

ПРОВАДЖЕННЯ В СПРАВАХ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЗАФІКСОВАНІ В АВТОМАТИЧНОМУ РЕЖИМІ

PROCEEDINGS ON ADMINISTRATIVE VIOLATIONS IN THE FIELD OF ROAD SAFETY RECORDED AUTOMATICALLY

Молчанов Р.Ю.,

*ад'юнкта кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності
Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*

Розглянуто законодавство, що регламентує провадження в справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Визначено переваги та недоліки провадження в таких справах, надано пропозиції щодо його вдосконалення.

Ключові слова: провадження в справах про адміністративні правопорушення, безпека дорожнього руху, автоматична фото- та відеофіксація правопорушень.

Рассмотрено законодательство, регламентирующее производства по делам об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения, зафиксированных в автоматическом режиме. Определены преимущества и недостатки производства в таких делах, разработаны предложения по их усовершенствованию.

Ключевые слова: производство по делам об административных правонарушениях, безопасность дорожного движения, автоматическая фото- и видеотекстовая фиксация правонарушений.

Consideration of legislation regulating proceedings on administrative violations in the field of road safety, enshrined in the automatic mode. The advantages and disadvantages of production in such cases, developed proposals for their improvement.

Key words: proceedings on administrative offenses, traffic safety, automatic photo and video fixation violations.

Постановка проблеми. Однією з новел законодавчого регулювання адміністративної відповідальності в сфері безпеки дорожнього руху, внесених Законом України від 14.07.2015 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» [1], є запровадження автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху та встановлення особливого порядку провадження в справах цієї категорії. Так, за порушення Правил дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, передбачено можливість притягнення до відповідальності юридичної особи, якщо вона є власником транспортного засобу, введено новий вид стягнення – штрафні бали, який можливо накласти тільки в разі фіксації правопорушення в автоматичному режимі.

Враховуючи сучасний науково-технічний прогрес, запровадження автоматичної фото- та відеофіксації правопорушень вже давно назріло. Такий механізм мінімізує суб'єктивізм в прийнятті рішення посадової особи, що здійснює провадження в справах про адміністративні правопорушення та унеможливує корупційну складову. Проблема запуску цього механізму полягає тільки в нормативному його супроводженні, створенні правового поля, в якому б він функціонував. До сьогоднішнього дня відсутня практика притягнення до відповідальності за правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, а існуючі норми, що визначають порядок провадження, потребують суттєвого доопрацювання.

Стан дослідження. Питання забезпечення безпеки дорожнього руху досліджувалися багатьма відомими вченими. Різним аспектам безпеки дорожнього руху присвячені роботи В.В. Гаркуши, Т.О. Гуржія, С.М. Гусарова, В.В. Доненко, М.М. Долгополової, В.Й. Развадовського, В.Ф. Муцко, С.А. Комісарова, М.А. Микитюка, Р.І. Михайлова, А.М. Подоляки, В.В. Новікова, О.Ю. Салманової, А.О. Собакаря та інших. В роботах вказаних вчених розглядалися окремі питання автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху, надавалися різні пропозиції щодо їх втілення в сферу безпеки дорожнього руху, проте запровадження даного інституту на законодавчому рівні потребує додаткового вивчення.

Метою статті є розгляд законодавства, що визначає порядок притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, визначення прогалів законодавства в цій сфері та розроблення пропозицій щодо його вдосконалення.

Для досягнення поставленої мети передбачено вирішення задач, направлених на визначення переваг та недоліків правових норм, що визначають порядок притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та надання пропозицій щодо їх вдосконалення.

Викладення основного матеріалу. Законом України від 14.07.2015 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» КУпАП було доповнено статтею

14-2 [2], відповідно до якої адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, несуть юридичні та фізичні особи, за якими зареєстровано транспортний засіб. Таким чином, вперше на законодавчому рівні закріплено юридичну особу як суб'єкта адміністративної відповідальності. Але законодавець не визначив механізм притягнення до відповідальності юридичної особи, не визначено, які санкції можуть застосовуватись за правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху до юридичної особи. Адже за чинним законодавством в разі якщо правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху зафіксоване в автоматичному режимі, спочатку застосовується таке стягнення, як штрафні бали, за умови наявності такого стягнення в санкції статті, яка передбачає відповідальність за дане правопорушення, та наявності необхідної кількості штрафних балів у *громадянина* (курсів мій – Р.М). Отже, даний вид стягнення до юридичної особи не може бути застосований.

До інших санкцій, які застосовуються за правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху, віднесено такі, як оплатне вилучення предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення (транспортного засобу) (ст. 130 КУпАП); позбавлення спеціального права, наданого даному громадянину (права керування транспортними засобами) (ст. 122 ч. 4, ст. 122-2, ст. 123, ст. 124, ст. 130 КУпАП); громадські роботи (ст. 122-4, ст. 127, 139 КУпАП); адміністративний арешт (121, 122-4, 123, 130 КУпАП). Враховуючи характер правопорушень, адміністративна відповідальність за які передбачена вказаними статтями, зафіксувати їх лише в автоматичному режимі практично неможливо. Отже, залишається тільки два види стягнення, які можливо застосувати до осіб, які притягаються до адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі: штраф та штрафні бали, а до юридичної особи відповідно – тільки штраф. В той же час законодавець не встановлює, на кого саме виноситься постанова – на саму юридичну особу чи на відповідну посадову особу, відповідальну за безпеку дорожнього руху, або ж на особу, яка керувала транспортним засобом в момент фіксації правопорушення за допомогою технічних засобів, що працюють в автоматичному режимі.

Законодавець передбачив механізм звільнення від відповідальності власників транспортних засобів за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, у двох випадках: 1) надання власником транспортного засобу інформації, що транспортний засіб вибув з його володіння внаслідок протиправних дій інших осіб або щодо протиправного використання іншими особами номерних знаків, що належать його транспортному засобу; 2) звернення особи, яка фактично керувала транспортним засобом на момент вчинення правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі, до уповноваженого органу Націо-

нальної поліції із відповідною заявою про визнання зазначеного факту адміністративного правопорушення та згоду на притягнення до адміністративної відповідальності.

У першому випадку винесена відносно власника транспортного засобу постанова про притягнення до адміністративної відповідальності скасовується. При цьому власнику не потрібно надавати докази на підтвердження даної інформації. Законом також не передбачено обов'язок уповноваженого органу Національної поліції перевіряти достовірність даної інформації. До того ж, в нормі не вказано строк, протягом якого власник транспортного засобу повинен повідомити дану інформацію, та орган, в який така інформація повинна надаватись, що передбачає високий ступінь ризику використання даної норми для уникнення відповідальності.

У другому випадку законодавець надав особі, яка фактично керувала транспортним засобом на момент вчинення правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі, 14 днів для сповіщення уповноваженого органу Національної поліції про факт вчинення ним правопорушення. Цей строк починається з моменту отримання постанови про притягнення до відповідальності. При цьому законодавець не називає наслідки пропущення даного строку з поважних причин. Обов'язковою умовою скасування винесеної відносно власника транспортного засобу постанови та винесення нової постанови відносно особи, яка фактично керувала транспортним засобом в момент вчинення правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі, є визнання вказаною особою факту адміністративного правопорушення та згоди на притягнення до адміністративної відповідальності.

Така процедура не залишає особі, яка фактично керувала транспортним засобом в момент вчинення правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі, права на оскарження винесеної відносно неї постанови, адже нелогічним виглядає спочатку погодитись з вчиненим правопорушенням, а потім у загальному порядку оскаржувати винесену постанову про притягнення до відповідальності. А якщо ж особа визнала факт керування транспортним засобом в момент вчинення правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі, але не визнала самого правопорушення, відповідно до запропонованої процедури відповідальність понесе власник транспортного засобу за правопорушення, яке фактично вчинила інша особа.

Отже, як бачимо, запропонована процедура притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху має багато прогалин в діючому законодавстві. Зазначимо, що в 2008 році вже було запроваджено інститут адміністративної відповідальності за правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, який був дуже схожим з існуючим, але Рішенням Конституційного Суду № 23-рп/2010 від 22.12.2010 [3] положення КУпАП, які регламентували провадження в таких справах, було визнано неконституційними. Тодішня проце-

дура притягнення власників транспортних засобів фактично втілювалась в двох нормах: статті 14-1 КУпАП «Відповідальність власників (співвласників) транспортних засобів» та в частині шостій статті 258 КУпАП, відповідно до якої протокол про адміністративні правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, не складався, а постанова виносилась без участі особи, яка притягається до відповідальності. Вказану процедуру Конституційний Суд України визнав такою, що не відповідає ряду норм Конституції, а також суперечить нормам самого КУпАП.

Враховуючи це, Законом України від 14.07.2015 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» внесені зміни до КУпАП, з метою усунення недоліків, на які було вказано в Рішенні Конституційного Суду. До таких слід віднести: 1) власне запровадження чіткого визначення «зафіксовані в автоматичному режимі», а саме за допомогою технічних засобів, що дають змогу здійснювати фотозйомку або відеозапис та функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах (ст. 14-2 КУпАП); 2) запровадження штрафних балів як принципово нового виду стягнення саме для застосування в разі порушень правил дорожнього руху, які фіксуються в автоматичному режимі. Це означає автономність цього виду стягнень, застосування їх за правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі і тільки в сфері дорожнього руху; 3) встановлення того, що суб'єктом правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі, може бути юридична або фізична особа, за якою зареєстровано транспортний засіб; а також регламентується порядок відповідальності іноземних громадян у випадках тимчасового ввозу транспортного засобу та його експлуатації на території України; 4) чітке окреслення правопорушень, які можуть бути зафіксовані в автоматичному режимі (ст. ст. 122, 123 КУпАП) та за які може бути накладено штрафні бали; 5) для забезпечення прав і свобод людини в адміністративно-юрисдикційній діяльності окремими статтями передбачено розгляд справи про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі (ст. 279-1 КУпАП), а також додатково передбачено особливий порядок розгляду справи про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, вчинене на транспортному засобі, зареєстрованому за межами України.

В той же час ряд норм КУпАП продовжують суперечити процедурі притягнення до відповідальності за правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. До таких норм слід віднести статтю 9 КУпАП, відповідно до якої саме винна дія чи бездіяльність суб'єкта адміністративної відповідальності є однією з ознак адміністративного правопорушення; статтю 268 КУпАП, яка встановлює перелік прав особи, яка притягається

до адміністративної відповідальності; статтю 280 КУпАП, яка встановлює обставини, що підлягають з'ясуванню при розгляді справи про адміністративне правопорушення.

Вказані прогалини в Законі можна усунути шляхом внесення відповідних змін до КУпАП, але запропонована процедура не відповідає основному Закону нашої країни – Конституції України, зокрема частині 2 статті 61 (юридична відповідальність особи має індивідуальний характер); частині 3 статті 62 (обвинувачення не може ґрунтуватися на припущеннях; усі сумніви щодо доведеності вини особи тлумачаться на її користь).

Адміністративна відповідальність в Україні та процедура притягнення до адміністративної відповідальності ґрунтуються на конституційних принципах та правових презумпціях. Конституція України має найвищу юридичну силу; закони та інші нормативно-правові акти приймаються на основі Конституції України і повинні відповідати їй. Отже, існуюча процедура притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, має розбіжності як з нормами Конституції України, так і з нормами КУпАП.

Зазначимо, що питанню процедури притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, приділяв увагу Гаркуша В.В. в своєму дисертаційному дослідженні «Контрольна діяльність Державної автомобільної інспекції за правомірністю експлуатації транспортних засобів» [4]. Ним було запропоновано запровадити використання індивідуального номерного знаку водія, який повинен розміщуватись у правому верхньому куті вітрового скла автомобіля. За цим номерним знаком повинна встановлюватись особа, яка керувала транспортним засобом під час фіксації правопорушення працюючим в автоматичному режимі спеціальним технічним засобом, що має функції відеозапису, фото- та кінозйомки. За керування транспортним засобом без такого номерного знаку Гаркуша В.В. пропонував встановити відповідальність за статтею 126 КУпАП.

На наш погляд, ще одним варіантом ідентифікації особи, яка керує транспортним засобом в момент фіксації правопорушення, могло б стати закріплення на законодавчому рівні обов'язку водія закріплювати в тій же частині вітрового скла транспортного засобу посвідчення водія. На самому ж посвідченні закріплювати чіп з відповідною інформацією про водія. Але під таку процедуру необхідно було б розроблювати відповідні технічні пристрої. Ще один складний в технічному плані спосіб ідентифікації особи правопорушника – за фотографією обличчя. Для реалізації цього механізму потрібна відповідна база даних, яка б могла ідентифікувати особу за фотографією її обличчя. Отже, така процедура була б дійсно ефективною та не суперечила б нормам діючого законодавства, але реальне втілення її в життя представляє певну складність.

Встановлення особи правопорушника можливе й без використання складних технічних засобів, наприклад, шляхом виклику особи, за якою зареєстровано транспортний засіб. Пропонуємо на законодавчому рівні запровадити обов'язок власника транспортного засобу з'явитися за викликом до Національної поліції з приводу вчиненого правопорушення, а також обов'язок надати уповноваженій особі Національної поліції інформацію щодо особи, яка фактично керувала транспортним засобом в момент фіксації правопорушення в автоматичному режимі.

Висновок. Отже, встановлено переваги та недоліки змін до законодавства, що визначає порядок провадження в справах про адміністративні

правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Запропоновано напрями вдосконалення провадження в таких справах, а саме розгляд справи про адміністративне правопорушення здійснювати тільки після встановлення особи правопорушника. Запропоновані можливі способи встановлення особи правопорушника, до яких віднесено або застосування відповідних технічних засобів, або виклик особи, за якою зареєстровано транспортний засіб, до підрозділів Національної поліції для встановлення особи, яка фактично керувала транспортним засобом в момент автоматичної фіксації правопорушення.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 14.07.2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/596-19>.
2. Кодекс України про адміністративні правопорушення // Відомості Верховної Ради УРСР від 18.12.1984. – № 51. – Стаття 1122.
3. Рішення Конституційного Суду № 23-рп/2010 від 22.12.2010 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) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/v023p710-10>.
4. Гаркуша В.В. Контроль над діяльністю Державної автомобільної інспекції за правомірністю експлуатації транспортних засобів : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / В.В. Гаркуша. – К., 2012. – 270 с.