

УДК 351.95 (477)



Червінчук Андрій Васильович,
кандидат юридичних наук
(Донецький юридичний інститут МВС України)

ЮРИДИЧНІ ПРИНЦИПИ ТА ПРАВОВІ ПРЕЗУМПЦІЇ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ, ЗАФІКСОВАНІ В АВТОМАТИЧНОМУ РЕЖИМІ

Стаття присвячена дослідженню юридичних принципів та правових презумпцій, на яких будується система адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Проведено аналіз правових норм вітчизняного законодавства, які регламентують порядок накладення адміністративних стягнень за проступки, виявлені за допомогою систем автоматичної фіксації.

Зосереджено увагу на реалізації презумпції невинуватості під час провадження у справах про адміністративні правопорушення правил, норм і стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху, на підставі показань технічних засобів, що дають змогу здійснювати фотозйомку або відеозапис та функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах.

Надається оцінка відповідності процедури притягнення до адміністративної відповідальності власників наземних транспортних засобів основоположним принципам права у розумінні Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод. Зокрема, визначається ступінь урегульованості розумного балансу інтересів та засобів його досягнення у цій категорії правовідносин як складової загальноправового принципу пропорційності.

Ключові слова: автоматична фіксація, адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, принцип пропорційності, презумпція невинуватості.

Постановка проблеми. Сучасний рівень технічних засобів, які використовуються для нагляду за дорожнім рухом, дозволяє фіксувати адміністративні правопорушення без участі суб'єкта владних повноважень, що виключає можливість впливу суб'єктивного фактору на прийняття рішень при здійсненні провадження у справах про адміністративне правопорушення. Використання таких технічних засобів під час контролю за дорожнім рухом широко поширене у більшості розвинених країн світу. Водночас вжиті в Україні заходи нормативно-правового врегулювання впровадження систем автоматичної фіксації правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху не призвели до їх практичної реалізації. Однією з причин, що перешкоджають ефективному застосуванню сучасних технологій під час контролю за дотриманням транспортного законодавства, є неоднозначне розуміння правових презумпцій та принципів юридичної відповідальності власників транспортних засобів.

Метою наукової статті є визначення на основі аналізу діючого законодавства досвіду європейських країн та наукових поглядів учених основоположних принципів та правових презумпцій адміністративної відповідальності юридичних та фізичних осіб, за яки-

ми зареєстровано транспортний засіб, за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі.

Виклад основного матеріалу. Положення статті 14-2 Кодексу України про адміністративні правопорушення презумують відповідальність юридичних та фізичних осіб, за якими зареєстровано транспортний засіб, за вчинення порушень правил дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі. Це викликає певні дискусії серед науковців та практиків, адже, відповідно до статті 62 Конституції України, особа вважається невинуватою у вчиненні злочину і не може бути піддана кримінальному покаранню, доки її вину не буде доведено в законному порядку і встановлено обвинувальним вироком суду. Ніхто не зобов'язаний доводити свою невинуватість у вчиненні злочину. Цілком логічним було б застосувати аналогію права та скористатися положеннями Основного закону і стосовно адміністративних правопорушень. З цією метою спробуємо дослідити феномени цих протиправних діянь у контексті застосування конституційної презумпції невинуватості.

Кримінальний кодекс України [1] визначає злочином суспільно небезпечне винне діяння (дія або бездіяльність), учинене суб'єктом злочину. Тоді як адміністративним правопорушенням (проступком) визнається протиправна, винна (умисна або необережна) дія чи бездіяльність, яка посягає на громадський порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління і за яку законом передбачено адміністративну відповідальність. Адміністративна відповідальність за правопорушення, передбачені цим Кодексом, настає, якщо ці порушення за своїм характером не тягнуть за собою відповідно до закону кримінальної відповідальності.

Судячи із згаданих дефініцій, кримінальне законодавство визначає як злочинні тільки суспільно небезпечні вчинки, тобто відносить суспільну небезпеку до об'єктивних властивостей злочину.

Поняття ж адміністративного правопорушення на відміну від злочину не вказує на його суспільну небезпеку. Таким чином, суспільна небезпека не визнана універсальною властивістю усіх адміністративних правопорушень (проступків), а матеріальною, загальною їх ознакою є те, що вони завдають збитків (заподіюють шкоду) державному і громадському порядку, власності, правам і свободам громадян, установленому порядку управління. Водночас підстав для ствердження, що адміністративні правопорушення не належать до діянь суспільно небезпечних, не так багато, як для того, щоб зробити протилежні висновки. На теперішній час теоретики права не мають із цього приводу єдиної позиції. Прихильники однієї концепції (Н. Дурманов, Б. Здравомислов, М. Строгович, І. Самощенко, Н. Александров, О. Якуба, Г. Петров, А. Ключниченко та ін.) вважають, що злочини – це якісно особливий вид правопорушень, а їхня основна матеріальна властивість полягає у суспільній небезпечності. При чому суспільна небезпека повно характеризує виключно злочини. Тому для інших правопорушень дана ознака не обов'язкова. Зокрема, адміністративні проступки не є суспільною небезпекою. Це суспільно шкідливі, антигромадські явища. Тому злочини відрізняються від адміністративних правопорушень тим, що злочини – діяння суспільно небезпечні, а адміністративні правопорушення – діяння лише шкодочинні.

Прихильники оцінки адміністративних правопорушень як діянь, що являють собою певну суспільну небезпеку (А. Трайнін, А. Сахаров, М. Шаргородський, А. Піонтовський, Н. Малєїн, Є. Додін, Л. Коваль та ін.) виходять із матеріальної єдності усіх правопорушень. І злочини, й адміністративні правопорушення, і дисциплінарні проступки до певної міри є суспільно небезпечними діяннями. Тому суспільна небезпека – це ознака, властива їм усім без винятку. Відмінність полягає лише в ступені цієї небезпеки.

Злочини мають підвищений ступінь суспільної небезпеки. Адміністративним правопорушенням вона властива меншою мірою і не досягає того рівня, з якого починається

застосування заходів кримінальної репресії. Звідси впливає обґрунтований висновок, що поняття суспільно небезпечного діяння значно ширше поняття злочину, тобто далеко не всі суспільно небезпечні діяння є злочинами [2].

Вирішальними у згаданому контексті можуть стати положення Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод [3] (далі – Конвенція) та практика Європейського суду з прав людини (далі – ЄСПЛ або Суд), рішення якого визнані в Україні джерелом права [4] та мають пріоритет над національним законодавством [5].

Так, відповідно до пункту 2 статті 6 Конвенції, кожен, кого обвинувачено у вчиненні кримінального правопорушення, вважається невинуватим доти, доки його вину не буде доведено в законному порядку. На відміну від Конституції України, Конвенція поширює сферу захисту осіб, які вчинили не лише злочини, а й інші кримінальні правопорушення. Ґрунтовний аналіз таких правопорушень провів Д. С. Азаров [6]. За змістом Конвенції поняття «кримінальне правопорушення» є значно ширшим за поняття «злочин». Воно охоплює і злочини, як найбільш серйозні правопорушення (most serious offences (crimes)), і менш небезпечні правопорушення (lesser offences (delits)), і дрібні правопорушення (petty offences (contraventions)) (див. п. 53 рішення у справі *Öztürk v. Germany* [7]). Таким чином, гарантії, передбачені у статтях 6 та 7 Конвенції, мають забезпечуватися не лише особам, які вчинили діяння, що відповідно до національного законодавства є злочинами, а й особам, які скоїли правопорушення, що визнаються кримінальними у конвенційному значенні.

ЄСПЛ неодноразово підтверджував свою позицію про те, що на національному рівні певні правопорушення можуть вважатися адміністративними або дисциплінарними проступками, однак з огляду на цілі Конвенції окремі з таких проступків слід визнавати «кримінальними правопорушеннями» в автономному, конвенційному значенні цього поняття.

Основоположним у цьому плані вважається рішення Суду у справі *Engel and Others v. the Netherlands* від 8 червня 1976 р. [8], у якому Суд прямо зазначає, що положення Конвенції, без сумніву, надають державам можливість зберігати чи встановлювати відмінність між кримінальним і дисциплінарним правом, а також проводити між ними розмежування, але з урахуванням певних умов.

ЄСПЛ сформулював критерії (їх називають «критеріями Енгеля» – див., наприклад, п. 30 рішення Суду у справі *Jussila v. Finland* [9]), за якими встановлюється наявність кримінального характеру правопорушення: 1) передусім потрібно встановити, до якого виду правопорушень віднесено певне діяння за національним правом; 2) визначити характер правопорушення; 3) визначити характер покарання (стягнення), яке може бути застосовано до правопорушника. Ці критерії використовуються альтернативно, а не кумулятивно.

Якщо у рішенні по справі *Engel and Others v. the Netherlands* було визнано, що конвенційне поняття «кримінальне правопорушення» охоплює й окремі правопорушення, що відповідно до національного законодавства вважались дисциплінарними, то в подальших рішеннях Суд поширив це поняття й на значну частину правопорушень, що за внутрішнім правом багатьох держав визнано адміністративними.

З позицій ЄСПЛ, перший зі згаданих критеріїв має лише відносне значення і є відправною точкою у вирішенні зазначеного питання. Якщо у національному праві правопорушення класифікується як кримінальне, це автоматично означає, що статті 6 та 7 Конвенції підлягають застосуванню. Водночас невизнання певного правопорушення кримінальним на рівні внутрішнього законодавства не означає, що воно не є кримінальним у розумінні Конвенції. У такому разі суд віддає перевагу критеріям, що розглядаються далі.

При встановленні наявності другого критерію (характер правопорушення) передусім береться до уваги зміст та вид норми національного законодавства, яку порушено.

Так, адміністративний делікт, як правило, характеризується подвійною протиправністю, ним порушуються дві норми – регулятивна та охоронна (остання передбачає відповідальність за порушення першої). Кримінальний характер правопорушення має місце тоді, коли регулятивна норма не належить до спеціальних – таких, що поширюються на осіб окремих категорій (державні службовці, військові тощо). Якщо дія такої норми розрахована не на якусь обмежену групу осіб зі спеціальним статусом, це, з позицій ЄСПЛ, свідчить про кримінальний характер правопорушення (див., наприклад: п. 53 рішення у справі *Öztürk v. Germany*; п. 47 рішення у справі *Bendenoun v. France* [10]; п. 68 рішення у справі *Janosevic v. Sweden* [11]). За цим критерієм Суд, зокрема, визнав передбачені у законодавстві ФРН адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху такими, що за своїм характером є кримінальними в розумінні Конвенції.

Третій критерій – це характер стягнення (покарання), кримінальна природа якого проявляється в каральному та (або) превентивному характері санкцій, на відміну від санкцій, спрямованих на компенсацію заподіяної шкоди (див., наприклад: п. 38 рішення у справі *Jussila v. Finland*; п. 47 рішення у справі *Bendenoun v. France*). При цьому у практиці ЄСПЛ, за висновком самого Суду, немає якихось сталих та ґрунтовних позицій, які дозволяють зробити висновок про те, що незначущість стягнення покарання, призначеного в результаті розгляду податкових чи якихось інших справ, може мати вирішальне значення для виключення зі сфери дії ст. 6 Конвенції правопорушення, яке з урахуванням його природи, є кримінальним (див., наприклад, п. 35 рішення у справі *Jussila v. Finland*).

Отже, є підстави вважати, що кримінальний характер (у конвенційному значенні цього терміна) притаманний передбаченим у вітчизняному законодавстві адміністративним деліктам, які полягають у порушенні регулятивних правових норм, що не можуть бути визнані спеціальними (такими, що регламентують поведінку окремих категорій осіб). Водночас слід узяти до уваги неодноразові застереження Суду про те, що його практика тлумачення терміна «кримінальне правопорушення» жодним чином не ставить під сумнів підхід держав до розмежування правопорушень на кримінальні та адміністративні. Суд вважає, що враховуючи велику кількість незначних правопорушень, особливо порушень правил дорожнього руху, які є не настільки небезпечними, аби порушників піддавати кримінальній відповідальності, держави-учасники мають вагомі підстави для запровадження такої системи, яка розвантажує їхні суди від більшості подібних справ. Переслідування за незначні правопорушення в адміністративному порядку не суперечить Конвенції за умови, що зацікавлені особи мають право на судові оскарження винесених проти них рішень, у процесі якого забезпечуються гарантії, передбачені ст. 6 Конвенції (див., наприклад, п. 57 рішення у справі *Lutz v. Germany* [12]).

Слід погодитись із висновками Д. С. Азарова, що серед усіх адміністративних деліктів у силу свого характеру або ж вітчизняної кримінально-правової традиції не можуть вважатися кримінальними правопорушеннями ті, що є надзвичайно поширеними (наприклад, більшість порушень правил дорожнього руху), небезпека (шкідливість) яких не досягає рівня, традиційно притаманного кримінальному правопорушенню. При цьому сама лише поширеність посягань не може слугувати достатньою підставою для визнання делікту адміністративним чи кримінальним, однак її не можна не враховувати з точки зору завантаженості судів.

Відповідальність за такі правопорушення має наставати в адміністративному порядку за умови, що порушники матимуть змогу оскаржити рішення органу управління у суді в порядку, передбаченому Кодексом адміністративного судочинства України із забезпеченням гарантій, закріплених у статтях 6 і 7 Конвенції [13].

Адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, повною мірою відповідають деліктам, які не можуть бути віднесені до кримінальних правопорушень в розумінні Конвенції.

Загальним суб'єктом адміністративного проступку (правопорушення) вважається осудна особа, яка досягла шістнадцятирічного віку.

Спеціальним суб'єктом є особа, яка може бути визнана суб'єктом конкретного адміністративного правопорушення, а відтак притягнута до адміністративної відповідальності за наявності у неї, крім ознак загального суб'єкта, певних додаткових ознак.

Такими додатковими ознаками, зокрема, можуть бути: громадянство; вік; наявність статусу посадової особи або конкретна займана посада; стан здоров'я або фізіологічний стан особи; родинні зв'язки; професія; рід або сфера професійної діяльності; факт наділення певними правами, обов'язками або факт позбавлення суб'єктивного права чи його відсутності; факт попереднього притягнення особи до адміністративної відповідальності; спеціальний правовий статус, деякі інші ознаки [14].

Суб'єктами адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі (за допомогою технічних засобів, що дають змогу здійснювати фотозйомку або відеозапис та функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах), виступають юридичні та фізичні особи, за якими зареєстровано транспортний засіб. Такими особами можуть бути власники транспортних засобів та особи, які використовують їх на законних підставах. До останніх, зокрема, належать володарі транспортних засобів, тимчасово ввезених на митну територію України для власного користування більш як на два місяці [15].

Діяльність, пов'язану з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів, національне законодавство України відносить до джерела підвищеної небезпеки. Ця небезпека полягає у самій суті використання транспортного засобу. Людина не може до кінця контролювати механізми під час їх експлуатації. Це пов'язано з рядом об'єктивних факторів, які потрібно відрізнити від внутрішнього ставлення людини до безпеки чи до ризику, оскільки ці категорії є оціночними, а у даному випадку мова йде саме про об'єктивно обумовлену можливість настання негативних наслідків від здійснення цього виду діяльності.

Тому навіть лише факт володіння транспортним засобом породжує певні права та обов'язки осіб, за якими зареєстрований транспортний засіб. Наявність зазначених додаткових ознак, характерних для фізичної або юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб, вимагає віднесення їх до спеціальних суб'єктів адміністративного правопорушення.

Порушення правил дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, як і інші правопорушення, характеризуються певним ступенем суспільної небезпеки, яка є категорією об'єктивною й існує незалежно від її оцінки кимось [16, с. 36]. Саме рівень суспільної небезпеки служить тією головною ознакою, за якою класифікуються певні протиправні діяння та визначається їхня приналежність до кримінальних, адміністративних, дисциплінарних чи інших правопорушень, а також встановлюється міра відповідальності за їх вчинення.

Гарантування функціонування врегульованих правом суспільних відносин покладається на державу. У цьому й полягає її правоохоронна функція [17].

Найважливішим принципом, який слугує основою розрізнення права та закону, при застосуванні якого судова влада напрацювала багато стандартів його застосування залежно від конкретних обставин справ як результат судової правотворчості, є принцип верховенства права. Важко надати якимось одне, чітке визначення цього принципу, але го-

ловний його зміст полягає у гарантуванні та забезпеченні пріоритету панування права у суспільстві, унеможливує прояв свавілля державної влади та забезпечує реалізацію конституційних прав та свобод і їхні відповідні гарантії. У будь-якому випадку принцип верховенства права не може бути ототожнений із принципом верховенства нормативно-правових актів держави (законів), передбачає більш активну роль судової влади, яка шляхом судової правотворчості визначає суддівські стандарти у процесі його застосування та визначає його додатковий зміст [18].

Із принципу верховенства права та загалом з концепції ліберальної демократичної держави походить принцип пропорційності. Він є загальним принципом права, спрямованим на забезпечення у правовому регулюванні розумного балансу інтересів, відповідно до якого цілі обмежень прав повинні бути істотними, а засоби їх досягнення – обґрунтованими й мінімально обтяжливими для осіб, чії права обмежуються [19].

Принцип пропорційності (*Verhaeltnismaessigkeit*) походить з німецького права та, насамперед, використовується Конституційним судом ФРН для визначення відповідності законодавства та інших правових актів держави конституційним нормам, цінностям та принципам. Він бере свій початок з Кодексу публічного права XVIII ст., який уповноважував адміністрацію застосовувати тільки необхідні засоби для забезпечення громадського порядку, спокою та безпеки. Державна влада може накладати тільки ті обов'язки, які є необхідними для досягнення суспільної мети. Принцип пропорційності можна сформулювати й у такому вигляді: обмеження можуть бути покладені на особу правовим актом держави тільки у тій мірі, яка необхідна для досягнення певної легітимної та суспільно необхідної визначеної мети.

Сучасна догматика знає принцип пропорційності, насамперед, як родове поняття багатоступеневої перевірки для визначення придатності, необхідності та відповідності/доречності (пропорційності у вузькому розумінні) якогось державного заходу. Згідно з новітніми підходами, які більше не хочуть вбачати у стосунках між суб'єктами державної влади та громадянами «владних відносин», а радше «юридичних відносин», поняття пропорційності набуває широкого значення. Відповідно до цього, пропорційним є те, що є належним для відповідних юридичних відносин. Отже, під час перевірки на пропорційність ставиться питання, чи є певний захист не лише охопленим буквальним текстом закону, але й легітимним з точки зору конкретної справедливості, чинної для окремої категорії відносин [20].

Аналіз практики Суду свідчить про те, що цей принцип пов'язаний, насамперед, із проблемою правомірності обмежень прав людини. Завдяки діяльності Суду в праві Конвенції склалися критерії припустимого втручання держави, засновані на принципі пропорційності.

Так, при оцінці правомірності й виправданості обмежень прав людини Суд послідовно вирішує чотири групи питань:

- 1) чи було передбачене законом те обмеження (втручання), що заперечується;
- 2) чи переслідувало воно одну з легітимних цілей, зазначених у Конвенції;
- 3) чи було воно необхідним у демократичному суспільстві;
- 4) чи було воно розмірним до тієї правомірної мети, яка переслідувалась.

Принцип пропорційності вимагає, щоб мета встановлення певних правових обмежень була легітимною й істотною. Відповідно до принципу пропорційності, обмеження, що переслідують істотну мету, мають бути об'єктивно виправданими, обґрунтованими – тобто розмірними.

Внаслідок дотримання вимог пропорційності при введенні обмежень забезпечується розумний баланс інтересів. Цей баланс можна вважати оптимальним лише за умови,

що обмеження, яке запроваджується, не посягає на саму сутність того чи іншого права й не призводить до втрати його реального змісту [21].

Справи про порушення правил дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі багаторазово ставали предметом розгляду Європейського суду з прав людини. Проте Суд визнавав правомірність відповідальності власників транспортних засобів. Такі рішення були прийняті, зокрема, у справах *Falk v Netherlands*, *O'Halloran and Francis v. the United Kingdom* та ін.

Наприклад, у рішенні по справі «Фальк проти Нідерландів» [22], суть якого зводиться до оскарження заявником рішення про накладення штрафу із зазначенням імені та адреси особи, яка керувала на момент учинення правопорушення його автомобілем, ЄСПЛ вказує на те, що, незважаючи на заборону презумпції права або факту, вони повинні бути пропорційні меті, переслідуваної державою.

У цій справі, на думку суддів ЄСПЛ, мета оспорюваного правила про об'єктивну відповідальність власника автотранспортного засобу, що міститься в законі про адміністративне виконання правил дорожнього руху, полягає в ефективному забезпеченні дорожньої безпеки та створенні умов, за яких порушення правил дорожнього руху не залишаються безкарними у випадках, коли неможливо встановити особу, котра керувала автомобілем. Таким чином, принцип пропорційності у цій справі було дотримано, і скарга заявника визнана явно необґрунтованою. Зокрема, ЄСПЛ зазначає: «Оцінюючи те, чи в цьому випадку дотримано принцип пропорційності, Суд усвідомлює, що оскаржене правило встановлення відповідальності [щодо зареєстрованого власника автомобіля] було запроваджене з метою утвердження ефективної безпеки дорожнього руху через забезпечення того, що порушення правил дорожнього руху, виявлені за допомогою технічних або інших засобів і вчинені водієм, чия особу на той час встановити не було можливості, не залишаться безкарними, з одночасним належним урахуванням потреби домогтися того, щоб судове переслідування і покарання за такі правопорушення не призводило до неприйнятної обтяженості органів судової влади держави». Він також зазначає, що «...відповідна особа не залишається при цьому без засобів захисту, бо може висувати доводи на підставі статті 8 цього Закону та (або) стверджувати, що на відповідний час поліція мала реальну можливість зупинити машину і встановити особу водія». Крім того, «...Суд не може визнати, що стаття 5 Закону, яка зобов'язує зареєстрованого власника автомобіля брати на себе відповідальність за своє рішення дозволити іншій особі користуватися його автомобілем, суперечить пунктові 2 статті 6 Конвенції. Тому Суд робить висновок, що національні органи влади, накладаючи на заявника оспорюване стягнення, презумпції невинуватості не порушили» [23].

Під час розгляду справи *O'Halloran and Francis v. the United Kingdom*, яка стосувалась оскарження передбаченої британським законом необхідності надання владі зареєстрованими власниками транспортних засобів відомостей про особу, яка реально керувала автомобілем у момент, коли поліцейська камера спостереження зафіксувала перевищення автомобілем встановленої швидкості. Цей обов'язок, на думку позивачів, є порушенням права не давати самозвинувачувальних показань і так званої привілеї проти самозвинувачення, а тим самим і принципів справедливого судового розгляду, закріплених у статті 6 Конвенції. Однак Велика палата Європейського Суду більшістю голосів визнала, що у справі не було допущено жодного порушення вимог статті 6 Конвенції.

Також Суд підтримав думку лорда Бінгема про те, що усі, хто володіють або керують автомобілем, знають, що тим самим вони визнають певний режим регулювання. Цей режим діє не тому, що володіння чи управління автомобілем – це привілей чи пільга, що дарується державою, а тому, що володіння автомобілями та їх використання загально-визнано можуть призводити до тяжких тілесних ушкоджень. Можна сказати, що ті, хто

приймають рішення володіти або управляти автомобілем, беруть на себе певні обов'язки і зобов'язання, які є частиною регулятивного режиму щодо автотранспортних засобів. У законодавстві Сполученого Королівства до цих зобов'язань відноситься обов'язок – у разі наявності підозр про вчинення порушень правил дорожнього руху – повідомляти владі відомості про особу, що керувала автотранспортним засобом на момент такого порушення [24].

Висновки. Застосування засобів автоматичної фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є правомірним та таким, що не порушує прав і основоположних свобод людини з огляду на наступне:

1) порядок притягнення до такої відповідальності визначений законодавчо, а саме – Законом України від 14.07.2015 № 596-VIII «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»;

2) введені обмеження переслідують легітимну мету держави, яка полягає у забезпеченні однієї з найважливіших форм громадської безпеки – безпеки дорожнього руху. Її змістом є запобігання або усунення шкідливих для життя та здоров'я людини, власності наслідків, що можуть бути заподіяні використанням транспорту [25];

3) необхідність убезпечення суспільства від шкідливих наслідків, що виникають унаслідок експлуатації транспортних засобів, зумовлена Конституцією України, зокрема положеннями статті 3, згідно з якою «людина, її життя і здоров'я, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю». Захист закріплених життєво важливих інтересів, а також задоволення потреб на безпечно переміщення учасників дорожнього руху реалізується правотворчою і правозастосовною діяльністю уповноважених державних органів. Задля забезпечення дотримання установлених правил руху транспорту та пішоходів державою використовуються певні методи, одним із яких є накладення адміністративних стягнень за вчинені правопорушення, у тому числі такі, що зафіксовані в автоматичному режимі за допомогою технічних засобів. Лише за ці правопорушення до адміністративної відповідальності притягується фізична або юридична особа, за якою зареєстровано транспортний засіб. В усіх інших випадках стягнення накладається безпосередньо на ту особу, що керувала транспортним засобом у момент учинення правопорушення;

4) особа, яка притягається до відповідальності за порушення правил дорожнього руху, виявлене в автоматичному режимі, має можливість звернутися до підрозділу Національної поліції в порядку, визначеному статтею 279 КУпАП, для звільнення від адміністративної відповідальності у разі, якщо транспортний засіб вибув з його володіння внаслідок протиправних дій інших осіб або протиправного використання іншими особами номерних знаків, що належать його транспортному засобу, а також якщо особа, котра фактично керувала транспортним засобом на момент учинення вказаного проступку, звернеться з відповідною заявою про визнання зазначеного факту адміністративного правопорушення та надання згоди на притягнення до адміністративної відповідальності. Крім того, законодавством передбачено можливість оскарження накладеного стягнення як в адміністративному порядку – у вищестоящий орган (вищестоящий посадовій особі), так і в судовому – в районний, районний у місті, міський чи міськрайонний суд у порядку, визначеному Кодексом адміністративного судочинства України.

Список використаних джерел

1. Кримінальний кодекс України / Верховна Рада України / Кодекс України / Закон від 05.04.2001 № 2341-III // Офіційний вісник України від 08.06.2001 – 2001. — № 21. — С. 1, стаття 920, код акту 18825/2001.

2. Колпаков В. К. Адміністративне право України : підручник. — К. : Юрінком Інтер, 1999. — 736 с.
3. Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод / Рада Європи / Конвенція / Міжнародний документ від 04.11.1950 // Офіційний вісник України від 16.04.1998. — № 13, / № 32 від 23.08.2006. — С. 270.
4. Про виконання рішень та застосування практики Європейського суду з прав людини : Закон України від 23 лютого 2006 р. № 3477-IV // Відомості Верховної Ради України (ВВР). — 2006. — № 30. — С. 260.
5. Про міжнародні договори України: Закон України від 29 червня 2004 р. № 1906-IV // Відомості Верховної Ради України (ВВР). — 2004. — № 50. — С. 540.
6. Азаров Д. С. Трансформація адміністративних правопорушень у кримінальні проступки: концептуальні засади / Азаров Д. С. // Наука і правоохорона — 2013. — № 1 (19). — С. 146.
7. Öztürk judgment of 21 February 1984 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://hudoc.echr.coe.int/sites/eng/pages/search.aspx?i=001-57553>.
8. Engel and Others judgment of 8 June 1976 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://hudoc.echr.coe.int/sites/eng/pages/search.aspx?i=001-57479>.
9. Jussila judgment of 23 November 2006 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://hudoc.echr.coe.int/sites/eng/pages/search.aspx?i=001-78135>.
10. Bendenoun judgment of 24 February 1994 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://hudoc.echr.coe.int/sites/eng/pages/search.aspx?i=001-57863>.
11. Janosevic judgment of 23 July 2002 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://hudoc.echr.coe.int/sites/eng/pages/search.aspx?i=001-60628>.
12. Lutz judgment of 25 August 1987 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://hudoc.echr.coe.int/sites/eng/pages/search.aspx?i=001-57531>.
13. Азаров Д. С. Трансформація адміністративних правопорушень у кримінальні проступки: концептуальні засади // Наука і правоохорона. — 2013. — № 1 (19). — С. 150.
14. Адміністративне право України. Академічний курс: Підруч.: У двох томах: Том 1. Загальна частина / Ред. колегія: В. Б. Авер'янов (голова). — К : «Юридична думка», 2004. — 584 с.
15. Про затвердження Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, Кабінет Міністрів України; Постанова, Правила від 07.09.1998 № 1388 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1388-98>.
16. Юридична відповідальність: проблеми виключення та звільнення / Колектив авторів. Відп. ред. Ю. В. Баулін. — Донецьк : ПП ВД «Кальміус», 2013. — 424 с.
17. Осадчий В. Кримінальні органи як суб'єкти кримінально-правового захисту / В. Осадчий // Право України. — 1997. — № 11. — С. 71–75.
18. Шевчук С. Судова правотворчість: світовий досвід і перспективи в Україні : монографія / Шевчук С. — К. : Реферат, 2007. — 640 с.
19. Погребняк С. П. Основоположні принципи права (змістовна характеристика) / С. П. Погребняк. — Х. : Право, 2008. — 240 с.
20. Принцип правової держави: конституційно-правні та адміністративно-правні аспекти / Катаріна Собота; [пер. з нім. Г. Рижков, О. Блащук, К. Таранчук]; відп. ред. О. Сироїд. — К. : ВАІТЕ, 2013. — 608 с.
21. Погребняк С. П. Основоположні принципи права: автореферат дис. на здобуття наук. ступеня доктора юридичних наук / Погребняк С. П. ; Національна юридична академія України імені Ярослава Мудрого. — Харків, 2009.
22. FALK v. THE NETHERLANDS [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://echr.ketse.com/doc/66273.01-en-20041019/view/>.

23. Джеремі Макбрайд. Європейська конвенція з прав людини та кримінальний процес. — К. : «К.І.С.», 2010. — 576 с.

24. O'HALLORAN AND FRANCIS v. THE UNITED KINGDOM [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://echr.ketse.com/doc/15809.02-25624.02-en-20070629/view/>.

25. Бойко Д. Д. Місце безпеки дорожнього руху в системі відносин громадського порядку та громадської безпеки / Бойко Д. Д. // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. — 2012. — № 3.

Червинчук Андрей Васильевич,
кандидат юридических наук
(Донецкий юридический институт МВД Украины)

ЮРИДИЧЕСКИЕ ПРИНЦИПЫ И ПРАВОВЫЕ ПРЕЗУМПЦИИ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ, ЗАФИКСИРОВАННЫЕ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ

Статья посвящена исследованию юридических принципов и правовых презумпций, на которых строится система административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения, зафиксированные в автоматическом режиме. Проведен анализ правовых норм отечественного законодательства, регламентирующего порядок наложения административных взысканий за проступки, выявленные с помощью систем автоматической фиксации.

Обращено внимание на реализацию презумпции невиновности при производстве по делам об административных правонарушениях правил, норм и стандартов, касающихся безопасности дорожного движения, на основании показаний технических средств, позволяющих осуществлять фотосъемку или видеозапись, которые функционируют в соответствии с законодательством о защите информации в информационно-телекоммуникационных системах.

Дается оценка соответствия процедуры привлечения к административной ответственности владельцев наземных транспортных средств основополагающим принципам права в понимании Конвенции о защите прав человека и основных свобод. В частности, определяется степень урегулированности разумного баланса интересов и средств его достижения в этой категории правоотношений как составляющей общеправового принципа пропорциональности.

Ключевые слова: автоматическая фиксация, административное правонарушение в сфере безопасности дорожного движения, принцип пропорциональности, презумпция невиновности.

Chervinchuk Andriy Vasilievich,
candidat of law sciences
(Donetsk Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine)

LEGAL PRINCIPLES AND PRESUMPTIONS OF ADMINISTRATIVE LIABILITY FOR AUTOMATICALLY RECORDED OFFENCES

The article deals with the research of legal principles and presumptions, crucial for the administrative liability system of automatically recorded offences against the road traffic safety. The national law regulations, defining the procedure of the administrative penalties imposition for the automatically recorded offences, have been analysed.

The publication focuses on the implementation of presumption of innocence in the proceedings on administrative offences against the rules, regulations and standards of the road traffic safety, on the basis of evidence provided by the technical means allowing photographs taking or video recording, which operating under the legislation of data protection in information and telecommunications systems.

The assessment of the procedure of administrative liability of owners of motor vehicles according to the fundamental principles of law in the sense of the European Convention on Human Rights (ECHR) is provided. In particular, the regulation degree of reasonable balance of interests and the means to achieve it in this category as part of the common legal principle of proportionality.

Key words: automatically recording, road traffic safety administrative offence, principle of proportionality, innocence presumption.

Надійшла до редколегії 16.04.2017