

ПРОВАДЖЕННЯ У СПРАВАХ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЗАФІКСОВАНІ В АВТОМАТИЧНОМУ РЕЖИМІ: ОКРЕМІ ПИТАННЯ

PROCEEDINGS IN CASES OF ADMINISTRATIVE OFFENSES IN THE FIELD OF ROAD SAFETY, RECORDED AUTOMATICALLY: SOME ISSUES

Битяк О.В., науковий співробітник наукового
сектора конституційного та адміністративного права

Науково-дослідний інститут державного будівництва та місцевого самоврядування

Незважаючи на те, що за минулі роки уповноваженими органами накопичено значний досвід, тим не менш, існуючий особливий порядок притягнення осіб до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, досі породжує суперечливу правозастосовну практику і є предметом полеміки в науковому середовищі та засобах масової інформації. Це пояснюється тим, що правовий механізм притягнення до адміністративної відповідальності за вчинення даної категорії правопорушень не відповідає презумпціям та принципам проваджень у справах про адміністративні правопорушення. Зважаючи на формальний склад досліджуваної категорії проступків, порядок здійснення провадження в справах щодо їх розгляду носить теж «формальний» характер, за якого правозастосовним органом винна особа через певні об'єктивні обставини, які з'ясовуються під час адміністративного розслідування, не встановлюється. Саме тому загальну характеристику адміністративних проваджень має бути суттєво переосмислено. Поряд із загальним та спрощеним адміністративними провадженнями слід виокремлювати спеціальне провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, яке має свої специфічні риси на кожній стадії провадження. На наш погляд, проблема встановлення винної особи – суб'єкта правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованого в автоматичному режимі, є найбільш гострою та потребує комплексного підходу в її розв'язанні. Однак незалежно від вибраного державою способу її вирішення фундаментальне значення має бути відведено конституційним і законним правам таких суб'єктів задля можливості захиститися від несправедливого звинувачення та притягнення до адміністративної відповідальності. Наведені обставини свідчать про необхідність більш детального дослідження окресленого питання з метою подальшого вдосконалення законодавства в цій царині.

Ключові слова: адміністративне провадження, безпека дорожнього руху, автоматизована система, автоматична фіксація порушень правил дорожнього руху.

Although the authorized bodies accumulated considerable experience in recent years, the existing special procedure for bringing people to administrative responsibility for offenses in the field of road safety, recorded automatically, still generates conflicting law enforcement practices and is the subject of controversy in the scientific community and the media. This is due to the fact that the legal mechanism of bringing to administrative responsibility for committing this category of offenses does not comply with the presumptions and principles of proceedings in cases of administrative offenses. Given the formal nature of the category of misdemeanors under investigation, the procedure for dealing with them is also "formal", in which the law enforcement agency does not identify the culprit due to certain objective circumstances established during the administrative investigation. That is why the general characteristics of administrative proceedings need to be significantly rethought. Along with general and simplified administrative proceedings, special proceedings should be distinguished in cases of administrative offenses in the field of road safety, recorded automatically, which has its own specific features at each stage of the proceedings. In our opinion, the problem of identifying the culprit – the subject of an offense in the field of road safety, recorded automatically, is the most acute and requires a comprehensive approach to its solution. However, regardless of the method chosen by the state, its fundamental importance must be given to the constitutional and legal rights of such entities in order to be able to protect themselves from unjust accusations and prosecutions. These circumstances indicate the need for a more detailed study of this issue in order to further improve the legislation in this area.

Key words: administrative proceedings, road safety, automated system, automatic fixation of traffic violations.

Загальній теорії адміністративного провадження були присвячені роботи вчених-адміністративістів, зокрема: В.Б. Авер'янова, Ю.П. Битяка, В.К. Гіжевського, С.С. Гнатюка, В.Лі. Грохольського, М.В. Завального, Р.А. Калужного, В.К. Колпакова, А.Т. Комзюка, Т.П. Мінке, О.І. Остапенка, С.В. Петкова, М.А. Самбора, О.О. Сапронова, В.О. Шамрая та інших. Над проблемними питаннями проваджень у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху (в тому числі зафіксовані в автоматичному режимі) працювали такі науковці, як Д.Д. Бойко, В.В. Введенська, Ю.В. Вегера, М.Ю. Веселов, М.В. Ковалів, А.А. Маммедова, Р.Ю. Молчанов, М.В. Плуґатир, А.В. Філіппов та інші.

У науці адміністративного права існують різні точки зору з приводу визначення поняття «адміністративне провадження». Воно визначається як: 1) система норм, що регламентують порядок розгляду і вирішення тих або інших однорідних груп управлінських справ; 2) нормативно врегульований порядок здійснення процесуальних дій, що забезпечує законний і об'єктивний розгляд та вирішення індивідуальних адміністративних справ, об'єднаних спільністю предмета; 3) як особливий вид адміністративної діяльності з розгляду справ певної категорії на основі загальних і спеціальних процесуальних норм [1, с. 17].

На думку С.Г. Стеценко, адміністративне провадження – це регламентований положеннями нормативно-правових актів порядок діяльності органів (посадових осіб) із вирішення адміністративних справ [2, с. 270]. Деякі вчені вважають, що провадження в справах про адміністративні правопорушення – це сукупність здійснюваних діяльними офіцерами поліції процесуальних дій, які полягають у виявленні правопорушення, застосуванні передбачених законом заходів забезпечення, розгляді справ про адміністративні правопорушення, винесенні щодо них постанов, ужитті заходів щодо виявлення та усунення причин та умов, які сприяють учиненню правопорушень, а також їх попередження [3, с. 199]. Аналогічні позиції щодо розуміння вказаного правового інституту наводяться в дисертаційних дослідженнях М.О. Тучака [4, с. 122], І.О. Панова [5, с. 122] та С.М. Гусарова [6, с. 22; 7, с. 44]. Однак найбільш точно, на нашу думку, сформулював визначення провадження в справах про адміністративні правопорушення Ю.П. Битяк, який визначає його як низку послідовних дій уповноважених органів (посадових осіб), а в деяких випадках – інших суб'єктів, які згідно з нормами адміністративного законодавства здійснюють заходи, спрямовані на притягнення правопорушників до відповідальності й забезпечення виконання винесеної постанови [8, с. 219].

Інтерпретуючи згадані визначення до теми нашого дослідження, слід вказати, що провадження в справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є різновидом адміністративно-юрисдикційного провадження. Це поняття потрібно визначити як регламентовану нормами адміністративно-процесуального права діяльність уповноважених на те осіб під час виявлення адміністративних проступків у сфері експлуатації транспортних засобів та притягнення винних до адміністративної відповідальності [3, с. 199]. При цьому, як зазначає М.В. Ковалів, під час здійснення такого провадження розв'язуються два комплексні взаємопов'язані завдання: по-перше, юрисдикційне (своєчасне, всебічне, повне й об'єктивне з'ясування обставин кожної справи; вирішення її відповідно до законодавства; забезпечення виконання винесеної постанови); по-друге, профілактичне виявлення причин та умов, що сприяють учиненню адміністративних правопорушень; виховання громадян у дусі додержання законів [9, с. 143; 10, с. 92–93]. На нашу думку, у випадку автоматичної фіксації правопорушень і притягненні осіб до адміністративної відповідальності за їх вчинення за існуючого порядку вказані завдання дещо нівелюються. Це напряму пов'язано з видом провадження, яке здійснюється в даній категорії справ.

Так, аналіз чинного законодавства України дає змогу виділити два види провадження у справах про адміністративні правопорушення: звичайне та спрощене.

Звичайне провадження здійснюється під час розгляду більшості справ про адміністративні правопорушення. Воно досить детально регламентовано в чинному законодавстві. Таке провадження передбачає вчинення самих різноманітних процесуальних дій у розгляді й вирішенні адміністративних справ, зокрема, це: можливе застосування примусових заходів забезпечення провадження в справах про адміністративні правопорушення; складання протоколу про адміністративне правопорушення; попередня кваліфікація протиправного діяння; встановлення особи правопорушника, а також свідків даного правопорушення; виявлення, збір та оцінка доказів правопорушення; спрямування матеріалів справи для розгляду по підвідомчості; розгляд справи і вирішення її по суті; виконання постанови у справі. Такі дії розвиваються в часі як послідовна низка пов'язаних між особою процесуальних етапів від початку провадження і до його завершення в передбаченому законом порядку. Загалом же весь цей процес складається з певних фаз розвитку, що змінюють одна одну, тобто відповідних процесуальних стадій.

В адміністративно-правовій літературі виділяють чотири основні стадії провадження в справах про адміністративні правопорушення, а саме: а) порушення справи та адміністративне розслідування; б) розгляд справи по суті та винесення по ній постанови; в) перегляд справи у зв'язку з оскарженням постанови в справі; г) виконання постанови про накладення адміністративного стягнення. Розв'язання завдань кожної стадії, як правило, оформлюється спеціальним процесуальним документом, який частково підсумовує діяльність на відповідній фазі. Після прийняття такого документа розпочинається нова стадія. Таким чином, стадії органічно пов'язані між собою: наступна стадія починається лише після того, як закінчена попередня, і базується на її результатах [11, с. 106–107; 12, с. 101–103].

Щодо другого виду провадження – спрощеного, то воно застосовується щодо невеликої кількості правопорушень, прямо передбачених статтею 258 КУпАП, зокрема, адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі. Таке провадження характеризується мінімумом процесуальних дій та їх оперативністю [13, с. 241]. При цьому протокол про адміністративне правопорушення не складається, а постанову у справі про адміністративне

правопорушення виноситься без участі особи, яка притягується до адміністративної відповідальності. Говорити про послідовність та узгодженість стадій за даного виду провадження не видається можливим, адже більшість процесуальних дій не здійснюється, а тому початкова стадія набуває визначального значення.

Порушення справи становить цілий комплекс процесуальних дій, спрямованих на встановлення самої події правопорушення, його обставин, їх фіксацію та кваліфікацію. На цій стадії створюються умови для об'єктивного та швидкого розгляду справи, застосування до винного передбачених законодавством заходів впливу. Підставою для порушення адміністративної справи та попереднього з'ясування її обставин є вчинення особою діяння, яке містить ознаки адміністративного правопорушення (фактична підстава). Проте фактичної підстави не завжди досить для того, щоб провадження у справі розпочалося. Для цього необхідна ще й формальна, процесуальна підстава, тобто інформація про правопорушення. Іншими словами, крім підстави для порушення справи про адміністративне правопорушення має бути ще й привід [14].

Аналізуючи «Порядок функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі», можна стверджувати про те, що таким приводом є отримання уповноваженим поліцейським інформаційного файлу, який у свою чергу є сукупністю фактичних даних з результатами фіксації (фотознімки або відеозаписи) технічними засобами (приладами контролю) події, що містить ознаки адміністративного правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, та метаданих, які містять відомості про подію, зафіксовану за допомогою технічних засобів (приладів контролю), характеристики зафіксованого транспортного засобу, необхідні для його ідентифікації, параметри функціонування технічних засобів (приладів контролю), а також інші дані, необхідні для обліку, пошуку, оцінки та управління такими відомостями, сформовані технічними засобами (приладами контролю) [15]. Тобто приводом до порушення справи про адміністративне правопорушення, зафіксоване в автоматичному режимі, є не сам факт фіксації проступку, а отримання результатів такої фіксації уповноваженим поліцейським. При цьому початкова стадія даного провадження не завершується складенням процесуального документа (протоколу про адміністративне правопорушення).

Друга стадія адміністративного провадження, яка передбачає розгляд справи про адміністративне правопорушення по суті та винесення постанови, потребує особливої уваги. Це пояснюється тим, що, як нами вже зазначалось, правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, розглядаються в спрощеному порядку, тобто без складення протоколу про адміністративне правопорушення; за відсутності особи, яка притягається до відповідальності; адміністративне стягнення накладається без урахування характеру вчиненого правопорушення, особи порушника, ступеню його вини, майнового стану, обставин, що пом'якшують або обтяжують відповідальність (частина 2 статті 33 КУпАП).

Ураховуючи це, уповноважені працівники поліції помилково вважають, що у справах про адміністративні правопорушення, які розглядаються в спрощеному порядку, взагалі відсутній розгляд справи про адміністративне правопорушення і друга стадія зводиться відразу до винесення постанови в справі про адміністративне правопорушення [16, с. 61–62].

Щодо теми нашого дослідження загальна характеристика даної стадії провадження має бути суттєво перероблена. Справа в тому, що законом від 14.07.2015 р. № 596-VIII та іншими підзаконними актами в цій царині було введено ряд новел, які створюють принципово новий порядок провадження у справах про адміністративні правопорушення

в галузі дорожнього руху, що виявляються з використанням автоматичних засобів фіксації. Одним із головних документів, який регламентує такий порядок, є «Інструкція з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі», затверджена наказом МВС України №13 від 13.01.2020 р. [17].

Згідно з пунктом 2 цієї Інструкції розгляд справ про адміністративні правопорушення здійснює уповноважений поліцейський шляхом опрацювання інформаційних файлів та метаданих до них за результатами автоматичної фіксації подій з ознаками адміністративного правопорушення, отриманих в електронному вигляді із системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, та інших відомостей, отриманих за допомогою Системи з відповідних реєстрів, баз (банків) даних, необхідних для винесення постанови про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі. Уповноважений поліцейський за допомогою засобів Системи й даних ЄДРТЗ, відповідної інформаційно-телекомунікаційної системи Державної прикордонної служби України, а також (за потреби) за даними Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань установлює відповідальну особу або особу, яка ввезла на територію України транспортний засіб, зареєстрований за її межами.

Крім того, під час опрацювання матеріалів поліцейський з'ясовує таке: 1) наявність фактичних даних учинення адміністративного правопорушення, ознаки якого зафіксовані на фотознімках (відеозаписі) в інформаційному файлі; 2) відповідність символів номерного знака транспортного засобу на отриманих фотознімках (відеозаписі) символам, розпізнаним Системою; 3) наявність та повноту інформації про зафіксований транспортний засіб; 4) відповідність типу, марки та моделі зафіксованого транспортного засобу його реєстраційним даним, отриманим із Системи; 5) наявність у Системі інформації про те, що до моменту вчинення правопорушення зафіксований транспортний засіб вибув з володіння відповідної особи внаслідок протиправних дій інших осіб, або щодо протиправного використання іншими особами номерних знаків, що належать цьому транспортному засобу; 6) наявність і повноту інформації про відповідальну особу зафіксованого транспортного засобу, а в разі фіксації транспортного засобу, зареєстрованого за межами України, – інформації про особу, яка ввезла його на територію України; 7) наявність інформації про обставини, що виключають адміністративну відповідальність особи, яка притягається до адміністративної відповідальності.

Тобто під час опрацювання зазначених даних уповноважений встановлює не винну особу, а відповідальну особу чи особу, яка ввезла транспортний засіб на територію України. Віддаючи належне науковим дослідженням учених із цього приводу, слід відзначити погляди М.В. Плугатир, яка вказує, що встановлення презумпції вини власника транспортного засобу або особи, яка його ввезла на територію України, у вчиненні певних адміністративних правопорушень у разі їх автоматичної фіксації і покладенні (фактично перекладанні) на цих осіб обов'язку доводити свою невинуватість у вчиненні адміністративного правопорушення є помилковим кроком у законотворчості, а реалізація адміністративної відповідальності за таких умов може потягти за собою серйозні порушення прав людини [18, с. 161]. В.В. Введенська влучно відзначила, що основна ідея законодавчого закріплення можливості притягнення до адміністративної відповідальності не особи, що скоїла правопорушення, а особи, яка є власником транспортного засобу, сформулась у принцип «покарати хоч кого-небудь» [19, с. 113].

Особливістю провадження в даній категорії справ є також те, що опрацювання матеріалів автоматичної фіксації може здійснюватися в один або два етапи (рівні) залежно від наявності та повноти інформації про адміністративне правопорушення. Саме тому за результатами опрацювання на першому етапі (рівні) матеріалів автоматичної фіксації уповноважений поліцейський: 1) за наявності достатніх доказів та інформації вносить адміністративну постанову, зміст якої відповідає вимогам статті 283 КУпАП або не вносить її у зв'язку зі звільненням суб'єкта правопорушення від відповідальності за зафіксоване адміністративне правопорушення; 2) у разі необхідності додаткової перевірки фактичних даних учинення адміністративного правопорушення матеріали адміністративної справи невідкладно передає на другий етап (рівень) іншому уповноваженому поліцейському із зазначенням підстав такого передання.

Уповноважений поліцейський другого рівня протягом не більше трьох діб з моменту отримання матеріалів автоматичної фіксації оцінює наявні в них докази, за потреби уточнює необхідні відомості для прийняття рішення у справі та за результатами опрацювання вчиняє певні дії:

1. У разі наявності доказів учинення адміністративного правопорушення уповноважений поліцейський без складання протоколу про адміністративне правопорушення вносить сформовану системою адміністративну постанову та вносить відповідні відомості до Реєстру адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.

2. Не вносить постанову, адже відповідальна особа звільняється від відповідальності в разі отримання відомостей про протиправне використання зафіксованого транспортного засобу або його номерних знаків іншими особами (інформує відповідні органи (підрозділи) Національної поліції України).

Загалом, частина перша статті 279-3 КУпАП передбачає лише два випадки, що можуть бути підставами для звільнення відповідальної особи або особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України, від адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі: 1) якщо транспортний засіб вибув із володіння особи внаслідок протиправних дій інших осіб або у випадку протиправного використання іншими особами номерних знаків такого засобу; 2) фактичне керування транспортним засобом іншою особою на момент учинення правопорушення.

Перший випадок передбачає власне бажання власника транспортного засобу використати можливість звільнення від адміністративної відповідальності у зв'язку з тим, що цей засіб використовувався іншою особою поза його (власника) бажанням. Така інформація підтверджується зареєстрованими в органах поліції заявами і повідомленнями про вчинені кримінальні правопорушення та інші події. Протиправність дій щодо вибуття транспортного засобу з володіння власника або використання іншими особами номерних знаків означає такий спосіб, який заборонений законом та передбачений або як правопорушення (проступок), або як злочин. Проте таке формулювання виключає випадки, коли транспортний засіб може вибути з володіння власника без його бажання або згоди, але на законних підставах, наприклад, у разі передачі за рішенням суду речі (автомобіля), яка є предметом спору (в цивільному провадженні), на зберігання іншим особам, які не мають інтересу в результаті вирішення спору, як вид забезпечення цивільного позову (пункт сьомий частини першої статті 150 ЦПК України).

Другий випадок ставить звільнення власника транспортного засобу від адміністративної відповідальності в залежність від бажання та активних дій особи, яка фактично керувала ним на час фіксації правопорушення [20, с. 92–93]. Відзначимо, що такий порядок «звіль-

нення від адміністративної відповідальності» особи, яка фактично не вчиняла дане адміністративне правопорушення, по суті, де-юре не є звільненням від відповідальності власника транспортного засобу, а є перекладенням обов'язку знайти, довести й притягнути винного водія до відповідальності з «плечей» держави на «плечі» власника транспортного засобу [21, с. 70].

Відомо, що провадження у справах про адміністративні правопорушення не завжди завершується прийняттям постанови про притягнення особи до адміністративної відповідальності, хоч таких постанов у даному провадженні – абсолютна більшість. Чинне законодавство передбачає цілий ряд можливостей звільнення особи від адміністративної відповідальності, заміни адміністративної відповідальності іншими заходами впливу, насамкінець – неможливості застосування такої відповідальності через різні обставини (наприклад, обставини, передбачені статтею 247 КУпАП) [13, с. 241].

2. Саме тому другим можливим наслідком розгляду справи про автоматично зафіксоване правопорушення уповноваженим поліцейським другого рівня є закриття провадження у справі без винесення адміністративної постанови, за наявності хоча б однієї з обставин, визначених ст. 247 КУпАП.

Згідно зі ст. 247 КУпАП, адміністративна справа не порушується, а порушена справа підлягає закриттю за наявності таких обставин, як: 1) відсутність події і складу адміністративного правопорушення; 2) недосягнення особою на момент учинення адміністративного правопорушення шістнадцятирічного віку; 3) неосудність особи, яка вчинила протиправну дію чи бездіяльність; 4) вчинення дії особою в стані крайньої необхідності або необхідної оборони; 5) видання акта амністії, якщо він усуває застосування адміністративного стягнення; 6) скасування акта, який встановлює адміністративну відповідальність; 7) закінчення на момент розгляду справи про адміністративне правопорушення строків, передбачених статтею 38 цього Кодексу; 8) наявність по тому самому факту щодо особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, постанови компетентного органу (посадової особи) про накладення адміністративного стягнення, або нескасованої постанови про закриття справи про адміністративне правопорушення, а також повідомлення про підозру особі у кримінальному провадженні по даному факту; 9) смерть особи, щодо якої було розпочато провадження в справі.

Тобто особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, вправі бути виправданою і довести свою невинуватість (хоча не зобов'язана), що є наслідком закриття справи за різними пунктами статті, адже з'явилися непоодинокі випадки фіксації транспортного засобу не водія-правопорушника, а автомобіля, котрий рухався поруч із ним, або автомобілів-двійників.

На наш погляд, це можливо лише за умови реалізації особою своїх прав, передбачених частиною першою ст. 268 КУпАП, зокрема права давати пояснення, подавати докази, заявляти клопотання. Тобто перевірка всіх виключних обставин, передбачених ст. 247 КУпАП,

уповноваженим поліцейським є неможливою без отримання інформації про них від особи, яка притягається до адміністративної відповідальності. Разом із тим саме ст. 280 КУпАП встановлює обов'язок органу (посадової особи) у справі про адміністративне правопорушення з'ясувати обставини справи, зокрема, чи підлягає особа адміністративній відповідальності. У разі автоматичної фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та застосування заходів відповідальності щодо таких осіб створюються нерівні права суб'єктів даної категорії правопорушень порівняно з іншими.

Д.В. Нев'ядомський на підтримку таких поглядів каже, що громадянам України мають бути забезпечені дотримання та реалізація їхніх конституційних прав і норми цього обмежувального закону мають бути чітко визначеними і не суперечити одна одній і тим більше – Конституції України, адже жодною легітимною метою не можуть бути виправдані порушення фундаментальних прав і свобод України [22].

Оскільки як стадія виконання адміністративної постанови, так і попередня стадія перегляду справи у зв'язку з оскарженням постанови мають свої специфічні ознаки щодо даної категорії правопорушень, які потребують окремого наукового дослідження, ми зупинились більш детально лише на двох стадіях провадження, котрі стосуються порушення справи, адміністративного розслідування та розгляду справи по суті, та висвітлили окремі проблемні питання в цій сфері.

Підсумовуючи, зазначимо, що ми підтримуємо ідею впровадження автоматизованої системи фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та адміністративної відповідальності за їх вчинення. Вона зумовлена світовим науково-технічним прогресом, діджиталізаційними процесами та є невідворотною. На користь системи свідчать виключення корупційного складника, суб'єктивізму з боку посадової особи під час розгляду даної категорії справ та її висока профілактична ефективність. Однак існуючий адміністративно-правовий механізм притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху потребує нагального доопрацювання.

Саме тому з метою забезпечення дотримання та реалізації конституційних прав суб'єктів досліджуваного виду правопорушень слід передбачити можливість таких осіб надати в певний термін свої письмові пояснення або заперечення щодо обставин інкримінованого їм правопорушення, що сприятиме виконанню основних завдань провадження у справі про адміністративне правопорушення та виявленню обставин, що виключають провадження. Окрім того, підстави та порядок звільнення від адміністративної відповідальності особи, яка фактично не вчиняла дане адміністративне правопорушення, мають бути переглянуті та розширені, адже існуючий порядок змушує таких осіб вчиняти активні дії відносно особи, яка фактично вчинила проступок, що фактично є перекладанням обов'язку відповідних органів щодо встановлення та доведення вини такої особи на суб'єкта правопорушення.

ЛІТЕРАТУРА

1. Бойко Д.Д. Провадження в справах про адміністративні порушення правил експлуатації транспортних засобів. *Форум права*. 2014. № 3. С. 16–21. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2014_3_5
2. Стеценко С.Г. Адміністративне право України : навчальний. Київ, 2009. 640 с.
3. Адміністративна діяльність поліції у питаннях та відповідях : навчальний посібник / за заг. ред. О.М. Бандурки. Харків : ХНУВС, 2017. 242 с.
4. Тучак М.О. Адміністративно-правові засади діяльності дільничних інспекторів міліції : дис. ... кандидата юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2002. 233 с.
5. Панов І.О. Адміністративно-юрисдикційна діяльність дільничного інспектора міліції : дис. ... кандидата юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2005. 233 с.
6. Гусаров С.М. Адміністративно-юрисдикційна діяльність органів внутрішніх справ : автореф. дис. ... доктора юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2009. 40 с.
7. Євдокимов Д.А. Адміністративно-правові засади здійснення розслідування у справах про адміністративні правопорушення органами Національної поліції : дис. ... канд. юр. наук : 081. Київ, 2021. 225 с.

8. Адміністративне право України : підручник/ за ред. Ю.П. Битяка. Харків, 2006. 544 с.
9. Вегера Ю.В. Сутність, завдання і принципи адміністративного провадження у справах про порушення правил дорожнього руху в Україні. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2015. № 3 (9). С. 141–144. URL: <http://www.library.univ.kiev.ua/ukr/elcat/card.php?1029>
10. Бабич В.А., Песоцька Ю.В., Мухіна О.Г. Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху. *Міжнародний юридичний вісник: актуальні проблеми сучасності (теорія та практика)*. 2018. С. 88–94. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/muvnubr_2018_3-4_14
11. Державне управління: проблеми адміністративно-правової теорії та практики : монографія / за заг. ред. В.Б. Авер'янова. Харків, 2003. 384 с.
12. Гончарук С.Т. Реалізація права на захист у провадженні у справах про адміністративні правопорушення. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука»*. 2017. № 4 (2). С. 100–104. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/mnj_2017_4\(2\)_18](http://nbuv.gov.ua/UJRN/mnj_2017_4(2)_18)
13. Ковалів М.В. Провадження у справах про адміністративні правопорушення. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. 2013. № 3. С. 240–248. URL: https://www.lvduvs.edu.ua/documents_pdf/visnyky/nvsvy/03_2013/13kmvrapp.pdf
14. Щодо окремих питань застосування положень Кодексу України про адміністративні правопорушення. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/DFS00709>
15. Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.11.2017 р. № 833. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/833-2017-%D0%BF> (дата звернення: 29.11.2021).
16. Молчанов Р.Ю. Особливості проваджень в справах про адміністративні правопорушення, що здійснюються патрульною поліцією в сфері безпеки дорожнього руху. *Правова держава*. 2017. № 27. С. 60–64. URL: <http://pd.onu.edu.ua/issue/view/6688>
17. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі : Наказ МВС України від 13.01.2020 р. № 13. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/z0113-20>
18. Веселова М.Ю., Маммедова А.А. Спільні питання відповідальності власників транспортних засобів за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. *Правова держава*. 2018. № 30. С. 91–96. DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2018.30.132856>
19. Плугатир М.В. Дотримання конституційних гарантій в процесі розгляду справ про адміністративні правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі. *Актуальні проблеми держави і права*. 2021. № 91. С. 57–163. URL: <https://hdl.handle.net/11300/15631>
20. Введенська В.В. Адміністративно-правовий механізм притягнення до відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. *Право і суспільство*. 2014. № 1–2. С. 112–115. URL: http://www.pravoispilstvo.org.ua/archive/2014/1-2_2014/26.pdf
21. Філіппов А.В. Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, в контексті прав людини. *Правова держава*. 2016. № 21. С. 67–73. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Prav_2016_21_13
22. Відеофіксація порушень ПДР: нові правила – старі цілі. *Закон і Бізнес*. URL: https://zib.com.ua/ua/142956-videofiksaciya_porushen_pdr_novi_pravila_stari_cili.html