

## РОЗДІЛ 7

# АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО І ПРОЦЕС; ФІНАНСОВЕ ПРАВО; ІНФОРМАЦІЙНЕ ПРАВО

УДК 342.95:351.811.122(477)

DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2021-5/29>

### СТАНОВЛЕННЯ ІНСТИТУТУ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЗАФІКСОВАНІ В АВТОМАТИЧНОМУ РЕЖИМІ

### ESTABLISHMENT OF THE INSTITUTE OF ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY FOR OFFENSES IN THE FIELD OF ENSURING ROAD SAFETY RECORDED IN AUTOMATIC MODE

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

*Науково-дослідний інститут державного будівництва та місцевого самоврядування*

У статті досліджено історичний і правовий аспекти запровадження адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі; здійснено аналіз змін законодавства, яке забезпечує здійснення провадження в такій категорії справ; запропоновано можливі шляхи розв'язання проблеми імплементації відповідальності за порушення правил дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, й удосконалення механізму притягнення до неї.

З часу прийняття Закону, який вперше запровадив адміністративну відповідальність за порушення правил дорожнього руху в разі їх фіксації спеціальними технічними засобами, що працюють в автоматичному режимі й мають функції фото- й кінозйомки, відеозапису чи засобами фото- й кінозйомки, відеозапису (Закон України від 24 вересня 2008 року № 586-VI), минуло більше десяти років.

За цей час імплементований до Кодексу України про адміністративні правопорушення порядок притягнення осіб до адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху зазнав значних змін, які були зумовлені його (порядку) недосконалістю, а в окремих моментах навіть протиправністю. У деяких питаннях ці зміни мають позитивний характер, однак основна проблема залишається не розв'язаною всупереч конституційним принципам і правовим презумпціям, зокрема принципу верховенства права, про що йшлося в Рішенні Конституційного Суду України по справі № 1-34/2010 23-рп/2010. Відповідно до його висновків, визнання апriori винною особи, за якою зареєстровано транспортний засіб, порушує принцип рівності перед законом, індивідуальності юридичної відповідальності й нівелює саме поняття адміністративного правопорушення.

**Ключові слова:** безпека дорожнього руху, автоматична фіксація порушень правил дорожнього руху, адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, презумпція невинуватості.

The article examines the historical and legal aspects of the introduction of administrative liability for offenses in the field of road safety, recorded in automatic mode; an analysis of changes in the regulatory framework that ensures the implementation of proceedings in this category of cases; possible ways of solving the problem of implementation of responsibility for violation of traffic rules, recorded in the automatic mode, and improvement of the mechanism of attraction to it are offered.

Since the adoption of the Law, which for the first time introduced administrative liability for violation of traffic rules in case of their fixation by working in automatic mode special technical means that have the functions of photography and filming, video recording, or photo and filming, video recording (Law of Ukraine of 24 September 2008 № 586-VI), more than ten years have passed.

During this time, the mechanism implemented in the Code of Ukraine on Administrative Offenses to bring people to administrative responsibility for violating traffic rules has undergone significant changes due to its imperfections, and, in some cases, even illegality. In some issues, these changes are positive, but the main problem remains unresolved, contrary to constitutional principles and legal presumptions, in particular the principle of the rule of law, as discussed in the Decision of the Constitutional Court of Ukraine in case № 1-34/2010 23-rp/2010. According to his conclusions, the recognition a priori guilty of the person for whom the vehicle is registered, violates the principle of equality before the law, the individuality of legal liability and eliminates the very concept of administrative offense.

**Key words:** road safety, automatic fixation of traffic violations, administrative liability for offenses in the field of road safety, recorded automatically, presumption of innocence.

Натепер в Україні рівень смертності й травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод досить високий, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти Всесвітньої організації охорони здоров'я, Світового банку й інших міжнародних інституцій.

За питомими показниками аварійності й наслідками дорожньо-транспортних пригод Україна також є одним із лідерів серед європейських держав. Так, у середньому в державах – членах ЄС на 100 тис. жителів припадає 5 відсотків загиблих у дорожньо-транспортних пригодах, тоді як в Україні такий показник становить (за даними 2019 року) 8,22 відсотка.

Хоча велика кількість транспортних засобів є невіддільною ознакою сучасного загалу, водночас потрібно не забувати, що вони несуть небезпеку життю громадян,

а тому безпека дорожнього руху натепер є ключовим елементом розвитку суспільства. Лідери багатьох держав світу об'єднують свої зусилля заради зменшення кількості постраждалих і травмованих унаслідок дорожньо-транспортних пригод. Міжнародна спільнота приділяє значну увагу розробленню та здійсненню практичних заходів із безпеки дорожнього руху, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму, й Україна в такому аспекті не є винятком [1].

На шляху до подолання ризиків збільшення рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, дорожньо-транспортного травматизму, а також із метою запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху Україною розроблена Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні, наразі на період до 2024 року (далі – Стратегія). Остання визначає

як ефективний засіб задля досягнення поставленої мети запровадження та практичне застосування новітніх технологій і технічних засобів організації дорожнього руху, автоматизованих засобів контролю відповідно до загальноприйнятих у світі підходів до формування та реалізації політики підвищення безпеки дорожнього руху.

Слід відзначити, що в питанні автоматизації фіксування порушень Правил дорожнього руху (далі – ПДР) Україна вже має певний досвід, актуальний стан якого, на нашу думку, за браком належного правового регулювання не можна визнати позитивним, що й послугувало підставою для проведення дослідження в нашій статті.

Для наочності, умовно, спроби впровадження системи автоматичної фіксації порушень ПДР і процедури притягнення до відповідальності за вказані правопорушення в Україні можна поділити на два етапи, які пов'язані з періодом прийняття відповідного нормативно-правового акту.

1. Перший етап – етап запровадження. 24 вересня 2008 року Верховною Радою України був прийнятий Закон «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» (№ 586-VI), яким в Україні було вперше запроваджено систему фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі за допомогою спеціальних технічних засобів, що мають функції фото- й кінозйомки, відеозапису. Зокрема, Кодекс України про адміністративні правопорушення (далі – Кодекс) було доповнено статтею 14-1 «Відповідальність власників (співвласників) транспортних засобів», яка визначала, що «до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в разі їх фіксації спеціальними технічними засобами, що працюють в автоматичному режимі й мають функції фото- й кінозйомки, відеозапису, чи засобами фото- й кінозйомки, відеозапису притягаються власники (співвласники) транспортних засобів».

Окрім того, частиною шостою статті 258 Кодексу встановлювалось, що в разі виявлення адміністративного правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованого за допомогою спеціальних технічних засобів, що працюють в автоматичному режимі й мають функції фото- й кінозйомки, відеозапису, чи засобів фото- й кінозйомки, відеозапису, протокол про адміністративне правопорушення не складається, а постанова у справі про адміністративне правопорушення виноситься без участі особи, яка притягається до адміністративної відповідальності. Копії постанови у справі про адміністративне правопорушення та матеріалів, зафіксованих за допомогою спеціальних технічних засобів, що працюють в автоматичному режимі й мають функції фото- й кінозйомки, відеозапису, чи засобів фото- й кінозйомки, відеозапису, надсилаються особі, яка притягається до адміністративної відповідальності, протягом трьох днів із дня винесення такої постанови [2].

Такий етап закінчився 22 грудня 2010 року, коли Конституційний Суд України (далі – КСУ) визнав положення статті 14-1, частини шостої статті 258 Кодексу України про адміністративні правопорушення неконституційними, та, як наслідок, останні втратили чинність (Рішення КСУ по справі № 1-34/2010 23-рп/2010) [3].

2. Другий етап – етап удосконалення. Він розпочався з прийняттям 16 січня 2014 року Закону № 723-VII, реалізація якого так і не відбулася, адже ще до набрання законної сили, а саме 28 січня 2014 року, Закон був визнаний Верховною Радою України таким, що прийнятий із порушенням встановленої процедури розгляду й прийняття, а тому втратив чинність [4].

Нарешті, 14 липня 2015 року Законом № 596-VIII Кодекс України про адміністративні правопорушення було доповнено статтею 14-2 «Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки

дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі», особливістю якої стало те, що суб'єктами таких правопорушень могли бути як фізичні, так і юридичні особи, за якими зареєстровано транспортний засіб.

Окрім наведеного, стаття 14-2 встановлювала, що фізична особа, за якою зареєстровано транспортний засіб або яка ввезла транспортний засіб на територію України, звільняється від відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, якщо транспортний засіб, його номерний знак вибули з володіння власника внаслідок протиправних дій інших осіб або на момент вчинення правопорушення таким транспортним засобом керувала інша особа. Юридична особа, за якою зареєстровано транспортний засіб або яка ввезла транспортний засіб на територію України, звільняється від відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, якщо транспортний засіб, його номерний знак вибули з володіння власника внаслідок протиправних дій інших осіб. У разі, якщо право володіння та користування транспортним засобом було передано іншій особі за договором наймання (оренди), лізингу, прокату або за іншою підставою відповідно до закону чи договору, адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, несе особа, яка володіє та користується таким транспортним засобом.

Доповнена стаття 33 Кодексу тепер передбачала виняток щодо можливості не застосування її положень у випадку накладення стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, в тому числі зафіксовані в автоматичному режимі, а стаття 258 Кодексу містила частину такого змісту: «Протокол не складається в разі вчинення адміністративних правопорушень, розгляд яких віднесено до компетенції Національної поліції, та адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі».

3-поміж іншого, нововведені статті 279-1–279-4 Кодексу визначали особливості розгляду справ про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, умови звільнення власника транспортного засобу від адміністративної відповідальності й порядок його інформування щодо вчинення зазначеної категорії правопорушень на належному йому транспортному засобі [5].

Натомість, як вже зазначалося, свого часу стаття 14-1 «Відповідальність власників (співвласників) транспортних засобів» Кодексу (в редакції Закону № 586-VI від 24 вересня 2008 року) рішенням Конституційного Суду України від 22 грудня 2010 року була визнана такою, що не відповідає Конституції України. У пункті 4.3 мотивувальної частини згаданого рішення зазначалося, що за відсутності в статтях Особливої частини Кодексу, які визначають склад адміністративних правопорушень, вказівки на те, що суб'єктами цих правопорушень є власники (співвласники) транспортних засобів, ці суб'єкти можуть притягатися до адміністративної відповідальності виключно за наявності в їхніх діях складу певного адміністративного порушення, інше створює правову невизначеність у встановленні суб'єкта, що притягається до відповідальності в цій сфері.

Намагаючись розв'язати вказані суперечності в Законі № 596-VIII від 14 липня 2015 року, законодавець в Особливій частині Кодексу як суб'єкта певної категорії правопорушень, а саме перевищення обмежень швидкості руху транспортних засобів, проїзду на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху, порушення правил зупинки й стоянки, а також установленої для транспортних засобів заборони рухатися смугою для маршрутних транспортних засобів, тротуарами чи пішохідними доріжками, виїзду

на смугу зустрічного руху, деяких порушень правил проїзду залізничних переїздів, зафіксованих в автоматичному режимі, визначив юридичну або фізичну особу, за якою зареєстровано транспортний засіб.

Однак вказані зміни фактично звужували коло суб'єктів, передбачених статтею 14-2, до яких також входили: фізичні та юридичні особи, які ввезли на територію України транспортний засіб, що відповідно до законодавства не підлягає державній реєстрації в Україні; особи, що володіють і користуються транспортними засобами, отриманими на праві володіння та користування за договором наймання (оренди), лізингу, прокату або іншої підстави відповідно до закону чи договору. Крім того, зауваження Головного юридичного управління Верховної ради України від 02 липня 2015 року до такого законопроекту містило застереження, що віднесення до кола суб'єктів юридичних осіб вважається неможливим через статус такої особи, адже вона не може безпосередньо керувати транспортним засобом і вчиняти правопорушення.

Варто додати, що введення до кола суб'єктів адміністративних правопорушень, що передбачені Кодексом України про адміністративні порушення (далі – КУпАП), юридичних осіб суперечить самій ідеї та духу цього Кодексу, про що неодноразово наголошувалося науковою спільнотою.

Згодом Законом № 2262-VIII від 21 грудня 2017 року до КУпАПу були внесені чергові зміни, згідно з якими упорядкування суб'єктного складу правопорушень у статті 14-2 відбулося через введення такої категорії, як «відповідальна особа» – фізична особа або керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб, а в разі, якщо до Єдиного державного реєстру транспортних засобів внесено відомості про належного користувача відповідного транспортного засобу, – належний користувач транспортного засобу, а якщо в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців і громадських формувань відсутні на момент запиту відомості про керівника юридичної особи, за якою зареєстрований транспортний засіб, – особа, яка виконує повноваження керівника такої юридичної особи. Окрім того, суб'єктом правопорушення за статтею 122 Кодексу згідно з приміткою статті стала також відповідальна особа, зазначена в частині першій статті 14-2 Кодексу [6].

Під час визначення нового суб'єкта щодо автоматично зафіксованих порушень ПДР поза увагою залишилися статті Особливої частини Кодексу, які передбачають відповідальність за інші види порушень правил дорожнього руху, в яких чітко передбачено, що суб'єктами таких правопорушень є водії транспортних засобів або особи, які ними керували.

Слід зазначити, що, рекомендувавши Верховній Раді України привести порядок притягнення осіб до адміністративної відповідальності за правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі, у відповідність до свого Рішення, Конституційний суд вказував на необхідність індивідуалізації юридичної відповідальності, як того вимагають положення частини другої статті 61 Конституції України й частини другої статті 33 Кодексу, а також дотримання низки гарантій забезпечення прав суб'єктів, які притягаються до адміністративної відповідальності (статті 268, 280 Кодексу) та які в сукупності з конституційними нормами створюють систему процесуальних механізмів захисту вказаних осіб. Однак зазначене положення не було враховано, оскільки не знайшло належного відбиття в Кодексі.

Натомість на підставі Закону № 2262-VIII від 21 грудня 2017 року частина друга статті 33 також зазнала змін і була викладена в такій редакції: «Під час накладення стягнення враховуються характер вчиненого правопорушення, особа порушника, ступінь його вини, майновий стан, обставини, що пом'якшують та обтяжують відповідальність,

крім випадків накладення стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, в тому числі зафіксовані в автоматичному режимі, й за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису)».

Особливості накладення стягнення під час розгляду справ без участі особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, й за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису), встановлюються статтями 279<sup>1</sup>-279<sup>4</sup> цього Кодексу.

Абзац аналогічного змісту стали містити також статті 268 Кодексу «Права особи, яка притягається до адміністративної відповідальності» й 280 Кодексу, яка визначала обставини, що підлягають з'ясуванню під час розгляду справи про адміністративне правопорушення.

Таким чином, незважаючи на певні зусилля законодавця, спрямовані на вдосконалення правового регулювання процедури накладення адміністративних стягнень за порушення ПДР, зафіксовані в автоматичному режимі, низка проблем залишається не розв'язаною і донині.

Вважаємо, що ці положення суперечать принципу рівності громадян перед законом, гарантованому статтею 24 Конституції України, принципу справедливості й загалом приписам самої статті 280 Кодексу, відповідно до якої орган (посадова особа) під час розгляду справи про адміністративне правопорушення зобов'язаний з'ясувати: чи було вчинено адміністративне правопорушення, чи винна особа в його вчиненні, чи підлягає вона адміністративній відповідальності, чи є обставини, що пом'якшують та обтяжують відповідальність, чи заподіяно майнову шкоду, чи є підстави для передачі матеріалів про адміністративне правопорушення на розгляд громадської організації, трудового колективу, а також інші обставини, що мають значення для правильного розв'язання справи; а також статті 268 Кодексу, за якою «особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, має право: знайомитися з матеріалами справи, давати пояснення, подавати докази, заявляти клопотання; під час розгляду справи користуватися юридичною допомогою адвоката, іншого фахівця в галузі права, який за законом має право на надання правової допомоги особисто чи за дорученням юридичної особи, виступати рідною мовою та користуватися послугами перекладача, якщо не володіє мовою, якою ведеться провадження; оскаржити постанову по справі». У разі фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі й подальшого застосування передбачених заходів відповідальності особа фактично позбавляється вказаних прав.

Характеристика загальних положень і принципів відповідальності, закріплених в Конституції України, знаходить конкретизацію в законодавстві, а щодо адміністративної відповідальності – в законодавстві про адміністративні правопорушення. Конституційні принципи відповідальності, в тому числі адміністративної, загальновідомі: рівність усіх перед законом і судом; забезпечення прав і свобод людини й громадянина; презумпція невинуватості; вина як елемент суб'єктивної сторони складу правопорушення; індивідуалізація покарання; законність, гуманізм; гарантованість судового захисту тощо [7, с. 89].

На нашу думку, разом із включенням до Кодексу приписів статті 14-2 з урахуванням всіх наступних змін фактично відбулося запровадження «презумпції вини» власника транспортного засобу (відповідальної особи). На користь цієї тези свідчить і встановлена законодавством дискримінаційна процедура звільнення від відповідальності власника транспортного засобу (відповідальної особи), який не керував транспортним засобом у момент автоматичної фіксації правопорушення. Так, вказаний

суб'єкт може бути звільнений від адміністративної відповідальності лише у випадку, якщо протягом 20 календарних днів із дня вчинення відповідного правопорушення або з дня набрання постановою по справі про адміністративне правопорушення законної сили: 1) надасть документ, який підтверджує, що до моменту вчинення правопорушення транспортний засіб вибув з її володіння внаслідок протиправних дій інших осіб, або щодо протиправного використання іншими особами номерних знаків, що належать її транспортному засобу; 2) особа, яка керувала транспортним засобом на момент вчинення зазначеного правопорушення, звернеться особисто до органу (посадової особи), уповноваженого розглядати справи про адміністративні правопорушення, із заявою про визнання зазначеного факту адміністративного правопорушення та надання згоди на притягнення до адміністративної відповідальності, а також надасть документ (квитанцію) про сплату відповідного штрафу (частина перша статті 279-3 Кодексу).

Останнє положення фактично означає відмову особи, що керувала транспортним засобом, від права на захист, зокрема права на оскарження постанови про накладення адміністративного стягнення; від можливості бути звільненою від адміністративної відповідальності за наявності обставин, що виключають відповідальність (обставин крайньої потреби), що порушує основоположні засади адміністративної відповідальності, суперечить гуманістичній меті цього інституту.

Важливим у розгляді права на оскарження є дослідження змісту й обсягу цього права. Це має значення ще й тому, що згідно із частиною 3 статті 22 Конституції України під час прийняття нових законів або внесення змін до чинних законів не допускається звуження змісту й обсягу чинних прав і свобод. Отже, аналізуючи нормотворчі ініціативи або нові нормативно-правові акти, присвячені питанням права на оскарження на предмет їх відповідності Основному закону, ми повинні звертатись до питань змісту й обсягу цього права.

Змістом права на оскарження є правомочності, що виникають під час його реалізації. До основних правомочностей, що утворюють зміст права на оскарження, належать: право звернутися зі скаргою на рішення, дії чи бездіяльність суб'єкта владних повноважень до уповноваженого адміністративного органу й (або) суду; право на розгляд скарги по суті; право брати участь у розгляді скарги по суті (в тому числі надавати пояснення, подавати докази тощо); право відмовитись від скарги; право бути повідомленим про рішення, прийняте за наслідками розгляду скарги; право на виконання рішення, прийнятого за результатом розгляду скарги [8, с. 70–71].

Стаття 287 Кодексу «Право оскарження постанови по справі про адміністративне правопорушення» наділяє таким правом прокурора у випадках, передбачених частиною п'ятою статті 7 цього Кодексу, особу, щодо якої її винесено, а також потерпілого.

У разі ж відповідності заяви особи, яка допустила адміністративне правопорушення, встановленим вимогам і підтвердження сплати заявником розміру штрафу, вказаного в постанові, уповноважений поліцейський вносить до цієї постанови зміни щодо визначення суб'єктом правопорушення особу, яка фактично керувала транспортним засобом у момент учинення адміністративного правопорушення (абзац 1 пункту 4 розділу IV Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, затвердженої Наказом Міністерства внутрішніх справ України від 13 січня 2020 року № 13) [9].

Наведене свідчить, що особа, яка фактично допустила порушення ПДР, зафіксовані в автоматичному режимі, але не є власником транспортного засобу чи відповідальною

особою, набуває статусу суб'єкта права на оскарження (в судовому або позасудовому порядку) лише після визнання провини у вчиненні такого правопорушення та сплати відповідної суми штрафу (виконання постанови). Це значною мірою погіршує її процесуальний статус у порівнянні зі статусом осіб, що притягуються до відповідальності за загальним порядком і фактично позбавляє таку особу можливості належної реалізації права на захист.

Розглянуті вище зміни прямо суперечать положенням статті 62 Конституції України, згідно з якою особа вважається невинуватою у вчиненні злочину й не може бути піддана кримінальному покаранню, доки її вину не буде доведено в законному порядку й встановлено обвинувальним вироком суду.

Ніхто не зобов'язаний доводити свою невинуватість у вчиненні злочину. Хоча Основний Закон України прямо не встановлює презумпції невинуватості особи у вчиненні адміністративного правопорушення, однак очевидне те, що принцип невинуватості особи повною мірою стосується й осіб, що обвинувачуються у вчиненні адміністративних правопорушень. У разі вчинення правопорушення такого роду стороною, яка звинувачує особу в правопорушенні, зазвичай виступає держава в особі відповідних уповноважених органів чи посадових осіб.

Обов'язок відповідних органів держави доводити вину особи у вчиненні адміністративного правопорушення (від якого ці органи не можуть звільнитись шляхом покладення на обвинувачених осіб обов'язку доводити свою невинуватість) впливає також із поняття адміністративного правопорушення (відповідно до статті 9 Кодексу це протиправна, винна (умисна або необережна) дія чи бездіяльність, яка посягає на громадський порядок, власність, права й свободи громадян, на встановлений порядок управління та за яку законом передбачено адміністративну відповідальність), із наявності в Кодексі визначення вини у вчиненні адміністративного правопорушення у вигляді умислу чи необережності (статті 10 та 11), вимог статті 280 Кодексу [10], а також частини другої статті 77 Кодексу адміністративного судочинства України, згідно з якою в адміністративних справах про протиправність рішень, дій чи бездіяльності суб'єкта владних повноважень обов'язок щодо доказування правомірності свого рішення, дії чи бездіяльності покладається на відповідача [11].

З огляду на це цілком очевидне те, що саме держава в особі відповідних органів має доводити не лише факт правопорушення (а за допомогою фіксації в автоматичному режимі може бути доведено лише факт правопорушення та участь у ньому певного транспортного засобу), а й вину особи, яка його вчинила. Презумпція невинуватості має діяти не лише для випадків обвинувачення у вчиненні злочину, але й щодо адміністративних правопорушень, а недоведені подія та вина особи мають бути прирівняні до доведеної невинуватості цієї особи.

Зазначене питання в науці адміністративного права неодноразово досліджувалося такими науковцями, як М.А. Самбор, О.М. Сокурченко, Н.О. Сербіна, О.О. Кравчук, Н.Г. Павленко й багатьма іншими ученими.

Під час дослідження теми досить часто зустрічалися роботи науковців, в яких пропонувалося задля уникнення притягнення до адміністративної відповідальності «невинуватих» власників транспортних засобів зобов'язати на законодавчому рівні осіб, за якими зареєстровано право власності на авто, надавати відповідному органу інформацію стосовно особи, яка безпосередньо керувала транспортним засобом у момент вчинення правопорушення. Однак така позиція прямо суперечить положенням статті 63 Конституції України, яка закріплює право особи не давати таких показань або пояснень щодо себе, членів сім'ї чи близьких родичів.

Відповідно до статті 151-2 Конституції України рішення та висновки, ухвалені Конституційним Судом

України, є обов'язковими, остаточними й не можуть бути оскаржені [12].

Конституційний Суд України зауважував, що закони, інші правові акти або їх окремі положення, визнані за цими рішеннями неконституційними, не підлягають застосуванню як такі, що відповідно до частини другої статті 152 Конституції України втратили чинність із дня ухвалення Конституційним Судом України рішення про їх неконституційність, тобто не можуть бути прийняті в аналогічній редакції.

Повторне впровадження правового регулювання, подібного до того, яке Конституційний Суд України визнав неконституційним, дає підстави стверджувати про порушення конституційних приписів, згідно з якими закони й інші нормативно-правові акти приймаються на основі Конституції України й повинні відповідати їй (Рішення Конституційного Суду України від 14 грудня 2000 року № 15-рп/2000 у справі про порядок виконання рішень Конституційного Суду України) [13].

З вищевикладеного можна дійти висновку, що в цілому положення статті 14-2 Кодексу є також неконституційними, адже фактично повторно встановлюють «презумп-

цію вини» власників (співвласників) транспортних засобів, раніше запроваджену статтею 14-1 за Законом України від 24 вересня 2008 року № 586-VI й вже визнану такою, що не відповідає положенням Основного Закону.

Дійсно, підвищення рівня безпеки дорожнього руху, зменшення кількості загиблих і тяжко травмованих осіб внаслідок дорожньо-транспортних пригод, а також наближення національних показників безпеки дорожнього руху до європейського рівня є важливим напрямом діяльності влади, й запровадження адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, є досить позитивним кроком у такому аспекті, особливо на шляху до інтеграції України в європейський простір. Однак бажання досягнути такої мети не повинно переважувати над необхідністю дотримання основоположних прав осіб, які притягаються до відповідальності, адже, вдаючись під час розв'язання проблеми до сумнівних способів, ми завдаємо шкоди режиму законності, змушуємо громадян сумніватися у справедливості закону. За таких умов негативні наслідки можуть бути значно більшими, ніж очікуваний позитивний ефект.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 року № 1360-р / Кабінет Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1360-2020-%D1%80> (дата звернення: 21.05.2021).
2. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 24 вересня 2008 року № 586-VI / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/586-17> (дата звернення: 21.05.2021).
3. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням громадянина Багінського Артема Олександровича щодо офіційного тлумачення положень частини першої статті 14-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення (справа про адміністративну відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху) : Рішення Конституційного суду України від 22 грудня 2010 року № 23-рп/2010 / Конституційний Суд України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/v023p710-10> (дата звернення: 21.05.2021).
4. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі : Закон України від 16 січня 2014 року № 723-VII / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/723-18> (дата звернення: 21.05.2021).
5. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 14 липня 2015 року № 596-VIII / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/596-19> (дата звернення: 21.05.2021).
6. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування сфери паркування транспортних засобів : Закон України від 21 грудня 2017 року № 2262-VIII / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/2262-19> (дата звернення: 21.05.2021).
7. Битяк Ю.П. Адміністративна відповідальність та адміністративне правопорушення. *Проблеми законності*. 2020. Вип. 151. С. 87–100. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pz\\_2020\\_151\\_9](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pz_2020_151_9).
8. Лученко Д.В. Оскарження рішень, дій і бездіяльності суб'єктів владних повноважень як право людини. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*. 2015. № 1 (1). С. 67–74. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vznu\\_Jur\\_2015\\_1\(1\)\\_12](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vznu_Jur_2015_1(1)_12).
9. 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 січня 2020 року № 13 / Міністерство внутрішніх справ України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/z0113-20> (дата звернення: 21.05.2021).
10. Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1–212-24) : Закон України від 07 грудня 1984 року № 8073-X / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/80731-10> (дата звернення: 21.05.2021).
11. Кодекс адміністративного судочинства України : Закон України від 06 липня 2005 року № 2747-IV / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/2747-15> (дата звернення: 21.05.2021).
12. Конституція України : Закон України від 28 червня 1996 року № 254к/96-ВР / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 21.05.2021).
13. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням Президента України щодо відповідності Конституції України (конституційності) Постанови Верховної Ради України «Про чинність Закону України «Про Рахункову палату», офіційного тлумачення положень частини другої статті 150 Конституції України, а також частини другої статті 70 Закону України «Про Конституційний Суд України» стосовно порядку виконання рішень Конституційного Суду України (справа про порядок виконання рішень Конституційного Суду України) : Рішення Конституційного суду України від 14 грудня 2000 року № 15-рп/2000 / Конституційний Суд України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/v015p710-00> (дата звернення: 21.05.2021).