

## КОЛІЗИЙНІСТЬ НОВЕЛ РОЗГЛЯДУ СПРАВ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЗАФІКСОВАНІ В АВТОМАТИЧНОМУ РЕЖИМІ

### COLLISION OF THE CASE PROCEEDING NOVELS OF ADMINISTRATIVE OFFENSES IN THE SECTOR OF TRAFFIC SAFETY RECORDED AUTOMATICALLY

Гордєєв В.В., к.ю.н.,  
доцент кафедри процесуального права

*Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича*

Паскар А.Л., к.ю.н.,  
доцент кафедри процесуального права

*Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича*

У статті висвітлюються проблемні аспекти механізму притягнення осіб до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Проаналізовані спірні моменти, законодавчі неузгодженості та судова практика із зазначених питань. Встановлено, що законодавчі положення, які встановлюють спрощену процедуру розгляду справ про адміністративні правопорушення на транспорті у разі їх фіксації в автоматичному режимі характеризуються колізейністю, правовою невизначеністю та заплутаністю. Як наслідок відбувається звуження змісту та обсягу конституційних прав і свобод особи. Роз'яснено, що у цій категорії справ відбувається порушення принципу індивідуалізації покарання, не дотримуються вимоги щодо своєчасного, всебічного, повного і об'єктивного з'ясування обставин кожної справи, відкритого розгляду справи тощо. Зазначено, що у разі винесення постанови про адміністративне правопорушення проти безпеки дорожнього руху, зафіксованого в автоматичному режимі, без участі особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, відбувається обмеження права такої особи на отримання професійної правничої допомоги.

Аргументовано неприпустимість будь-якого обмеження конституційних прав та свобод особи людини та громадянина у разі накладення адміністративного стягнення внаслідок спрощеної процедури притягнення до адміністративної відповідальності за вчинення правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, які зафіксовані в автоматичному режимі.

Обґрунтовано, що притягнення до адміністративної відповідальності власників (співвласників) транспортних засобів у разі фіксування факту вчинення адміністративного правопорушення за допомогою спеціальних технічних засобів, працюючих в автоматичному режимі, припускає можливість накладення адміністративного стягнення на особу, яка могла і не бути за кермом транспортного засобу та в діях якої відсутній склад правопорушення. Підсумовано, що у такому випадку спрощений порядок притягнення осіб до адміністративної відповідальності суперечить нормам Конституції України, принципам та завданням КУпАП, міжнародним стандартам у сфері забезпечення справедливого судового розгляду тощо. Прогнозовано, що вирішення вищезазначених проблемних аспектів криється в подальшому удосконаленні адміністративного процесуального законодавства у цій сфері.

**Ключові слова:** адміністративне правопорушення, адміністративна відповідальність, безпека дорожнього руху, автоматична фіксація, спрощений порядок розгляду справ.

The article highlights the problematic aspects of the mechanism of bringing individuals to administrative responsibility for offenses in the field of road safety, recorded in an automatic mode. It is established that the legislative provisions that establish a simplified procedure for consideration of cases of administrative offenses on transport in the case of their fixation in an automatic mode are characterized by conflict, legal uncertainty and confusion. As a result, there is a narrowing of the content and scope of constitutional rights and freedoms of the individual. It was clarified that in this category of cases there is a violation of the principle of individualization of punishment, the requirements for timely, comprehensive, complete and objective clarification of the circumstances of each case, open trial are not met. It is noted that in the case of a decision on an administrative offense against road safety, recorded automatically, without the participation of a person who is brought to administrative responsibility, there is a restriction of the right of such a person to receive professional legal assistance.

There exists a simplified procedure of bringing to administrative responsibility for committing offenses in the field of road safety, which are automatically recorded. It is argued that there can be no restriction of the constitutional rights and freedoms of a person and a citizen in case of imposition of an administrative penalty due to mentioned procedure.

It is substantiated that bringing to administrative responsibility of owners (co-owners) of vehicles in case of fixing the fact of committing an administrative offense with the help of special technical means working in an automatic mode, assumes the possibility of imposing an administrative penalty on a person who could not be driving and whose actions do not constitute an offense. It is concluded that in this case the simplified procedure for bringing persons to administrative responsibility contradicts the norms of the Constitution of Ukraine, the principles and tasks of the Code of Administrative Offenses, international standards in the field of fair trial, etc. It is projected that the solution of the above-mentioned problematic aspects lies in the further improvement of administrative procedural legislation in this area.

**Key words:** administrative offense, administrative liability, road safety, automatic fixation, simplified procedure.

Сьогодні науково-теоретичні дослідження значну увагу присвячують вивченню проблематики дотримання процесуальних гарантій справедливого судочинства під час розгляду адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, в тому числі тих, які зафіксовані в автоматичному режимі. Однак наявність неоднозначної судової практики із зазначених питань, неузгодженість та суперечність законодавчих положень свідчать про актуальність їх вивчення з метою розроблення пропозицій щодо усунення існуючих колізій.

Розкриваючи зміст досліджуваної проблеми, передусім варто наголосити на тому, що 24 вересня 2008 року було прийнято Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регу-

лювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», яким змінено чинний Кодекс України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) шляхом його доповнення положенням такого змісту: «До адміністративної відповідальності 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, притягаються власники (співвласники) транспортних засобів. За наявності обставин, які свідчать про вчинення порушення іншою особою, власник (співвласник) транспортного засобу може протягом десяти днів з дня вручення йому постанови про накладення штрафу повідомити

про відповідні обставини (транспортний засіб 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» [1, ст. 14–1]. Таким чином, основним нововведенням вказаних змін було те, що у випадку фіксації факту вчинення адміністративного правопорушення за допомогою використання спеціальних технічних засобів, працюючих в автоматичному режимі, притягненню до адміністративної відповідальності підлягають не особи, які вчинили вказане правопорушення, а власники транспортних засобів.

У площині розглянутого питання також слід звернути увагу на те, що змін зазнала і сама процедура притягнення до адміністративної відповідальності за вчинення вказаних правопорушень. Так, ст. 258 КУпАП було доповнено частиною 6, яка передбачала: «У разі виявлення адміністративного правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованого за допомогою працюючих в автоматичному режимі спеціальних технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису чи засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, протокол про адміністративне правопорушення не складається, а постанову у справі про адміністративне правопорушення виноситься без участі особи, яка притягається до адміністративної відповідальності» [2, ст. 258]. Загалом вказані нововведення створили безліч нових революційних на той час законодавчих особливостей розгляду справ вказаної категорії, однією з основних був спрощений порядок їх розгляду. Однак запропонований механізм притягнення до адміністративної відповідальності власників транспортних засобів піддавався значній критиці серед науковців. Правозастосовна практика національних судів також підтвердила дискусійність запропонованого способу притягнення до відповідальності. Винесені постанови про накладення адміністративного стягнення в основному скасовувалися в судовому порядку. Наприклад, у справі за позовом громадянина А. до відділу державної автомобільної інспекції суд скасував оскаржувану постанову, обґрунтовуючи свою позицію тим, що з результату зйомки вимірника швидкості радіолокаційного відеозаписуючого пристрою «Візір» неможливо встановити особу, що керувала автомобілем, місце вчинення правопорушення, розміщення автомобіля на дорозі. Також, на думку судді, застосування до правопорушень, виявлених і зафіксованих за допомогою приладу «Візір» положень ст. 258 КУпАП про не обов'язковість складання протоколу про адміністративне правопорушення, є неправомірним. Винесення постанови у справі про адміністративне правопорушення без складання відповідного протоколу в даному випадку порушує права особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, передбачені ст. 268 КУпАП, а саме: знайомитися з матеріалами справи, давати пояснення, подавати докази, заявляти клопотання; під час розгляду справи користуватися юридичною допомогою адвоката, іншого фахівця у галузі права, який за законом має право на надання правової допомоги особисто чи за дорученням юридичної особи [3]. З огляду на це слушно зазначено, що, встановивши спрощену процедуру притягнення осіб до адміністративної відповідальності, законодавець припустився помилки, оскільки така процедура порушувала та обмежувала низку прав та свобод, які гарантувалися чинним законодавством України [4, с. 148]. У цьому контексті варто також зазначити, що прецедентна практика Європейського суду з прав людини (далі – ЄСПЛ) особливу увагу звертає на необхідність дотримання критерію «поза розумним сумнівом» під час доведення винуватості особи. Зокрема, рішення ЄСПЛ у справі «Коробов проти України» містить висновок про те, що така доведеність може випливати зі співів'язування достатньо переконливих, чітких і узгоджених між собою висновків чи схожих неспростовних презумпцій факту [5, п. 65].

Факт неприпустимості обмеження законодавчо закріплених прав і свобод особи було також підтверджено й рішенням Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням громадянина Багінського А. О. щодо офіційного тлумачення положень ч. 1 ст. 14-1 КУпАП. Обґрунтовуючи своє рішення, суд, зокрема, звернув увагу на те, що перевірена на предмет конституційності стаття 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. Положення статті 14-1 КУпАП можуть застосовуватися лише в системному зв'язку з низкою інших статей, передбачених Особливою частиною КУпАП, 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 КУпАП, 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 [6, п. 4.3]. З огляду на це дані положення були визнані неконституційними та такими, що порушують принципи верховенства права.

Водночас, попри вищезазначене рішення, законодавець 14 липня 2015 року доповнив КУпАП статтею 14-2 [7], відповідно до останньої редакції якої (із змінами, внесеними згідно із Законом № 1231-IX від 16.02.2021) адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), несе відповідальна особа – фізична особа або керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб, а в разі якщо до Єдиного державного реєстру транспортних засобів внесено відомості про належного користувача відповідного транспортного засобу – належний користувач транспортного засобу, а якщо в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань відсутні на момент запиту відомості про керівника юридичної особи, за якою зареєстрований транспортний засіб, – особа, яка виконує повноваження керівника такої юридичної особи (далі – відповідальна особа). У разі якщо транспортний засіб зареєстровано за межами території України і він відповідно до законодавства не підлягає державній реєстрації в Україні, до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), притягається особа, яка ввезла такий транспортний засіб на територію України [8].

Зазначимо, що на реалізацію вказаних законодавчих нововведень упродовж 2020 – червня 2021 року в усіх областях України встановлено 268 камер автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху. Основне обґрунтування необхідності повторного запровадження фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі зводиться до високого показника смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Лише в 2020 році на дорогах України загинуло 3 550 осіб внаслідок перевищення швидкості та інших порушень правил дорожнього руху.

Цілком погоджуючись із метою відновлення автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху,

в авторів цієї статті виникають сумніви щодо юридичної обґрунтованості процедури притягнення до адміністративної відповідальності в запропонований спосіб власників транспортних засобів. Так, згідно з оновленою редакцією ч. 5 ст. 279-1 КУпАП постанова про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису), може виноситися без участі особи, яка притягається до адміністративної відповідальності [9]. Також зауважимо, що зі змісту Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі [10], вбачається, що розгляд справ про адміністративні правопорушення здійснює уповноважений поліцейський шляхом опрацювання інформаційних файлів та метаданих до них за результатами автоматичної фіксації подій з ознаками адміністративного правопорушення, отриманих в електронному вигляді із системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.

Уповноважений поліцейський установлює фізичну особу або керівника юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб або особу, яка виконує повноваження керівника такої юридичної особи (далі – відповідальна особа), належного користувача транспортного засобу, або особу, яка ввезла на територію України транспортний засіб, зареєстрований за її межами.

Під час опрацювання уповноваженим поліцейським матеріалів автоматичної фіксації та встановлення факту учинення адміністративного правопорушення, розгляд якого віднесено до компетенції Національної поліції, цим уповноваженим поліцейським виноситься сформована Системою в автоматизованому режимі адміністративна постанова без складання протоколу про адміністративне правопорушення.

Відповідно до законодавчих положень відповідальна особа або особа, яка ввезла транспортний засіб на територію України, звільняється від відповідальності за адміністративне правопорушення, якщо протягом 20 календарних днів із дня вчинення відповідного правопорушення або з дня набрання адміністративною постановою законної сили: 1) ця особа надала документ, який підтверджує, що до моменту вчинення правопорушення транспортний засіб вибув з її володіння внаслідок протиправних дій інших осіб, або щодо протиправного використання іншими особами номерних знаків, що належать їй транспортному засобу; 2) особа, яка керувала транспортним засобом на момент вчинення зазначеного правопорушення, звернулася особисто до органу (посадової особи), уповноваженого розглядати справи про адміністративні правопорушення, із заявою про визнання зазначеного факту адміністративного правопорушення та надання згоди на притягнення до адміністративної відповідальності, а також надала документ (квитанцію) про сплату відповідного штрафу [1, ч. 1 ст. 279-3]. У разі відповідності заяви встановленим вимогам та підтвердження сплати заявником штрафу, визначеного відповідною адміністративною постановою, уповноважений поліцейський з використанням засобів Системи вносить до цієї постанови зміни щодо визначення суб'єктом правопорушення особи, яка фактично керувала транспортним засобом у момент учинення адміністративного правопорушення.

Таким чином, з наведеного вбачається, що чинним законодавством передбачена спрощена процедура накладення адміністративного стягнення не на особу, яка вчинила правопорушення, а на власника транспортного засобу без складання протоколу про адміністративне правопорушення. Лише після винесення постанови про адміністративне

правопорушення у результаті певних нормативно визначених дій в постанову про адміністративне правопорушення можуть бути внесені зміни. Тобто спочатку особа, яка могла не вчиняти адміністративне правопорушення, піддається адміністративній відповідальності і лише після цього за певних умов вона може бути звільнена від адміністративної відповідальності. Навіть більше, навіть якщо особа доведе, що вона не вчиняла адміністративне правопорушення, цього буде недостатньо для визнання її невинуватою, адже необхідним є звернення до уповноваженого органу та підтвердження факту сплати штрафу. Таким чином, у даному випадку спостерігається наявність дефектного фактичного складу (юридичного факту), який може призвести до дефектних правовідносин.

Варто зазначити, що у випадку оскарження винесеної постанови у справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, суди в більшості випадків у 2021 році відмовляють в задоволенні таких позовів. Так, Шостий апеляційний адміністративний суд дійшов висновку, що матеріали справи не містять доказів того, що позивач у встановлений строк зверталося до компетентних органів з питання вибуття транспортного засобу з її володіння внаслідок протиправних дій інших осіб або щодо протиправного використання іншими особами номерних знаків, що належать їй транспортному засобу. За таких обставин колегія суддів дійшла висновку, що позивач, будучи власником транспортного засобу, який є джерелом підвищеної небезпеки, передаючи його в користування третім особам, має бути зацікавлений та жити належним заходом для забезпечення дотримання користувачем такого транспортного засобу правил дорожнього руху та неухильного виконання вимог чинних нормативно-правових актів останнім. Також суд відхилив посилення позивача на те, що адміністративна відповідальність має індивідуальний характер, позаяк норми статті 14-2 КУпАП, якими, зокрема, встановлено, що адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, несе відповідальна особа – фізична особа або керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб, були чинними на момент складення оскаржуваної постанови та є чинними на цей час, неконституційними не визнавались, у зв'язку з чим були правомірно застосовані в межах спірних правовідносин [11].

У контексті цього дослідження відзначимо, що більшість вчених схиляються до того, що адміністративне правопорушення складається із об'єкту, об'єктивної сторони, суб'єкту, суб'єктивної сторони адміністративного правопорушення [12, с. 93; 13, с. 51; 14, с. 234–251; 15, с. 228–274]. Де об'єктом проступку виступають суспільні відносини, врегульовані нормами різних галузей права, які охороняються нормами адміністративного права. Об'єктивна сторона правопорушення становить собою систему передбачених нормами адміністративного права ознак, які характеризують зовнішню сторону адміністративного проступку (протиправне діяння, протиправний результат, причинний зв'язок між протиправними діями та наслідками для проступків із матеріальним складом). Суб'єктом правопорушення виступає особа, яка його скоїла і до якої може бути застосовано адміністративне стягнення, передбачене законом. А суб'єктивна сторона – це вина, тобто психічне ставлення особи, яка скоїла адміністративний проступок, до своєї дії та до наслідків, що настали у результаті дії. З огляду на вищезазначене у разі фіксації адміністративного правопорушення за допомогою спеціальних технічних засобів до адміністративної відповідальності притягатимуть власників (співвласників) транспортних засобів в той час, коли в їх діях будуть відсутні об'єктивна сторона, суб'єкт та суб'єктивна сторона проступку, тобто, по суті, відсутній склад правопорушення. За такого підходу положення ст. 14-2 КУпАП

припускають можливість накладення адміністративного стягнення за відсутності складу правопорушення. Саме тому, попри усталену судову практику, вважаємо, що спрощена процедура накладення адміністративного стягнення суперечить нормам Конституції України, принципам та завданням КУпАП, міжнародним стандартам у сфері забезпечення справедливого судового розгляду тощо.

Аргументуючи нашу думку, зауважимо, що згідно з Конституцією України однією з конституційних гарантій прав і свобод людини і громадянина є недопущення їх скасування чи звуження їх змісту та обсягу при прийнятті нових законів або внесенні змін до чинних законів [16, ч. 2 ст. 22]. З огляду на це надання повноважному органу права притягати осіб до адміністративної відповідальності за відсутності в їх діях складу правопорушення та скасувавши ряд законодавчо передбачених прав, законодавець допустив звуження змісту та обсягу прав і свобод, що суперечить ч. 2 ст. 22 Конституції України та п. 1 ч. 1 ст. 247 КУпАП України, згідно з якою провадження в справі про правопорушення не може бути розпочато, а розпочате підлягає закриттю за відсутністю події і складу адміністративного правопорушення.

Додатково зазначимо, що відповідно до ст. 61 Конституції України юридична відповідальність особи має індивідуальний характер. Тобто юридична відповідальність, на відміну від інших видів відповідальності (громадської, моральної, сімейної), застосовується лише до тих, хто вчинив правопорушення. Згідно із ст. 9 КУпАП адміністративним правопорушенням (проступком) визнається лише протиправна, винна (умисна або необережна) дія чи бездіяльність. Однак всупереч цьому у разі фіксації правопорушень у сфері забезпечення дорожнього руху засобами фото- і кінозйомки, відеозапису адміністративне стягнення накладається на власників (відповідальну особу) транспортних засобів, а не на суб'єктів вчинення правопорушення.

Також звертаємо увагу на те, що норми, які регулюють процедуру притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у разі їх фіксації засобами, які працюють в автоматичному режимі, передбачають, що у таких випадках протокол про адміністративне правопорушення не складається, а постанову у справі вносить без участі особи, яка притягається до адміністративної відповідальності [1, ч. 2, ч. 7 ст. 258]. Однак це положення порушує принцип правової визначеності, оскільки суперечить вимогам щодо необхідності врахування характеру вчиненого правопорушення, особи порушника, ступеня його вини, обставин, що пом'якшують і обтяжують відповідальність. В кінцевому результаті це зумовлює недотримання вимог щодо своєчасного, всебічного, повного і об'єктивного з'ясування обставин кожної справи.

На підтвердження нашої думки також наводимо зміст постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні право-

порушення на транспорті», яка звертає увагу на неприпустимість спрощеного підходу до судового розгляду справ про адміністративні правопорушення на транспорті та ігнорування прав осіб, яких притягають до відповідальності, потерпілих, їх законних представників і захисників та необхідності з'ясування всі обставини справи [17].

За загальним правилом, ухвалюючи судові рішення у справах про притягнення осіб до адміністративної відповідальності за порушення правил у сфері безпеки дорожнього руху, національні суди посилаються на прецедентну практику ЄСПЛ у цій сфері. Класичними у цьому розумінні є правові позиції даного суду, сформульовані у рішеннях у справах «Malofeyeva v. Russia» та «Karelin v. Russia» в яких, зокрема, зазначається, що «...у випадку, коли викладена в протоколі фабула адміністративного правопорушення не відображає всіх істотних ознак складу правопорушення, суд не має права самостійно редагувати її, а так само не може відшукувати докази на користь обвинувачення, оскільки це становитиме порушення права на захист (особа не може належним чином підготуватися до захисту) та принципу рівності сторін процесу (оскільки особа має захищатися від обвинувачення, яке підтримується не стороною обвинувачення, а фактично судом)» [18].

Отже, правове регулювання порядку розгляду справ про адміністративні правопорушення на транспорті у разі їх фіксації в автоматичному режимі характеризуються колізійністю, правовою невизначеністю та заплутаністю, що своєю чергою передбачає звуження змісту та обсягу конституційних прав і свобод особи та негативно позначається на їх дотриманні. Зокрема, порушується принцип індивідуалізації покарання, не дотримуються норми про своєчасне, всебічне, повне і об'єктивне з'ясування обставин кожної справи, відкритий розгляд справи тощо. Винесення постанови про адміністративне правопорушення на автомобільному транспорті, зафіксоване в автоматичному режимі, без участі особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, обмежує безумовне право такої особи на правову допомогу.

З наведеного також вбачається, що більшість регламентованих законом прав особи обмежуються з огляду на специфічні особливості спрощеного процесуального порядку притягнення до адміністративної відповідальності за вчинення правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, які зафіксовані в автоматичному режимі. Однак неприпустимим є будь-яке обмеження прав та свобод особи, навіть якщо це обґрунтовується особливостями спрощеної процедури розгляду цієї категорії адміністративних справ та ціллію процесуальної економії.

Вважаємо, що особливості розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, в тому числі тих, які зафіксовані в автоматичному режимі, потребують подальшого усестороннього наукового дослідження з метою розроблення пропозицій щодо усунення вищезазначених колізій шляхом удосконалення законодавства у зазначеній сфері суспільних відносин.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 року. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua>.
2. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 24 вересня 2008 року N 586-VI. *Відомості Верховної Ради України* офіційне видання від 13.03.2009. 2009 р., № 10, стор. 362, стаття 137.
3. Постанова Святошинського районного суду м. Києва від 21 квітня 2010 року в справі № 2а-44/2010 за позовом Громадянина А до відділу державної автомобільної інспекції Дарницького району в м. Києві про скасування постанови. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/>.
4. Гордеев В. Особливості розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у разі їх фіксації засобами фото і кінозйомки, відеозапису. *Право України* 2009. № 5. С. 143–148.
5. Справа «Коробов проти України» (Заява № 39598/03 від 21.07.2011). URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/974\\_790#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/974_790#Text).
6. 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) у справі N 1-34/2010 22 грудня 2010 року N 23-рп/2010. URL: [https://kodeksy.com.ua/norm\\_akt/source-%D0%9A%D0%A1%D0%A3/type-%D0%A0%D1%96%D1](https://kodeksy.com.ua/norm_akt/source-%D0%9A%D0%A1%D0%A3/type-%D0%A0%D1%96%D1)

7. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 14 липня 2015 року № 596-VIII *Відомості Верховної Ради України* від 25.09.2015 – 2015 р., № 39, стор. 1946, стаття 372
8. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» від 16 лютого 2021 року № 1231-IX. *Офіційний вісник України* від 26.03.2021 – 2021 р., № 23, стор. 111, стаття 1035
9. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» № 1231-IX від 16 лютого 2021 року. *Офіційний вісник України* офіційне видання від 26.03.2021 – 2021 р., № 23.
10. Інструкція з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, затвердженої Наказом Міністерства внутрішніх справ України 13 січня 2020 року № 13. *Офіційний вісник України* офіційне видання від 14.02.2020 – 2020 р., № 12, стор. 235, стаття 511
11. Справа за позовом ОСОБА\_1 до інспектора Департаменту патрульної поліції Томилко Катерини Василівни, третя особа – Департамент патрульної поліції Національної поліції України, про скасування постанови про накладення адміністративного стягнення. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/94003288>.
12. Бородін І.Л. Адміністративно-юрисдикційний процес : монографія. Київ : Алеута, 2007. 184 с.
13. Миколенко А.И. Административный процесс и административная ответственность в Украине: Учебное пособие. Издание второе, дополненное. Харків : «Одиссей», 2006. 352 с.
14. Колпаков В.К., Кузьменко В.О. Адміністративне право України: Підручник. Київ : Юрінком Інтер, 2003. 544 с.
15. Колпаков В.К. Адміністративно-деліктний правовий феномен: Монографія. Київ : Юрінком Інтер, 2004. 528 с.
16. Конституція України від 28 червня 1996 року. URL : <http://zakon1.rada.gov.ua>.
17. Постанова Пленуму Верховного Суду України «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» від 23.12.2005. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua>.
18. Узагальнення застосування практики ЄСПЛ при розгляді кримінальних проваджень (справ) і справ про адміністративні правопорушення за 2017 рік. Харківський апеляційний суд. URL: [https://hra.court.gov.ua/sud4818/inshe/inf\\_court/uzag18k](https://hra.court.gov.ua/sud4818/inshe/inf_court/uzag18k).