

УДК 342.924

А.В. Філіппов, канд. юрид. наук, доцент, доцент
Київська державна академія водного транспорту
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного
Кафедра правосуддя
вул. Кирилівська, 9, Київ, 04071, Україна

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЗАФІКСОВАНІ В АВТОМАТИЧНОМУ РЕЖИМІ, В КОНТЕКСТІ ПРАВ ЛЮДИНИ

Статтю присвячено останнім новаціям українського законодавства 2015 р. щодо запровадження спеціального порядку притягнення до відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, в контексті дотримання прав людини. Проводиться порівняльний аналіз зазначених новацій з аналогічними нововведеннями 2008 р. в контексті рішення Конституційного Суду України щодо визнання їх неконституційними.

Ключові слова: адміністративні правопорушення, безпека дорожнього руху, права людини.

Постановка проблеми. Транспорт – невід’ємна та надзвичайно важлива галузь світової та вітчизняної економіки, що відображено також в п. 5 ч. 1 ст. 92 Конституції України [1, ст. 92], який відносить організацію та експлуатацію транспорту до сфери виключно законодавчого регулювання. Поряд з тим, зі змісту ч. 1 ст. 1187 Цивільного кодексу України [2, ст. 1187] очевидно, що експлуатація транспорту взагалі, та автомобільного зокрема, розглядається в законодавстві України як джерело підвищеної небезпеки. Така позиція законодавця повністю виправдана. Автомобільний транспорт – найбільш «смертоносний» вид транспорту, на рахунку якого найбільше людських жертв. Так, кількість загиблих у дорожньо-транспортних пригодах в Україні у 2015 році – 3970 осіб [3] (без урахування окупованих територій). Щороку трапляються більше 20 тисяч дорожньо-транспортних пригод, переважна більшість яких спричинена порушенням правил дорожнього руху, в першу чергу, адміністративними правопорушеннями. Зокрема, кількість дорожньо-транспортних пригод в Україні, що трапилися в 2015 році лише у зв’язку із керуванням транспортним засобом у нетверезому стані, становила 2358 випадків.

Аналіз статистики не є метою нашої статті, але й наведених цифр цілком достатньо для того, щоб стверджувати, що правопорядок на автотранспорті та безпека дорожнього руху потребують посиленої правової охорони та особливої уваги законодавця. Адміністративні правопорушення, хоч і не становлять великої суспільної небезпеки та не завдають значної шкоди, вчиняються частіше, ніж злочини, чим істотно підривають правопорядок та дисципліну на автотранспорті. Дані статистики дають підстави стверджувати, що адміністративні проступки на автотранспорті є найбільш розповсюдженою категорією адміністративних правопорушень: одних лише порушень Правил дорожнього руху України фіксується щороку більше, ніж усіх інших адміністративних проступків разом узятих.

В той же час, при забезпеченні безпеки дорожнього руху вкрай необхідно уникати таких крайнощів, як порушення прав та свобод людини, утвердження і забезпечення яких є головним обов’язком держави [1, ст. 3]. Адже безпека людини не повинна слугувати виправданням порушенню її фундаментальних прав та свобод. Завдання держави полягає якраз в тому, щоб знайти такий оптимальний механізм забезпечення безпеки дорожнього руху, який був би максимально ефективним, не порушуючи при цьому права людини.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Загалом проблематика адміністративної відповідальності за правопорушення в галузі безпеки дорожнього руху є настільки широко висвітленою в юридичній науці (як в Україні, так і в світі), що один лише перелік усіх дослідників цього питання був би контрпродуктивним і, безумовно, зайвим. Однак, предмет

нашого дослідження набагато вужчий і не може похвалитися такою увагою науковців. В зарубіжній науці, де автоматична фіксація правопорушень з початком нового тисячоліття увійшла у практику, такі дослідження проводились, однак вони аналізують право відповідних зарубіжних країн, а не українське законодавство, що має суттєві відмінності. Наприклад, в Росії, де автоматична фіксація порушень правил дорожнього руху введена з 2007 року, проблема досить широко висвітлювалась у працях О. В. Амелічкіна, В. В. Головки, Р. Я. Зайцева, Т. М. Заніної, С. Ю. Кошелкіна, П. В. Молчанова, Б. В. Росінського, А. І. Смолякова та ін. вчених, а також у кандидатській дисертації 2012 р. О. В. Литкіна [4], що є одним з небагатьох комплексних монографічних досліджень даного питання.

Що стосується України, то не пройшло навіть року з моменту запровадження Законом України від 14 липня 2015 року № 596-VIII [5] чергового (третього за рахунком) нового порядку притягнення до відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, тому й досліджень цього питання поки небагато. Стаття В. В. Введенської в 2014 р. [6] присвячена другій невдалій спробі запровадження такого порядку ще в січні 2014 р. (але закон, що аналізується в її статті, було скасовано протягом двох тижнів). Варто відмітити опубліковану наприкінці 2015 р. на веб-сайті статтю к.ю.н., доцента Олексія Кравчука [7], у якій автор, аналізуючи вказані новації, піднімає питання дотримання прав людини. Проблема конституційності вищевказаного закону аналізувалась в електронній публікації адвоката Назара Олексюка [8]. Також окремі аспекти проблеми висвітлював в своїх публікаціях в інтернет-виданнях Богдан Глядик [9].

Мета статті полягає в необхідності дати наукову оцінку останнім новаціям українського законодавства щодо запровадження Законом України від 14 липня 2015 року № 596-VIII [5] спеціального порядку притягнення до відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, на предмет дотримання при цьому основних конституційних прав та свобод людини. Для цього буде доцільним провести порівняльний аналіз зазначених новацій з аналогічними нововведеннями 2008 р. в контексті рішення Конституційного Суду України [10] щодо визнання ст. 14-1, ч. 6 ст. 258 КпАП неконституційними. На наше переконання, важливо привернути увагу науковців та практиків, в першу чергу посадових осіб органів державної влади, до зазначеної проблематики.

Виклад основного матеріалу. Законом України від 14 липня 2015 року № 596-VIII [5] були прийняті, а 07 листопада 2015 р. набрали чинності новації стосовно відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Розглянемо лише найбільш дискусійні аспекти даної проблеми. І тут буде доцільно звернутись до не такої вже давньої історії питання, яку нерідко і незаслужено забувають. Згідно Закону України № 586-VI від 24.09.2008 р. [11] Кодекс України про адміністративні правопорушення (далі по тексту – КпАП) було доповнено ст. 14-1, яка встановлювала «відповідальність власників (співвласників) транспортних засобів за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у разі їх фіксації працюючими в автоматичному режимі спеціальними технічними засобами, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, чи засобами фото- і кінозйомки, відеозапису» [12]. Рішенням Конституційного Суду України від 22 грудня 2010 року № 23-рп/2010 у справі № 1-34/2010 [10], статтю 14-1, частину шосту статті 258 КпАП визнано такими, що не відповідають Конституції України (є неконституційними). Серед ключових аргументів, якими Конституційний Суд України обґрунтував своє рішення, були такі:

- «Згідно з частиною другою статті 61 Конституції України, юридична відповідальність особи має індивідуальний характер» (пп. 4.2 [10]);
- «...перевірена на предмет конституційності стаття 14-1 Кодексу, яка міститься в Загальній частині Кодексу, встановлює особливості притягнення до адміністративної відповідальності саме власників (співвласників) транспортних засобів, однак безпосередньо не визначає складу правопорушення, а тому не може бути самостійною підставою для притягнення до такої відповідальності. Види правопорушень та процедура притягнення

до адміністративної відповідальності визначені в Особливій частині Кодексу. Положення статті 14-1 Кодексу можуть застосовуватися лише в системному зв'язку з низкою інших статей, передбачених Особливою частиною Кодексу, диспозиції яких у безальтернативній формі визначають суб'єктом, який притягається до відповідальності за вчинення правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, особу, яка винна у вчиненні цього правопорушення, зокрема водія транспортного засобу. 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» (пп. 4.3 [10]).

– «Словосполучення «власник (співвласник) транспортного засобу», використане у статті 14-1 Кодексу, означає, що таким власником (співвласником) може бути як фізична, так і юридична особа (статті 2, 318 Цивільного кодексу України). Конституційний Суд України виходячи з конституційного принципу індивідуалізації юридичної відповідальності (частина друга статті 61 Конституції України), правової доктрини, положень Кодексу (статті 9, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 27, 30, 31, 32 Загальної частини та Особлива частина) та своєї правової позиції, за якою «суб'єктом адміністративної відповідальності є лише фізична особа» (абзац другий пункту 4 мотивувальної частини Рішення від 30 травня 2001 року № 7-рп/2001 (v007p710-01) у справі про відповідальність юридичних осіб), вважає, що суб'єктом, який підлягає адміністративній відповідальності в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, є фізична особа» (пп. 4.3 [10]).

Ми дозволили собі процитувати в нашій статті мотивувальну частину рішення Конституційного Суду України в тій частині, в якій вона стосується предмету нашого дослідження, оскільки наведена в рішенні позиція Конституційного Суду України та її обґрунтування, по-перше, в повній мірі може бути застосована й до нової статті 14-2, по-друге, настільки однозначно та зрозуміло викладені, що навіть не потребують коментування. У разі нового конституційного звернення чи подання вже щодо ст. 14-2 КпАП, Конституційному Суду України буде дуже непросто мотивувати протилежне рішення щодо відповідності Конституції України зазначеної статті.

Друга спроба запровадити автоматичну фіксацію адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та спеціальний порядок притягнення до відповідальності за них – Закон України від 16.01.2014 № 723-VII [13] – теж заслужено піддавався критиці [6, 118] за аналогічні порушення прав людини, що й призвело до його скасування вже через 2 тижні, на підставі Закону № 732-VII від 28.01.2014 [14].

Приймаючи ст. 14-2 в липні 2015 р., депутати Верховної Ради України пішли тим же шляхом, що й в 2008 та 2014 роках, але зайшли ще далі. Тепер «адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі... несуть *юридичні* та фізичні особи, за якими зареєстровано транспортний засіб», тобто вперше за час існування КпАП 1984 року суб'єктом адміністративного проступку стали *юридичні* (!) особи. Проблема полягає в тому, що, КпАП 1984 року за своїм юридичним інструментарієм абсолютно не розрахований на такі революційні доповнення. КпАП 1984 року побудований на наріжному камені: суб'єктом адміністративного проступку є фізична особа, яка досягла на момент вчинення адміністративного правопорушення шістнадцятирічного віку. Важко не погодитись з висновками Конституційного Суду [10], що положення КпАП (статті 9, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 27, 30, 31, 32 Загальної частини та Особлива частина), за винятком кількох нових, включених у 2015 році, не припускають віднесення юридичних осіб до суб'єктів адміністративного проступку. Саме тому в 2011 році при прийнятті нового Повітряного кодексу [15], коли виникла аналогічна нагальна потреба врегулювати адміністративну відповідальність «юридичних осіб – суб'єктів авіаційної діяльності», пішли іншим, більш вдалим, на нашу думку, шляхом: не намагаючись включити таку відповідальність в КпАП, регламентували її в статтях 127-130 нового Повітряного ко-

дексу [15]. Аналогічно законодавець діяв і раніше, коли виникала необхідність врегулювати адміністративну відповідальність юридичних осіб: «...фактично передбачивши відповідальність юридичних осіб за правопорушення проти установаженого порядку публічного управління (адміністративні правопорушення) в окремих законах України, законодавець вивів процедуру застосування стягнень до цих суб'єктів поза межі дії правил КпАП [16, 166-167]». Звісно, це не вирішило проблему застарілості чинного КпАП, зате й не створило в ньому нових протиріч і колізій.

Інше принципове зауваження Конституційного Суду [10] щодо ст. 14-1 КпАП, яке проігнорував законодавець: ст. 14-2, так само, як колись ст. 14-1, знов презюмує вину фізичних та юридичних осіб, за якими зареєстровано транспортний засіб, у вчиненому на ньому порушенні, тобто фактично запроваджує навіть не один, а цілих два нових для адміністративної відповідальності принципи – презумпцію вини особи і принцип об'єктивної відповідальності власника транспортного засобу.

Як влучно зауважив Олексій Кравчук: «Законодавець лише визначив, що за низку правопорушень відповідатиме не особа, яка їх вчинила, а особа, на яку зареєстровано транспортний засіб» [7]. Інший науковець, В.В. Введенська, висловила свій висновок ще більш прямо та лаконічно, назвавши запроваджений принцип: «покарати хоч кого-небудь» [6, 117]. Такий підхід притаманний цивільно-правовій відповідальності власників транспортних засобів, поширений він і в міжнародному праві, наприклад, відповідальність авіаперевізника за Монреальською конвенцією 1999 р. Але чи правомірно та необхідно поширювати принцип об'єктивної відповідальності (незалежно від вини) на адміністративно-деліктне право? Даному «нововведенню» Конституційний Суд в своєму рішенні від 22 грудня 2010 року № 23-рп/2010 у справі № 1-34/2010 в пп. 4.3 [10] вже дав негативну оцінку. Також вважаємо слушною позицію Олексія Кравчука, що підстави звільнення від адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, передбачені ч. 1 ст. 279-3 КпАП, є недостатніми [7]. Більше того, на нашу думку, положення ст. 279-3 КпАП штучно звужують можливості, надані власнику частинами 3 ст. 14-2 КпАП: «Фізична особа, за якою зареєстровано транспортний засіб або яка ввезла транспортний засіб на територію України, звільняється від відповідальності..., 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» [12, ст. 14-2]. В той же час, згідно ч. 1 ст. 279-3 КпАП: «Власник транспортного засобу або особа, яка ввезла транспортний засіб на територію України, звільняється від адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, у разі якщо ...протягом 14 днів з моменту отримання постанови про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, особа, яка фактично керувала транспортним засобом на момент вчинення вказаного правопорушення, звернеться особисто або за допомогою засобів телекомунікаційного зв'язку у порядку, визначеному Кабінетом міністрів України, до уповноваженого підрозділу Національної поліції із відповідною заявою про визнання зазначеного факту адміністративного правопорушення та згоди на притягнення до адміністративної відповідальності» [12, ст. 279-3].

Неважко помітити, що такий порядок «звільнення 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. Як неодноразово наголосив в п. 4 свого рішення [10] Конституційний Суд України, юридична відповідальність особи має індивідуальний характер (частина 2 статті 61 Конституції України). Особа не може нести відповідальність, піддаватись стягненню за діяння, яке вона не вчиняла, яке вчинила інша особа. Адже «адміністративне стягнення є мірою відповідальності і застосовується з метою виховання особи, яка вчинила адміністративне правопорушення...» (ст. 23

КпАП [12]). Адміністративні стягнення застосовуються «за вчинення адміністративних правопорушень» [12, ст. 24]. Згідно ч. 3 ст. 27-1: «У разі фіксації правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі від загальної кількості балів громадянина, який вчинив правопорушення, вираховується кількість штрафних балів, передбачених відповідною статтею Особливої частини цього Кодексу» [12, ст. 27-1]. «Адміністративним правопорушенням (проступком) визнається протиправна, винна (умисна або необережна) дія чи бездіяльність...» (ч. 1 ст. 9 КпАП [12, ст. 9]), тобто статус власника транспортного засобу без доведення факту вчинення діяння, порушення правил дорожнього руху під час керування транспортним засобом, не повинен бути підставою для автоматичного притягнення до відповідальності.

Слід погодитись з Олексієм Кравчуком: «...такі зміни порушують два важливі конституційні принципи: презумпцію невинуватості і право не давати пояснення чи показання щодо себе» [7]. Сама по собі така новація, як фіксація порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі, на наш погляд, не тільки корисна, а й давно потрібна нашому суспільству та державі, які обрали європейський вектор розвитку. Зокрема в країнах Євросоюзу фіксація порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі після 2003 р. стала звичайною практикою. Як вірно зазначає в своїй дисертації 2012 р. О. В. Литкін, розвинуті інформаційні системи, що створені та успішно функціонують в ряді зарубіжних країн, дозволяють притягати до відповідальності дійсно винну особу, а не власника транспортного засобу [4, 17] (*переклад з російської мови мій*). Нажаль, Україна поки не може похвалитись «розвинутими інформаційними системами», тому запроваджувати вдалиий західний досвід слід враховуючи реальний рівень розвитку інформаційних систем у нашій країні. Спосіб же, який обрав вітчизняний законодавець, хоч і є найбільш швидким, втім, на наше переконання, не є оптимальним. Попередні невдалі спроби прищепити передовий досвід Європейського Союзу в сфері боротьби з порушеннями дорожнього руху до радянського КпАП 1984 року та при цьому забезпечити верховенство права, повагу прав і свобод людини, вже виявились невдалими.

Висновки. Виходячи з рішення Конституційного Суду [10], були поставлені під сумнів наріжні конституційні принципи правової держави. Радянський КпАП 1984 року давно потребує заміни якісно новим, розробленим на основі Конституції України та міжнародних конвенцій про права людини, кодексом, який би передбачав адміністративну відповідальність юридичних осіб, встановлював для них окремі специфічні стягнення та особливий порядок їх застосування. Також новий кодекс повинен, на наше переконання, визначати гарантії дотримання прав власників транспортних засобів, в першу чергу презумпції невинуватості (для фізичних осіб), при притягненні їх до відповідальності. Безумовно, вищезазначене виходить далеко за межі мети та завдань нашої публікації та потребує системного та комплексного наукового дослідження. Ми лише сподіваємось, що стаття приверне більше уваги науковців та практиків, в першу чергу посадових осіб органів державної влади, до зазначеної проблематики.

Список літератури

1. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
2. Цивільний кодекс України: Прийнятий Верховною Радою України 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №№ 40-44. – Ст. 356.
3. Майструк Я. Кількість загиблих у ДТП в Україні за 2015 рік зменшилася на 11,4% [Електронний ресурс] / Ярослава Майструк // Інформаційне агентство «Українські національні новини». – 2016. – Режим доступу: <http://www.unn.com.ua/uk/news/1536196-kilkist-zagiblikh-u-dtp-v-ukrayini-za-2015-rik-zmenshilasyana-11-4>.
4. Лыткин А.В. Производство по делам об административных правонарушениях в области безопасности дорожного движения с использованием результатов применения специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме : автореф. дис. на соискание учёной степени кандидата юридических наук : 12.00.14 «Административное право, финансовое право, информационное право» / Лыткин Александр Викторович; [Место защиты: Моск. ун-т МВД РФ]. – Москва, 2012. – 25 с.
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 // Відомості Верховної Ради України. – 2015. – № 39. – Ст. 372.

6. Введенська В.В. Адміністративно-правовий механізм притягнення до відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі / В.В. Введенська // Право і суспільство. – 2014. – № 1.2. – С. 116-119.
7. Кравчук О. Аналіз змін до правил безпеки дорожнього руху з 07 листопада 2015 р. [Електронний ресурс] / Олексій Кравчук // Веб-сайт Інформаційний портал «Бухгалтер 24» – Режим доступу: <http://www.buh24.com.ua/analiz-zmin-do-pravil-bezpeki-dorozhnogo-ruhu-z-07-listopada-2015-r/>
8. Олексюк Н. Автоматична фіксація порушень ПДР – знову на ті ж граблі? [Електронний ресурс] / Назар Олексюк // ЛІГА. Блоги. – 2015. – Режим доступу: <http://blog.liga.net/user/noleksyuk/article/18676.aspx>.
9. Глядик Б. Що передбачає реформа у сфері безпеки дорожнього руху? [Електронний ресурс] / Богдан Глядик // Автомобільний портал «AUTOCENTRE.UA». – 2015. – Режим доступу: <http://www.autocentre.ua/blog/law/scho-peredbachae-reforma-u-sferi-bezpeki-dorozhnogo-rukhu-66654.html>
10. Рішення Конституційного Суду України від 22 грудня 2010 року № 23-рп/2010 у справі № 1-34/2010 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) // Офіційний вісник України. – 2010. – № 101. – Ст. 3639.
11. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 24.09.2008 р. № 586-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2009. – № 10-11. – Ст. 137.
12. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. № 8073-X // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – Додаток до № 52. – Ст. 1122.
13. 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 // Відомості Верховної Ради України. – 2014. – № 22. – Ст. 803.
14. Про визнання такими, що втратили чинність, деяких законів України. Закон України від 28 січня 2014 року № 732- VII // Відомості Верховної Ради України. – 2014. – № 22. – Ст. 811.
15. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.
16. Гришина Н. В. Соціально-правовий аспект адміністративної відповідальності : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Гришина Наталя Вікторівна. – Харків, 2007. – 197 с.

Стаття надійшла 25.03. 2016 р.

А. В. Филиппов, канд. юрид. наук, доцент, доцент

Киевская государственная академия водного транспорта имени гетмана Петра
Конашевича-Сагайдачного, Кафедра правосудия
ул. Кирилловская, 9, Киев, 04071, Украина

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ЗАФИКСИРОВАННЫЕ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ, В КОНТЕКСТЕ ПРАВ ЧЕЛОВЕКА

Резюме

Статья посвящена последним новациям украинского законодательства 2015 г. (в первую очередь, статьям 14-2, 279-3 Кодекса Украины об административных правонарушениях) о введении специального порядка привлечения к ответственности за административные правонарушения в сфере безопасности дорожного движения, зафиксированные в автоматическом режиме, в контексте соблюдения прав человека. Проводится сравнительный анализ указанных новаций с аналогичными новшествами 2008 г. в контексте решения Конституционного Суда Украины о признании ст. 14-1, ч. 6 ст. 258 неконституционными. Автор обосновывает необходимость приведения указанных статей (14-2, ст. 279-3), нарушающих, по мнению автора, некоторые фундаментальные права и свободы человека, в соответствие с Конституцией Украины и иными законами.

Ключевые слова: административные правонарушения, безопасность дорожного движения, права человека.



V.A. Philippov, Candidate of Juridical Sciences, Associate Professor
Kyiv State Maritime Academy named after hetman Petro Konashevich- Sahaydachniy,
the Department of Justice
Street Kirilovskaya, 9, Kyiv, 04071, Ukraine

RESPONSIBILITY FOR ADMINISTRATIVE OFFENSES IN THE SAFETY OF ROAD TRAFFIC SPHERE, RECORDED AUTOMATICALLY, IN THE CONTEXT OF HUMAN RIGHTS

Summary

The article is devoted to the latest innovations of the Ukrainian legislation in 2015 (primarily Articles 14-2, 279-3 of the Code of Administrative Offences of Ukraine) to introduce a special procedure for the prosecution of automatically recorded administrative offenses in the safety of road traffic sphere, in the context of respect for human rights. The author carries out a comparative analysis of these innovations with the same innovations in 2008 in the context of the decision of the Constitutional Court of Ukraine on the recognition unconstitutional of art. 14-1, h. 6 Art. 258. The author proves the need to bring these articles (14-2, art. 279-3), which violates the author's opinion, some of the fundamental human rights and freedoms, in line with the Constitution and other laws of Ukraine.

Key words: administrative offense, safety of road traffic, human rights