнення відповідальності.

Вирішити цю проблему допоможе доповнення ст. 14-2 КУпАП таким положенням: у разі реєстрації транспортного засобу за особою, яка не досягла 16-річного віку, адміністративну відповідальність несе її законний представник.

Практична сторона застосування норм ст. 14-2 КУпАП також потребує певних змін. В.Ю. Шепітько та В.В. Білоус з цього приводу зазначають, що закономірне фіаско всіх

спроб упровадження в Україні автоматичної фіксації порушень у сфері безпеки дорожнього руху полягає у розробленні проєктів відповідних законів на застарілій нормативно-правовій, технічній і технологічній основі, яка передбачає опосередковане ототожнення автомобіля за зафіксованим на фотовідеозображенні державним реєстраційним номером, встановлення за реєстраційними даними виключно власників транспортних засобів, які часто навіть не керували цими засобами під час вчинення правопорушення (фактично не були або не могли бути їх водіями, наприклад, через перебування в іншому місці чи наявність істотних фізичних вад).

Водночас наявна нормативно-правова, технічна і технологічна база загалом не передбачає можливості здійснення в автоматичному режимі ідентифікації саме учасників дорожнього руху – правопорушників (осіб, котрі беруть безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішоходи, водії, пасажери або погоничі тварин і вчинили адміністративне правопорушення – протиправну, винну (умисну або необережну) дію чи бездіяльність, яка посягає на громадський порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління та за яку законом передбачено адміністративну відповідальність) [14, с. 114–115].

Серед можливих варіантів урегулювання цього питання науковцями було запропоновано ввести обов'язок особи, яка безпосередньо керує транспортним засобом, розміщувати посвідчення водія зі спеціальним чіпом у нижньому лівому вуглі лобового скла транспортного засобу. Хоча такі пропозиції є досить слушними, однак їхнє втілення у життя потребує масштабних теоретичних розробок, законодавчих змін та значного фінансування.

Р.Ю. Молчанов, наприклад, стверджує, що встановлення особи правопорушника можливе й без використання складних технічних засобів, наприклад, за допомогою виклику особи, за якою зареєстровано транспортний засіб. Учений пропонує на законодавчому рівні запровадити обов'язок власника транспортного засобу з'явитися за викликом до Національної поліції з приводу вчиненого правопорушення, а також обов'язок надати уповноваженій особі Національної поліції інформацію про особу, яка фактично керувала транспортним засобом у момент фіксації правопорушення в автоматичному режимі [15, с. 18]. Спроби закріплення запропонованих змін на законодавчому рівні не увінчалися успіхом, адже так і не були прийняті.

На нашу думку, незалежно від обраних державою шляхів подолання проблем у питанні притягнення до адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та незважаючи на формальний склад правопорушень цього виду, пріоритетне значення має бути відведено утвердженню та забезпеченню прав людини, тобто сервісній концепції, відповідно до якої суб'єкти публічного управління мають якнайповніше забезпечувати права, свободи і законні інтереси фізичних та юридичних осіб [16, с. 86].

Реалізація зазначеної концепції у досліджуваній нами сфері обумовлює необхідність удосконалення теоретичної основи, яка регулює питання притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, а саме:

1. Правова категорія правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху потребує законодавчого окреслення та упорядкування проступків цього виду, залежно від видового об'єкта адміністративних правопорушень. В іншому разі можна стверджувати про незрозумілість та двозначність зазначених норм, що є недопустимим. На користь цього твердження свідчить глава КУпАП, яка містить відповідні склади цих проступків, однак вио-

кремлює правопорушення на транспорті та в галузі шляхового господарства (зв'язку).

2. Наявний поділ правопорушень у ст. 14-2 КУпАП (залежно від способу їх фіксації) потрібно узгодити із п. 7 Порядку, який вказує, що автоматична система фіксує порушення правил зупинки і стоянки, котрі, згідно зі ст. 14-2 КУпАП, навпаки, фіксуються в режимі фотозйомки (відеозапису).

3. Упорядкування суб'єктного складу у ст. 14-2 КУпАП потребує узгодження з колом відповідальних осіб, визначених у ст. 122, 123 КУпАП, адже визначені законодавцем суб'єкти правопорушень у згаданих статтях різняться. Проведений вище аналіз, окрім узгодження між собою, підтверджує також об'єктивну необхідність у доповненні кола суб'єктів цього виду правопорушень особою, яка безпосередньо керувала транспортним засобом у момент вчинення правопорушення та звернулася з відповідною заявою, згідно з процедурою, передбаченою абз. 3 ч. 1 ст. 279-3 КУпАП.

4. Потребує вирішення питання притягнення до адміністративної відповідальності за зафіксовані в автоматичному режимі правопорушення власника транспортного засобу, який не досяг 16-річного віку, однак фактично може бути суб'єктом адміністративної відповідальності (відповідальною особою). Для цього пропонується доповнити ст. 14-2 КУпАП пунктом такого змісту: «в разі реєстрації транспортного засобу за особою, яка не досягла 16-річного віку, адміністративну відповідальність несе її законний представник».

5. Для забезпечення законності та правової визначеності під час застосування заходів адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, потрібно визначити повноваження, права та обов'язки відповідальних осіб, передбачених ст. 14-2 КУпАП, тобто чітко окреслити правовий статус суб'єктів правопорушення цього виду правопорушень.

Для цього пропонуємо внести зміни до Закону України «Про дорожній рух», якими визначити обов'язок фізичної особи або керівника юридичної особи (особи, яка виконує його повноваження), за котрою зареєстровано транспортний засіб, або особи, яка ввезла його на територію України, володіти інформацією щодо третіх осіб, які безпосередньо використовують транспортний засіб, та в разі фіксації правопорушення в автоматичному режимі нести з ними солідарну відповідальність.

За запропонованого варіанту правового регулювання досліджуваного питання визначення суб'єкта правопорушення буде відбуватися за послідовним та узгодженим механізмом. У разі автоматичної фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху адміністративну відповідальність буде нести відповідальна особа:

1) належний користувач транспортного засобу (якщо до ЄДРТЗ внесено відомості про таку особу);

2) якщо відомості відсутні – фізична особа або керівник юридичної особи (особа, яка виконує його повноваження), за якою зареєстровано транспортний засіб, або особа, яка ввезла його на територію України (за умови встановлення обов'язку володіти інформацією про фактичних водіїв транспортного засобу та нести з ними солідарну відповідальність);

3) особа, яка безпосередньо керувала транспортним засобом у момент вчинення правопорушення за умови звернення з відповідною заявою, згідно з процедурою, передбаченою абз. 3 ч. 1 ст. 279-3 КУпАП;

4) законний представник особи, яка не досягла 16-річного віку, в разі реєстрації за нею транспортного засобу.

При цьому зобов'язувати суб'єктів вносити відомості про належного користувача до ЄДРТЗ вважаємо недоцільним, з огляду на велику кількість осіб, у користуванні яких може перебувати транспортний засіб.

ЛІТЕРАТУРА

1. Болотський О.Ю., Мурзін Д.І., Коваленко Л.О. Аналіз основних причин скоєння дорожньо-транспортних подій. *Інноваційні методи проєктних та геодезичних робіт* : матеріали 83-ї міжнар. студ. конференції, травень 2021. Харків, 2021. 337 с. URL: https://rcf.khadi.kharkov.ua/fileadmin/F-HIGHWAY/%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%B5%D0%BA%D1%82%D1%83%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D1%96%D0%B3_%D0%B3%D0%B5%D0%BE%D0%B4%D0%B5%D0%B7%D1%96%D1%97_%D1%96_%D0%B7%D0%B5%D0%BC%D0%BB%D0%B5%D1%83%D1%81%D1%82%D1%80%D0%BE%D1%8E/83_MCK_1619081772.pdf#page=38 (дата звернення: 29.11.2021 р.).
2. Ройко Ю.Я., Островський Р.Б., Седих Д.Д. Дослідження аварійності та аналіз ДТП. *Автомобільний транспорт та інфраструктура* : збірник тез і доповідей I міжнар. наук.-практ. конф., 26–28 квітня 2018 р. Київ, 2018. 228 с. URL: http://nubip.edu.ua/sites/default/files/u132/zbirnik_tez_2017_1.pdf#page=169 (дата звернення: 29.11.2021 р.).
3. 10 найпоширеніших причин ДТП в Україні. URL: <https://www.the-village.com.ua/village/city/city-news/274143-10-nayposhirenishih-prichin-dtp-v-ukrayini> (дата звернення: 29.11.2021 р.).
4. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 7 грудня 1984 р. № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/80731-10> (дата звернення: 29.11.2021 р.).
5. Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 листопада 2017 р. № 833. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/833-2017-%D0%BF> (дата звернення: 29.11.2021 р.).
6. Бортник Н.П., Єсімов С.С. Зміст адміністративної відповідальності за вчинення правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Lviv Polytechnic National University Institutional Repository*. 2016. URL: http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/37390/1/7_38-47.pdf (дата звернення: 29.11.2021 р.).
7. Стрельченко О.Г. Специфіка проступку як складника адміністративного делікту. *Право і суспільство*. 2012. № 3. URL: http://pravoisusilstvo.org.ua/archive/2012/3_2012/29.pdf (дата звернення: 29.11.2021 р.).
8. Зима О.Т. Адміністративна відповідальність юридичних осіб : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2001. 164 с.
9. Тімашов В.О., Грицаєнко Я.В. Адміністративно-правова відповідальність за порушення правил дорожнього руху. *Підприємство, господарство і право*. 2020. № 4. URL: <http://pgr-journal.kiev.ua/archive/2020/4/32.pdf> (дата звернення: 29.11.2021 р.).
10. Лазаренко М.В. Теоретико-правові засади адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі. *Науковий вісник публічного права*. 2016. № 2 (3). URL: http://nvppr.in.ua/vip/2016/2/tom_3/26.pdf (дата звернення: 29.11.2021 р.).
11. Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами : Постанова Кабінету Міністрів України від 8 травня 1993 р. № 340. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/340-93-%D0%BF> (дата звернення: 29.11.2021 р.).
12. Про затвердження Порядку внесення відомостей про належного користувача транспортного засобу до Єдиного державного реєстру транспортних засобів : Постанова Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2018 р. № 1197. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1197-2018-%D0%BF> (дата звернення: 29.11.2021 р.).
13. Про затвердження Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів... : Постанова Кабінету Міністрів України від 7 вересня 1998 р. № 1388. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1388-98-%D0%BF> (дата звернення: 29.11.2021 р.).
14. Шепітько В.Ю., Білоус В.В. Використання інформаційних технологій під час автоматичної фіксації порушень у сфері безпеки дорожнього руху. *Наукові дослідження*. 2015. № 29. URL: https://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/10501/1/SHepitko_Bilous_109-118.pdf (дата звернення: 29.11.2021 р.).
15. Молчанов Р.Ю. Проведення у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2016. Вип. 38. Т. 2. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvuzhrg_2016_38\(2\)_5](http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvuzhrg_2016_38(2)_5) (дата звернення: 29.11.2021 р.).
16. Доненко В.В. Щодо системи публічного адміністрування безпеки дорожнього руху. *Право і суспільство*. 2012. № 4. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pis_2012_4_22 (дата звернення: 29.11.2021 р.).