

**ЩОДО НЕДОЛІКІВ ЗАКОНОДАВЧОГО РЕГУЛЮВАННЯ
АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА
ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ
ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЗАФІКСОВАНІ В АВТОМАТИЧНОМУ
РЕЖИМІ**

Адміністративна відповідальність є різновидом юридичної відповідальності, одним з основних правових інститутів адміністративного права, важливою складовою адміністративного примусу, дієвим засобом охорони суспільних відносин, що регулюються нормами різних галузей права, від адміністративних правопорушень. Побудова демократичної, правової держави вимагає неухильного дотримання прав, свобод та законних інтересів суб'єктів права, їх ефективний захист, особливо при застосуванні заходів державного примусу, в тому числі і адміністративної відповідальності, що потребує досконалого правового регулювання, забезпечення законності при притягненні осіб до відповідальності.

Дослідженню теоретичних питань і практиці застосування заходів адміністративної відповідальності присвятили свої праці багато вітчизняних і зарубіжних вчених - В. Б. Авер'янов, Д. Н. Бахрах, А. І. Берлач, В. М. Бевзенко, Ю. П. Битяк, В. М. Гарашук, І. П. Голосніченко, І. С. Гриценко, Є. В. Додін, Р. А. Калюжний, Т. О. Коломоєць, В. К. Колпаков, А. Т. Комзюк, Д. М. Лук'янець, М. Я. Масленников, О. М. Музичук, В. Я. Настюк, В. Ф. Опришко, О. І. Остапенко, Д. В. Приймаченко, О. С. Проневич, В. К. Шкарупа, М. Г. Шульга та інші, але на сьогодні, враховуючи швидку динаміку розвитку суспільних відносин і процесів у сфері застосування адміністративної відповідальності, багато питань залишаються малодослідженими, новими, що потребує додаткових досліджень науковців і практиків у цій сфері.

Адміністративна відповідальність суб'єктів за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, є відносно новим явищем і надзвичайно

актуальним питанням правового регулювання, оскільки зачіпає права та законні інтереси мільйонів фізичних і юридичних осіб, тому потребує належного законодавчого регулювання, яке б забезпечувало ефективність адміністративного примусу і безумовне дотримання принципів адміністративної відповідальності. На сьогоднішній день законодавче регулювання адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, забезпечується Конституцією України [1], Кодексом України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) [2] і окремими законами України, перш за все законом [«Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»](#) від 14.07.2015 р. [3], які і становлять законодавчу базу правового регулювання даної відповідальності.

Слід відмітити, що на даний час така відповідальність практично ще не застосовується, оскільки технічно не забезпечено можливості здійснювати фотозйомку і відеозапис правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху відповідними технічними засобами, але робота в цьому напрямку активно ведеться і невдовзі має бути завершена. Також слід сказати, що намагання законодавчо врегулювати адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху законодавцем вже робилось шляхом прийняття у 2008 році закону [«Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»](#) [4], положення якого Рішенням Конституційного Суду України від 22.12.2010 № 23-рп/2010 [5] були визнані неконституційними, а отже, втратили чинність. Але прийнявши в 2015 році аналогічний закон і частково врахувавши в ньому зауваження Конституційного Суду до попереднього закону, законодавець фактично реанімує його положення щодо адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Впровадження в практику положень попереднього закону в 2008 році спричинило широкий негативний суспільний резонанс у зв'язку з недосконалістю положень цього закону, їх невідповідністю багатьом положенням Конституції України, а також невідповідністю застосовуваних засобів фотофіксації і відеозйомки технічним

вимогам, тому невдоволення громадян, які отримували від Державтоінспекції так звані «листи щастя», призвело до масових оскаржень дій працівників Державтоінспекції і положень самого закону, подання конституційного звернення, що і мало наслідком прийняття Конституційним Судом вищевказаного Рішення.

Проаналізувавши положення новоприйнятого закону, можна констатувати, що хоча законодавець і врахував деякі недоліки попереднього законодавчого акта, він все ж далекий від досконалості. Цим законом, який вносить зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення, порушуються важливі загальновизнані положення адміністративно-деліктного права, принципи адміністративної відповідальності, зокрема, відповідальності лише за наявності вини, індивідуалізації відповідальності і покарання, обґрунтованості, презумпції невинуватості тощо, а також загальні правила накладення адміністративних стягнень. Так, стаття 14-2 КУпАП після внесення до нього змін встановлює, що адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, несуть юридичні та фізичні особи, за якими зареєстровано транспортний засіб. У разі якщо транспортний засіб зареєстровано за межами території України і такий транспортний засіб відповідно до законодавства не підлягає державній реєстрації в Україні, до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, притягається особа, яка ввезла такий транспортний засіб на територію України. У разі якщо право володіння та користування транспортним засобом було передано іншій особі за договором найму (оренди), лізингу, прокату або іншої підстави 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 [2]. Ці положення суперечать загальновизнаному в адміністративно-деліктному праві поняттю того, що адміністративній відповідальності підлягають особи, які є суб'єктами адміністративного правопорушення, а це особи, які вчинили адміністративне правопорушення, і такими можуть бути фізичні осудні особи, яким на момент вчинення адміністративного правопорушення виповнилося 16 років, або юридичні особи.

Законодавець, очевидно знаючи ці прості правові істини і намагаючись забезпечити правову легітимність положень законодавства, у примітках до статей 122 (Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху) і 123 (Порушення правил руху через залізничні переїзди) КУпАП закріплює, що *суб'єктом правопорушення* в цих статтях, якщо зазначене правопорушення зафіксовано в автоматичному режимі, є юридична або фізична особа, за якою зареєстровано транспортний засіб [2]. Отже, нормою закону закріплено, що суб'єктом адміністративного правопорушення є не особа, яка його вчинила, тобто та, яка на момент вчинення правопорушення керувала транспортним засобом, а та, за якою зареєстровано транспортний засіб, а значить, вона і підлягає адміністративній відповідальності. Але абсолютно очевидно, що транспортний засіб може бути зареєстрованим за однією особою, а керувати ним і вчиняти правопорушення можуть зовсім інші особи, які і є насправді суб'єктами правопорушення.

Крім того, нормами КУпАП прямо порушується один з найважливіших принципів адміністративної відповідальності – відповідальність лише за наявності вини, який означає, що адміністративній відповідальності підлягає **тільки особа, винна у вчиненні** адміністративного правопорушення, тобто яка навмисно або з необережності **вчинила** адміністративний проступок, невинна особа не може притягатись до адміністративної відповідальності. В даному ж разі особа виявляється винною вже тому, що на неї зареєстровано транспортний засіб, на якому вчинено адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, чи тому, що ввезла транспортний засіб на територію України, якщо транспортний засіб зареєстровано за межами території України і такий транспортний засіб відповідно до законодавства не підлягає державній реєстрації в Україні; або тому, що володіє та користується транспортним засобом, який було їй передано за договором найму (оренди), лізингу, прокату або іншій підставі відповідно до закону чи договору).

Законодавчо також ігнорується принцип презумпції невинуватості, згідно якого особа вважається невинуватою у вчиненні адміністративного правопорушення, доки її вина не буде

доведена у встановленому законодавством порядку і зафіксована постановою у справі про адміністративне правопорушення, яка набула чинності. Як зазначають автори підручника «Адміністративне право України», істотною ознакою презумпції невинуватості є те, що ніхто не зобов'язаний доводити свою невинуватість у вчиненні протиправного діяння. Обов'язок доводити вину особи покладається на обвинувача, тобто на органи та посадових осіб, які встановили факт скоєння протиправного вчинку і порушили провадження в справі. Ці ж автори вказують, що варто виділити таку ознаку презумпції невинуватості, як фіксація офіційного визнання вини особи у відповідному процесуальному документі – постанові у справі про адміністративне правопорушення, яка набула чинності [6, с. 483-484]. На жаль, законодавчими нормами ніде не забезпечується реалізація принципу презумпції невинуватості, що є суттєвим недоліком правового регулювання і негативно впливає на адміністративно-правовий статус громадян.

Нормами КУпАП, що регулюють адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, порушуються також правила накладення адміністративних стягнень, визначені статтею 33 Кодексу, що ускладнює або й унеможливує реалізацію окремих принципів адміністративної відповідальності, зокрема, гуманізму, індивідуалізації відповідальності, відповідності провини і покарання тощо, оскільки ч. 2 ст. 33 встановлює, що при накладенні стягнення враховуються характер вчиненого правопорушення, особа порушника, ступінь його вини, майновий стан, обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність, *крім випадків накладення стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, у тому числі зафіксованому в автоматичному режимі*. Слід при цьому акцентувати на тому, що принцип індивідуалізації відповідальності має дуже важливе значення і базується на положенні ч. 2 ст. 61 Конституції України, яка встановлює, що юридична відповідальність особи має індивідуальний характер [1].

Наведеним не вичерпуються недоліки законодавчого регулювання адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, в межах цієї статті нами розглянуто найбільш очевидні недоліки, що порушують усталені і

загально визнані поняття і принципи адміністративно-деліктного права і законодавства.

ЛІТЕРАТУРА

1. Конституція України від 28.06.1996 р., № 254к / 96-ВР // Відомості Верховної Ради України. — 1996. — № 30. — Ст. 141.

2. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 р. // Відомості Верховної Ради Української РСР. — 1984. — Додаток до № 51. — Ст. 1122 .

3. [Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.](#) Закон України від 14.07.2015 № 596-VIII - [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/596-19>

4. [Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.](#) Закон України від 24.09.2008 № 586-VI - [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/586-17>

5. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням громадянина Багінського А.О. від 22.12.2010 № 23-рп/2010 [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/v023p710-10>

6. Адміністративне право України. Академічний курс: Підруч.: У двох томах: Том 1. Загальна частина \ Ред. колегія: В.Б. Авер'янов (голова).-К.: Видавництво "Юридична думка", 2004. — 584 с.

КОНСТИТУЦІЙНА РЕФОРМА В УКРАЇНІ – ГОЛОВНИЙ ЗМІСТ ТА ПРОБЛЕМИ РЕАЛІЗАЦІЇ

У статті автор досліджує окремі питання конституційної реформи в Україні, аналізує головний її зміст та проблеми реалізації. На основі розгляду конституційного процесу вносить пропозиції щодо можливих змін і доповнень до основних положень Конституції України.

Ключові слова: Конституція України, конституційна реформа, конституціоналізм, префект, громадянське суспільство.

Прийняття конституції України 1996 стало фундаментальною основою для її утвердження як суверенної, демократичної та правової держави, початку реформування громадянського суспільства [1].

Перша Конституція незалежної України на думку В.Я. Тація та Ю.М. Тодики є не лише актом держави, а й суспільства, його державно-правовою моделлю, чинником забезпечення законності та правопорядку, стабільності інститутів влади, необхідною умовою становлення правової державності, що базується на пануванні права. Вона відповідає високим світовим і європейським стандартам, втілює в собі основоположні цінності світового конституціоналізму [2].

На думку В. Погорілко конституційний процес в Україні розпочався після здобуття нею незалежності, який умовно можна поділити на три періоди [3]. Не заперечуючи проти періодизації зазначеного, а також інших науковців, вважаю, що якісно новий етап національного конституційного процесу бере початок після Революції Гідності. Дійсно громадяни України вийшли на вулиці міст на захист своїх конституційних прав, проти узурпації влади. Саме суспільно-політичні процеси в Україні протягом листопада 2013 року – лютого 2014 року обумовили прийняття Верховною Радою України Закону «Про відновлення дії окремих положень Конституції України» від 21 лютого 2014 року, що передбачало повернення до парламентсько-президентської форми державного правління в Україні.