

УДК 342.95

DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2018.30.132856>

М. Ю. Веселов, канд. юрид. наук, старший науковий співробітник, доцент
Національний університет «Одеська юридична академія»
Криворізький факультет
Кафедра кримінально-правових дисциплін
пр. Миру, 22, Кривий Ріг, Дніпропетровська область, 50074, Україна

А. А. Маммедова, студентка 4 курсу
Національний університет «Одеська юридична академія»
Криворізький факультет
пр. Миру, 22, Кривий Ріг, Дніпропетровська область, 50074, Україна

СПІРНІ ПИТАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ЗА АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЗАФІКСОВАНІ В АВТОМАТИЧНОМУ РЕЖИМІ

Статтю присвячено розгляду сучасного стану правового забезпечення питань відповідальності власників транспортних засобів за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Виявлено та обґрунтовано недоліки такого регулювання та запропоновано варіант розв'язання спірної ситуації.

Ключові слова: адміністративна відповідальність, безпека дорожнього руху, власник транспортного засобу, правопорушення, транспортний засіб, фото-, відеофіксація.

Постановка проблеми. За останні шість років (2011-2016 роки) в Україні було зареєстровано близько 170,8 тис. дорожньо-транспортних пригод (далі ДТП) з постраждалими, у яких загинуло 26,7 тис. та травмовано 210,4 тис. осіб. У 2016 році зафіксовано зростання кількості ДТП на 5,1% та травмованих у них осіб на 6,4% порівняно з 2015 роком [1]. У 2017 році картина динаміки ДТП не змінилася на краще. Загальна кількість ДТП за рік збільшилася (порівняно з 2016 роком) на 2,4%. Зросли показники за всіма критеріями аварійності з постраждалими: кількість ДТП – на 1,6%; осіб, що загинули у ДТП – на 0,6%, травмованих – на 3,2% [2].

За результатами проведення аналізу наявних даних та аналітичного звіту Світового банку в Україні більшість ДТП з тяжкими наслідками виникає через: перевищення швидкості водіями, що є основною причиною настання смерті у 39% випадків; необлаштованість пішохідних переходів (відсутність освітлення, розмітки тощо), що призводить до смертельних наслідків у 38% випадків; порушення правил проїзду перехресть, на яких стається до 30% всіх ДТП із смертельними наслідками; керування транспортним засобом (далі ТЗ) у стані алкогольного сп'яніння [1]. Так кількість ДТП через перевищення встановленої швидкості руху у 2017 році збільшилася на 124,9% [2]. Не впливає на цю тенденцію і зменшення встановленої швидкості руху у населених пунктах – до 50 км/год. Причиною такого становища є фактична відсутність будь-якого механізму фіксації цих порушень з боку поліції та їх оформлення. На жаль, реагувати доводиться виключно кримінально-правовими заходами, коли ситуація доходить до кваліфікації дій порушника та наслідків ДТП за ст. 286 Кримінального кодексу України. Отже, нагальною потребою для України на сьогодні залишається напрацювання правової регламентації та впровадження в дію механізму використання технічних засобів та процедури фото-, відеофіксації порушень ПДР.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В науковому аспекті питання фіксації порушень ПДР технічними засобами стали предметом дослідження таких вчених як

В. В. Гаркуша, Т. О. Гуржій, С. М. Гусаров, В. В. Доненко, В. Ф. Коробкіна, М. А. Микитюк, Р. Ю. Молчанов, В. Й. Развадовський, О. Ю. Салманова, А. В. Червінчук та інших фахівців.

Мета цієї статті полягає в акцентуванні уваги на казуальних аспектах законодавчого регулювання звільнення від відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (далі БДР), зафіксовані в автоматичному режимі. Виходячи з цієї мети, завданням дослідження є напрацювання пропозицій щодо усунення існуючих суперечностей.

Виклад основного матеріалу. Доказами в справі про адміністративне правопорушення, є будь-які фактичні дані, на основі яких у визначеному законом порядку орган (посадова особа) встановлює наявність чи відсутність адміністративного правопорушення, винність даної особи в його вчиненні та інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи. Ці дані встановлюються зокрема і показаннями технічних приладів та технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, у тому числі працюючими в автоматичному режимі, які використовуються при нагляді за виконанням правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, протоколом про вилучення речей і документів, а також іншими документами. Законом України від 24.09.2008 р. № 586-VI «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» до Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі КУпАП) були внесені суттєві нововведення щодо адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення БДР у разі їх фіксації працюючими в автоматичному режимі спеціальними технічними засобами, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, чи засобами фото- і кінозйомки, відеозапису (далі – засоби фото- і відеофіксації).

Втім масовість оскаржень рішень посадових осіб тогочасної служби Державтоінспекції МВС України про накладення адміністративних стягнень виявлених зазначеним способом (з використанням засобів фото- і відео фіксації) викликало чимало дискусій правознавців з цього приводу. Крапку у цьому питанні поставило Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням громадянина А. О. Багінського від 22.12.2010 р. № 23-рп/2010, яким було визнано такими, що не відповідають Конституції України положення ст. 14-1, ч. 6 ст. 258 КУпАП. Верховній Раді України було рекомендовано привести в порядок притягнення осіб до адміністративної відповідальності за порушення у сфері забезпечення БДР у разі їх фіксації працюючими в автоматичному режимі спеціальними технічними засобами, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, чи засобами фото- і кінозйомки, відеозапису у відповідність до цього Рішення [3]. У 2015 році Законом України від 14.07.2015 р. № 596-VIII було суттєво доопрацьовано низку положень КУпАП щодо притягнення до відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення БДР, зафіксовані в автоматичному режимі. Вказані норми суттєво покращили правове регулювання багатьох спірних питань так званої «презумпції відповідальності» власників транспортних засобів (далі ТЗ), проте не усунули їх всіх остаточно. До цього часу модель запровадження автоматичної фіксації порушень ПДР (і фіксації порушень з використанням технічних засобів) на всіх рівнях правового регулювання ще не здобула завершеного вигляду, наприклад, ще немає затверджених Технічних вимог до системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення БДР в автоматичному режимі тощо. Але, на наш погляд, потребують розв'язання і деякі законодавчі суперечності підстав та порядку звільнення власника ТЗ від адміністративної відповідальності.

Частина 1 ст. 279-3 КУпАП передбачає два випадки, що можуть бути підставами для звільнення власника ТЗ від адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення БДР, зафіксоване в автоматичному режимі: 1) ТЗ вибув з його володіння внаслідок протиправних дій інших осіб, або щодо протиправного використання іншими особами номерних знаків, що належать його ТЗ; 2) фактичне керування ТЗ на час вчинен-

ня правопорушення іншою особою. Ці положення викладені у вигляді імперативу, тобто усувають суб'єктивізм у прийнятті рішення про звільнення з боку уповноваженої особи. Але вказана норма формулює умови за яких ці підстави стають юридичними фактами – у першому випадку це надана інформація з боку власника, у другому – звернення особи, яка фактично керувала ТЗ на момент вчинення вказаного правопорушення, особисто або за допомогою засобів телекомунікаційного зв'язку до уповноваженого підрозділу Національної поліції із відповідною заявою про визнання зазначеного факту адміністративного правопорушення та згоди на притягнення до адміністративної відповідальності.

Перший випадок передбачає власне бажання власника ТЗ використати можливість звільнення від адміністративної відповідальності у зв'язку з тим, що цей ТЗ використовувався іншою особою поза його (власника) бажанням. Така інформація підтверджується зареєстрованими в органах поліції заявами і повідомленнями про вчинені кримінальні правопорушення та інші події (згідно з Інструкцією про порядок ведення єдиного обліку в органах поліції заяв і повідомлень про вчинені кримінальні правопорушення та інші події, затвердженою наказом МВС України від 06.11.2015 р. № 1377). Протиправність дій щодо вибуття ТЗ з володіння власника або використання іншими особами номерних знаків означає, такий спосіб, який заборонений законом та передбачений або як правопорушення (проступок), або як злочин. Проте таке формулювання виключає випадки, коли ТЗ може вибути з володіння власника без його бажання або згоди але на законних підставах, наприклад, передача за рішенням суду речі (ТЗ), яка є предметом спору (у цивільному провадженні), на зберігання іншим особам, які не мають інтересу в результаті вирішення спору, як вид забезпечення цивільного позову (п. 7 ч. 1 ст. 150 ЦПК України).

Другий випадок (як це передбачено у ст. 279-3 КУпАП) ставить звільнення власника ТЗ від адміністративної відповідальності в залежність від бажання та активних дій особи, яка фактично керувала ТЗ на час фіксації правопорушення. Проте таке формулювання не повністю корелюється зі змістом статей 14-1 та 14-2 цього ж Кодексу. Згідно з ч. 3 ст. 14-2 фізична особа, за якою зареєстровано ТЗ або яка ввезла ТЗ на територію України, звільняється від відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення БДР, зафіксовані в автоматичному режимі, якщо ТЗ, його номерний знак вибули з володіння власника внаслідок протиправних дій інших осіб (перша підстава звільнення), або на момент вчинення правопорушення таким ТЗ керувала інша особа (друга підстава). Вже приведена у цьому прикладі норма не розкриває хто саме і у який спосіб має доводити факт керування ТЗ іншою особою. А зі змісту ч. 2 ст. 14-1 взагалі випливає, що за наявності обставин, які свідчать про вчинення порушення, передбаченого ч. 1 цієї статті, іншою особою, власник (співвласник) ТЗ може протягом десяти днів з дня вручення йому постанови про накладення штрафу повідомити про відповідні обставини (ТЗ знаходився у володінні чи користуванні іншої особи, вибув з його володіння внаслідок протиправних дій інших осіб тощо) орган (посадову особу), що виніс постанову про накладення адміністративного стягнення. На період з'ясування та перевірки цих обставин виконання постанови про накладення адміністративного стягнення зупиняється до моменту встановлення особи, яка вчинила це правопорушення. В контексті викладеного раніше, останнє речення можна розуміти таким чином, що обов'язок спростувувати заяву власника ТЗ про те, що такий ТЗ знаходився у володінні чи користуванні іншої особи покладається на орган поліції. З приведеного випливає, що при поєднанні окремих положень статей 14-1 та 14-2 КУпАП у «презумпції відповідальності власник (співвласник) ТЗ» з'являється так би мовити «презумпція звільнення від відповідальності» цього власника, якщо він звернеться із заявою про те, що ТЗ керувала інша особа.

З приведеного бачимо, що між ч. 2 ст. 14-1, ч. 3 ст. 14-2 та абзацем 2 ч. 1 ст. 279-3 КУпАП існують певні суперечності (конкуренція норм). Положення ч. 2 ст. 14-1 КУпАП створюють більш приємні для власника ТЗ умови, покладаючи додаткові обов'язки на посадових осіб поліції. В той час, як ч. 1 ст. 279-3 формулює більш суворіші умови звільнення власника ТЗ від відповідальності, якщо під час правопорушення ТЗ керувала інша особа (заява та згода з правопорушенням такої особи, на що власник ТЗ не завжди може

впливати). При цьому слід звернути увагу на те, що ст. 14-1 та 14-2 цього Кодексу знаходяться у другій главі Загальної частини Кодексу і фактично втілюють засади адміністративної відповідальності, а відповідно і звільнення від відповідальності власників ТЗ, а статті 279-1 – 279-4 лише розкривають їх реалізацію. Від так, у перспективі можна уявити собі ситуацію, коли власник ТЗ (або його захисник), якого притягли до відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення БДР у порядку статей 279-1 або 279-2 КУпАП звернеться до адміністративного суду з оскарженням цього рішення, посилаючись на двозначні положення статей 14-1 та 14-2 цього ж Кодексу. Яким чином має вирішувати такий конфлікт суд?

Завданнями провадження в справах про адміністративні правопорушення є вирішення її в точній відповідності з законом. Втім у приведених відносинах маємо ситуацію, коли норми (у нашому випадку одного і того ж самого закону) пропонують різне регулювання одних фактичних обставин. Таку колізію часто-густо характеризують як розбіжність (невідповідність, суперечність) між нормами [4, с. 328]. КУпАП не передбачає розв'язання таких проблем. Кодекс адміністративного судочинства України (далі – КАСУ) встановлює, що забороняється відмова в розгляді та вирішенні адміністративної справи з мотивів неповноти, неясності, суперечливості чи відсутності законодавства, яке регулює спірні відносини (ч. 4 ст. 6). Вимоги «якості» закону та юридичної визначеності Т. І. Фулей (у науково-методичних порадах для суддів щодо застосування практики Європейського Суду з прав людини (далі – ЄСПЛ) при здійсненні правосуддя) обґрунтовує розглядати з позиції принципу верховенства права [5, с. 11-12]. Стаття 8 Конституції України гарантує дію в нашій країні принципу верховенства права. За аналогією закону (посилаючись на частини 1 та 2 ст. 6 КАСУ) суд при вирішенні справи керується принципом верховенства права, відповідно до якого, зокрема, людина, її права та свободи визнаються найвищими цінностями та визначають зміст і спрямованість діяльності держави. Суд застосовує принцип верховенства права з урахуванням судової практики Європейського Суду з прав людини. У звіті Венеціанської комісії наголошується, що правова визначеність вимагає, щоб правові норми були зрозумілими і точними та мали на меті гарантування, що ситуації і правовідносини будуть передбачуваними [6]. Рішенням ЄСПЛ від 14.10.2010 р. у справі «Щокін проти України» визначено концепцію якості закону, зокрема з вимогою, щоб він був доступним для заінтересованих осіб, чітким та передбачуваним у своєму застосуванні. Відсутність у національному законодавстві необхідної чіткості і точності порушує вимогу «якості закону». В разі коли національне законодавство припустило неоднозначне або множинне тлумачення прав та обов'язків осіб, національні органи зобов'язані застосувати найбільш сприятливий для осіб підхід [7, п.п. 56, 57].

Тобто вирішення колізій у законодавстві завжди тлумачиться на користь особи. Як наслідок, виходячи з того, що концепція якості закону, зокрема пов'язана з вимогою, щоб він був доступним для заінтересованих осіб, чітким та передбачуваним у своєму застосуванні, а відсутність у національному законодавстві необхідної чіткості і точності порушує вимогу «якості закону», та у разі коли національне законодавство припустило неоднозначне або множинне тлумачення прав та обов'язків осіб, національні органи зобов'язані застосувати найбільш сприятливий для осіб підхід, слід дійти висновку про дотримання вимог законодавства з даного питання, адже вирішення колізій у законодавстві завжди тлумачиться на користь особи. Особа не може бути жертвою колізій діючого законодавства, або ж системних змін законодавства через те, що національне законодавство припустило неоднозначне та множинне тлумачення прав та обов'язків осіб. Вирішення колізій у законодавстві завжди тлумачиться на користь особи, з урахуванням того, що національні органи зобов'язані застосувати найбільш сприятливий для особи підхід [8].

Такий підхід у вирішенні суперечностей, що фактично впливають зі змісту статей 14-1, 14-2 та 279-3 КУпАП у випадку звернення зацікавлених осіб до суду можуть бути вирішені на користь позивачів. Відповідно, це знову ускладнить дієвість механізму при-

тягнення власників (співвласників) ТЗ до юридичної відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення БДР, зафіксовані в автоматичному режимі.

Наша особиста позиція співпадає з вимогами ч. 1 ст. 279-3 КУпАП (посадові особи органів поліції не зобов'язані перевіряти обґрунтованість заяви власника ТЗ про те, що на час вчинення та фіксації правопорушення у сфері забезпечення БДР цим ТЗ керувала інша особа – це суттєво ускладнить притягнення правопорушників та буде відволікати поліцейських від виконання основних обов'язків, створить додаткові приводи для оскарження та скасування винесених у справах відповідно до статей 279-1 та 279-2 КУпАП постанов).

Висновки. Таким чином, враховуючи наведене з метою усунення можливих суперечностей у застосуванні чинних норм КУпАП щодо притягнення до відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення БДР, зафіксованих в автоматичному режимі слід внести зміни до статей 14-1, 14-2 та 279-3 КУпАП та викласти їх у такій редакції:

– **ч. 2 ст. 14-1** – виключити;

– **ч. 3 ст. 14-2** викласти у наступній редакції: «Фізична особа, за якою зареєстровано транспортний засіб або яка ввезла транспортний засіб на територію України, звільняється від відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, якщо транспортний засіб, його номерний знак вибули з володіння власника внаслідок протиправних дій інших осіб, або за рішенням суду, або на момент вчинення правопорушення таким транспортним засобом керувала інша особа, яка звернулася особисто або за допомогою засобів телекомунікаційного зв'язку до уповноваженого підрозділу Національної поліції із відповідною заявою про визнання зазначеного факту адміністративного правопорушення»;

– **абзац 1 ч. 1 ст. 279-3** викласти у такій редакції: «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: ним надана інформація, що транспортний засіб вибув з його володіння внаслідок протиправних дій інших осіб, на підставі рішення суду або щодо протиправного використання іншими особами номерних знаків, що належать його транспортному засобу...».

Список літератури

1. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року [Текст]: Розпорядження Каб. Міністрів України від 14.06.2017 р. № 481-р. // Офіційний вісник України. – 2017. – № 59. – Ст. 115.
2. Дорожньо-транспортні пригоди (за звітний період) за період з 01.01.2017 по 31.12.2017. URL: medtransvr.com.ua/wp.../Статистика-ДТП-за-2017-рік.xls (Дата звернення: 09.03.2018).
3. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням громадянина Багінського Артема Олександровича щодо офіційного тлумачення положень частини першої статті 14-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення (справа про адміністративну відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху) від 22.12.2010 р. № 23-рп/2010: Справа № 1-34/2010. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/v023p710-10/conv> (дата звернення: 09.03.2018).
4. Загальна теорія держави і права [Текст]: підруч. для студ. юрид. ВНЗ / М. В. Цвік, О. В. Петришин, Л. В. Авраменко та ін.; за ред. М. В. Цвіка, О. В. Петришина. Х.: Право, 2009. – 584 с.
5. Фулей Т. І. Застосування практики Європейського Суду з прав людини при здійсненні правосуддя [Текст] : наук.-метод. посіб. для суддів.; 2-е вид. випр., допов. К., 2015. – 208 с.
6. CDL-AD(2011)003rev. Report on the Rule of Law. Adopted by the Venice Commission at its 86th plenary session (Venice, 25-26 March 2011) on the basis of comments by Mr Pieter van Dijk, Ms Gret Haller, Mr Jeffrey Jowell, Mr Kaarlo Tuori. – 16 с.
7. Справа «Щокін проти України» (Заяви № 23759/03 та № 37943/06): Рішення Європейського Суду з прав людини від 14.10.2010 р. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/974_858 (дата звернення: 10.04.2018).
8. Ухвала слідчого судді Дніпровського районного суду м. Києва О. В. Бірса від 30.03.2018 р. у справі № 755/19041/17 / Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/73076150> (дата звернення: 10.04.2018).



Н. Ю. Веселов, канд. юрид. наук, старший научный сотрудник, доцент
Национальный университет «Одесская юридическая академия»
Криворожский факультет
Кафедра уголовно-правовых дисциплин
пр. Мира, 22, Кривой Рог, Днепропетровская обл., 50074, Украина

А. А. Маммедова, студентка 4 курса
Национальный университет «Одесская юридическая академия»
Криворожский факультет
пр. Мира, 22, Кривой Рог, Днепропетровская обл., 50074, Украина

СПОРНЫЕ ВОПРОСЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЗА АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ЗАФИКСИРОВАННЫЕ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ

Резюме

Статья посвящена рассмотрению спорных вопросов правовой регламентации ответственности владельцев транспортных средств за административные правонарушения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, зафиксированные в автоматическом режиме. С целью устранения предполагаемых противоречий в статьи 14-1, 14-2 и 279-3 Кодекса Украины об административной ответственности предлагается внести некоторые изменения.

Ключевые слова: административная ответственность, безопасность дорожного движения, владелец транспортного средства, правонарушение, транспортное средство, фото-, видеофиксация.

M. Yu. Veselov, Candidate of Juridical Sciences, Senior Research Fellow, Associate Professor
National University «Odessa Law Academy»
Krivoy Rog Faculty, Department of Criminal Law
Avenue Mira, 22, Krivoy Rog, Dnipropetrovsk reg., 50074, Ukraine

A. A. Mammedova, Student
National University «Odessa law Academy»
Krivoy Rog Faculty
Avenue Mira, 22, Krivoy Rog, Dnepropetrovsk reg., 50074, Ukraine

DISPUTE ISSUES OF VEHICLE OWNERS RESPONSIBILITY FOR ADMINISTRATIVE OFFENSES IN THE FIELD OF SAFETY OF ROAD TRAFFIC, FIXED IN AUTOMATIC REGIME

Summary

The article discusses controversial issues of legal regulation of liability of owners of vehicles for administrative violations in the field of road safety, fixed automatically. In order to eliminate the alleged contradictions in articles 14-1, 14-2 and 279-3 of the Code of Administrative Responsibility offered to make some changes.

Key words: administrative responsibility, road safety, the owner of the vehicle, the offense, the vehicle, photo, video recording of.