

УДК 342.9

DOI <https://doi.org/10.32689/2522-4603.2025.2.10>**Кирило ШИПОВ**аспірант Навчально-наукового інституту права імені князя Володимира Великого
ПрАТ «ВНЗ «Міжрегіональна Академія управління персоналом»

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОЇ КВАЛІФІКАЦІЇ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ, ЗАФІКСОВАНИХ В АВТОМАТИЧНОМУ РЕЖИМІ, ВЧИНЕНИХ ВОДІЯМИ ЛЕГКОВИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

У статті досліджено особливості кваліфікації адміністративних правопорушень, зафіксованих в автоматичному режимі, вчинених водіями легкових транспортних засобів. Актуальність теми обумовлена підвищенням ролі цифрових технологій в галузі безпеки дорожнього руху, постійним планомірним поширенням в Україні систем автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху, що змінює класичний підхід до визначення складу адміністративного проступку. Основна увага приділяється аналізу складу правопорушення (об'єкт, об'єктивна сторона, суб'єкт, суб'єктивна сторона), визначенню особливостей застосування положень статей 14-2, 122, 123 Кодексу України про адміністративні правопорушення, а також аналізу правових колізій щодо відповідальності осіб, які фактично не вчиняли порушення.

У статті підкреслено, що у випадках автоматичної фіксації правопорушення відповідальність покладається на власника або належного користувача транспортного засобу незалежно від того хто фактичного перебуває за кермом. При цьому презюмується вина, а обов'язок доведення непричетності до правопорушення покладається на особу яка притягається до відповідальності. Зазначається, що такий спосіб правового регулювання може посягати на принцип презумпції невинуватості та індивідуалізації юридичної відповідальності. Крім того, проаналізовано специфіку доказування, виявлено процедурні прогалини та проблеми реалізації права на захист. Розглянуто також положення щодо іноземних громадян, які ввезли транспортний засіб на територію України, і складнощі притягнення до відповідальності таких осіб.

Наголошується на потребі внесення змін до законодавства, спрямованих на вдосконалення процедури притягнення до адміністративної відповідальності, шляхом запровадження чіткого розмежування між автоматичною та не автоматичною фіксацією; регламентацію механізмів перевірки достовірності доказів; інформування відповідальних осіб про факт складення постанови через цифрові канали зв'язку, зокрема інтеграцію з мобільними додатками. Стаття має теоретичну та практичну цінність для удосконалення процесу кваліфікації окремих адміністративних правопорушень в сфері безпеки дорожнього руху.

Ключові слова: фіксація правопорушень в автоматичному режимі, адміністративна відповідальність, кваліфікація правопорушення, власник транспортного засобу, презумпція невинуватості, цифрові технології.

Kyrylo Shypov. PECULIARITIES OF THE LEGAL QUALIFICATION OF ADMINISTRATIVE OFFENSES RECORDED IN AUTOMATIC MODE, COMMITTED BY DRIVERS OF PASSENGER VEHICLES

The article examines the features of the qualification of administrative offenses recorded in automatic mode, committed by drivers of passenger vehicles. The relevance of the topic is due to the increasing role of digital technologies in the field of road safety, the constant systematic spread in Ukraine of systems for automatic recording of traffic violations, which changes the classical approach to determining the composition of an administrative offense. The main attention is paid to the analysis of the composition of the offense (object, objective party, subject, subjective party), the determination of the features of the application of the provisions of Articles 14-2, 122, 123 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses, as well as the analysis of legal conflicts regarding the liability of persons who did not actually commit the violation.

The article emphasizes that in cases of automatic recording of an offense, the owner or proper user of the vehicle is responsible, regardless of who is actually driving. In this case, guilt is presumed, and the obligation to prove non-involvement in the offense is imposed on the person who is held liable. It is noted that this method of legal regulation may encroach on the principle of the presumption of innocence and individualization of legal liability. In addition, the specifics of proof are analyzed, procedural gaps and problems of implementing the right to defense are identified.

The provisions on foreign citizens who have imported a vehicle into the territory of Ukraine and the difficulties of holding such persons accountable are also considered.

The need for amendments to the legislation aimed at improving the procedure for bringing to administrative responsibility is emphasized, by introducing a clear distinction between automatic and non-automatic fixation; regulation of mechanisms for verifying the reliability of evidence; informing responsible persons about the fact of drawing up a resolution through digital communication channels, in particular integration with mobile applications. The article has theoretical and practical value for improving the process of qualifying individual administrative offenses in the field of road safety.

Key words: automatic recording of offenses, administrative liability, qualification of offense, vehicle owner, presumption of innocence, digital technologies.

Постановка проблеми та її зв'язок із науковими та практичними завданнями. Застосування цифрових технологій у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху істотно трансформувало традиційні підходи до кваліфікації адміністративних правопорушень. Особливої актуальності ці зміни набули у зв'язку з впровадженням в Україні системи автоматичної фіксації адміністративних правопорушень. Впровадження такої системи зумовило появу нових підходів до аналізу складу правопорушення, спрощення процесу доказування та процедур розгляду справ, зокрема в частині автоматизованого виявлення та збору інформації і формалізованого визначення суб'єкта адміністративної відповідальності.

Окрему дослідницьку увагу в межах цієї проблематики варто приділити адміністративним правопорушенням, які вчинені водіями легкових транспортних засобів та зафіксовані в автоматичному режимі, адже в них проявляються унікальні ознаки складу правопорушення, зокрема: специфіка об'єктивної сторони, що фіксується технічними засобами без участі уповноваженої особи; ускладнення у встановленні суб'єктивної сторони у зв'язку з відсутністю безпосереднього контакту з водієм; а також наявність формально визначеного суб'єкта відповідальності у вигляді власника або належного користувача транспортного засобу, що є результатом дії спеціальної правової норми Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП). З огляду на вказане, дослідження особливостей кваліфікації таких правопорушень становить значний науковий та практичний інтерес, адже йдеться про правові конструкції, які відхиляються від класичних загальних принципів адміністративної відповідальності, зокрема принципу вини та особистого характеру відповідальності.

Аналіз досліджень і публікацій, що мають значення для розв'язання даної проблеми і на які спирається автор при підготовці даної статті. Теоретичну основу статті складає значне коло нормативних документів, наукових джерел, електронних ресурсів і навчально-інформаційних матеріалів, присвячених відносно новому для вітчизняного права явища – глибокій імплементації цифрових технологій у процедуру виявлення і фіксації адміністративних правопорушень. Робота спирається також і на дослідження вітчизняних науковців, зокрема: О.В. Битяк, М.Ю. Веселова, С.С. Єсімова, М.В. Коваліва, Р.Ю. Молчанова, Р.Л. Сопільника, які опрацьовували окремі питання провадження за правопорушеннями, зафіксованими в автома-

тичному режимі. Водночас, глибокого дослідження порушень, вчинених водіями при керуванні легковими транспортними засобами раніше не проводилось.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Встановлення і окреслення особливостей правової кваліфікації адміністративних правопорушень водіями легкових транспортних засобів, виявлених і зафіксованих в автоматичному режимі з використанням сучасних технічних засобів рішень.

Виклад основного матеріалу з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Технічні засоби фіксації порушень правил дорожнього руху в Україні використовувались уповноваженими органами міліції, а після 2015 року – поліцією протягом всього часу незалежності України. Ще в 2008 році Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» було доповнено КУпАП статтею 14-1, яка передбачала притягнення до відповідальності саме власників транспортних засобів, у випадку фіксації правопорушень технічними засобами, працюючими в автоматичному режимі, та внесено зміни до статті 258 Кодексу щодо спрощення процедури складання адміністративних матеріалів за фактами виявлення порушень в автоматичному режимі, що однак, не призвело до повноцінного впровадження системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху в Україні. Разом з цим, в 2015 році до Закону України «Про дорожній рух» внесено зміни у статтю 4, якими віднесено до компетенції Кабінету Міністрів України підготовку проектів законів, нормативно-правових актів з питань дорожнього руху та його безпеки. Фактично ж, нормативне запровадження системи автоматичної фіксації правопорушень в Україні відбулося лише у 2017 році з прийняттям Постанови Кабінету Міністрів України № 833 «Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі» [11]. Реальний запуск і початок повноцінної роботи цієї системи почався тільки з червня 2020 року, коли почали працювати перші комплекси автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху в Києві та Київській області [12].

Автоматичне виявлення і фіксація правопорушень здійснюється за допомогою сертифікованих технічних засобів, що мають функцію фото- та/або відеозапису. 24 березня 2025 року Державною установою «Центр

інфраструктури та технологій Міністерства внутрішніх справ України» на території України було активовано 40 нових комплексів автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху. Завдяки цьому загальна кількість таких приладів в державі сягнула 340 [1].

Відповідно до ст. 14-2 КУпАП [7], підставою для розгляду справи є інформація, зафіксована приладами контролю за дотриманням правил дорожнього руху з функціями фото-, відеофіксації. Таким чином, фіксація правопорушення не вимагає безпосередньої присутності поліцейського або іншої уповноваженої особи, що є принциповою відмінністю від традиційної моделі правозастосування.

Власники легкових транспортних засобів несуть відповідальність за порушення правил дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, відповідно до частин 1–4 ст. 122 та частини 1 ст. 123 КУпАП. Стаття 122 КУпАП [7] охоплює перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів; проїзд на заборонний сигнал світлофора; порушення правил зупинки і стоянки; порушення правил руху і зупинки на смузі для маршрутних транспортних засобів; порушення встановленої для транспортних засобів заборони рухатися тротуарами чи пішохідними доріжками. У примітці до цієї статті прямо зазначено, що у випадку фіксації правопорушення в автоматичному режимі відповідальність несе не фактичний керманець, а відповідальна особа, якою може бути власник, належний користувач, керівник юридичної особи-власника, або особа, яка ввезла причетний до порушення транспортний засіб в Україну.

Стаття 123 КУпАП передбачає відповідальність за порушення правил руху через залізничні переїзди. Загальним суб'єктом правопорушення є водій, але (як зазначено у примітці) якщо порушення зафіксовано в автоматичному режимі, відповідальність несе власник – юридична або фізична особа [7]. Припускаємо, що визначаючи відповідальним суб'єктом «юридичну особу» у примітці до статті 123 КУпАП, законодавець, мав на увазі «відповідальну особу», визначену у статті 14-2 КУпАП, а саме – керівника юридичної особи або особу, яка виконує його повноваження. На нашу думку, конструкція цієї норми є недосконалою, та потребує уточнення і приведення у відповідність з положеннями статті 14-2 Кодексу, з метою забезпечення її однозначного тлумачення та запобігання правозастосовчим колізіям. Натомість впевнено можна стверджувати, що закон прямо передбачає можливість автоматичної фіксації порушень на залізничних переїздах.

Розгляд справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, передбачені частинами 1–4 ст. 122 та частиною 1 ст. 123 КУпАП входить до компетенції органів Національної поліції України [13].

Склад адміністративного правопорушення охоплює чотири елементи: об'єкт, об'єктивну сторону, суб'єкт і суб'єктивну сторону. У контексті розглянутих правопорушень об'єктом виступають суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Об'єктивну сторону становить конкретне діяння, що порушує встановлені правила, таке як перевищення швидкості, рух смугою для маршрутного транспорту та інші згадані вище. Суб'єктом є фізична особа, яка досягла віку адміністративної відповідальності. Суб'єктивна сторона характеризується наявністю вини у формі умислу або необережності. З метою виявлення особливостей кваліфікації, розглянемо склади цих правопорушень детальніше.

У справах про адміністративні правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі стосовно власників легкових транспортних засобів, об'єкт правопорушення обмежено окремими фактами порушення правил: порушення швидкісного режиму; проїзд на заборонний сигнал регулювання руху; порушення правил зупинки/стоянки; виїзд на смугу зустрічного руху або смугу призначену для маршрутного транспорту; рух по тротуару чи пішохідній доріжці; порушення правил руху через залізничний переїзд.

Об'єкт правопорушення у цих категоріях адміністративних справ залишається традиційним – суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху. Окремі вчені слушно зазначають, що під час кваліфікації «ознаки об'єкта правопорушення встановлення не потребують» [2].

Ключовою рисою об'єктивної сторони є фіксація факту правопорушення технічним засобом, можливості якого передбачають не тільки зафіксувати сам факт події, але і накласти на фото-, відеозапис певні метадані, які відповідно до закону є електронними доказами. Зокрема, рух із перевищенням швидкості фіксується з точністю до км/год. Фотофіксація підтверджує наявність дорожньої розмітки, заборонного (червоного) світлового сигналу світлофора, а також координати та положення автомобіля. Зупинка в забороненому місці підтверджується фото або відеозаписом з відображенням дати, часу, географічних координат. Якщо технічний засіб фіксації має функцію відеоспостереження то фіксується також час перебу-

вання транспортного засобу на місці. Також у всіх випадках зберігається інформація про державний номер транспортного засобу та модель технічного засобу фіксації. Однак слід зазначити, що в деяких випадках автоматично фіксується тільки сам факт порушення, без урахування обставин чи винятків таких як об'їзд перешкоди по зустрічній смузі для уникнення дорожньо-транспортної пригоди, дорожня обстановка, тощо.

Суб'єкт адміністративного проступку – це не абстрактне поняття, що перебуває поза часом і простором, а особа, яка фізично існує і завдає своїми протиправними діями шкоди об'єктові посягання. Склад адміністративного проступку містить лише ознаки, якими ця особа характеризується. У теорії адміністративного права такими ознаками є: вік, осудність та спеціальні ознаки [16]. За загальним правилом національного законодавства, суб'єктом, тобто особою що несе відповідальність за порушення правил дорожнього руху є водій, як особа яка керувала транспортним засобом під час вчинення правопорушення, це традиційна модель адміністративної відповідальності. При фіксації правопорушення в автоматичному режимі ця модель зазнає змін.

Відповідно до статей 14-2 КУпАП, у разі виявлення порушення за допомогою автоматичних технічних засобів, постанова про адміністративне стягнення виноситься не на водія, а на власника або належного користувача транспортного засобу. Однак, законодавцем передбачено і деякі виключення. Так, згідно ст. 14-2 та 279-3 КУпАП, відповідальну особу може бути звільнено від адміністративної відповідальності, якщо протягом 20 календарних днів з дня вчинення правопорушення або з дня набрання постановою про накладення адміністративного стягнення законної сили, буде встановлено іншу особу, яка фактично керувала транспортним засобом. Зокрема, якщо ця особа особисто звернулася із заявою про визнання зазначеного факту адміністративного правопорушення та надала згоду на притягнення її до адміністративної відповідальності, а також надала документ (квитанцію) про сплату штрафу. Також власник (належний користувач) транспортного засобу уникає відповідальності якщо вчасно надасть документ, який підтверджує, що на момент вчинення правопорушення засіб вибув з його володіння через протиправні дії інших осіб або у разі протиправного використання іншими особами номерних знаків, що належать цьому транспортному засобу [7].

З аналізу норм Кодексу можна дійти висновку, що Законодавець перекладає обов'язок

доказування на власника транспортного засобу, що суперечить презумпції невинуватості. Така правова конструкція це породжує серйозні юридичні проблеми і конфлікти, зокрема в разі використання транспортного засобу не його власником, а сторонніми особами (родичами, працівниками юридичної особи, особами без довіреності тощо).

Таким чином можна стверджувати, що у адміністративних провадженнях, порушених відповідно до частин 1-4 ст. 122 та частини 1 ст. 123 КУпАП, адміністративна відповідальність ґрунтується не на вині особи в класичному розумінні, а на юридичному статусі власника транспортного засобу, встановленому за допомогою інформації з державних реєстрів. Цей підхід є винятком із загального принципу індивідуалізації юридичної відповідальності, закріпленого в ч. 2 ст. 61 Конституції України [8; 5]. Відтак, хоча в Україні відсутня відповідальність за передачу автомобіля чи за користування автомобілем без юридичної реєстрації такого факту, до відповідальності можуть притягуватись особи, які за кермом автомобіля не були, що може свідчити про порушення принципу індивідуальної визначеності та принципу персональної відповідальності за діяння [9].

У деяких науковців викликає сумнів положення закону, за яким до технічних засобів автоматичної фіксації віднесено також звичайні пристрої для фото чи відеозйомки [6]. Це положення не має належного обґрунтування. На їх думку, така конструкція дозволяє використовувати для фіксації будь-які пристрої з функцією зйомки, навіть ті, що не працюють в автоматичному режимі, що у підсумку дає змогу провести спрощене адміністративне провадження без складання протоколу, всупереч презумпції невинуватості. Згідно змісту статті 251 КУпАП, технічні прилади відокремлені від технічних засобів і, відповідно, не підлягають таким вимогам затвердження як до засобів вимірювальної техніки. Дослідники відзначають цю норму як спірну, таку що суперечить базовим положенням адміністративно-деліктного законодавства, адже при автоматичній фіксації правопорушень саме надійність, точність і неупередженість фіксації є підставою для застосування спрощеного, заочного провадження. Без цих гарантій особливий порядок притягнення до відповідальності втрачає легітимність.

У випадку автоматичної фіксації правопорушення суб'єктом є власник (користувач) транспортного засобу, за яким зафіксовано правопорушення. Як уже було зазначено вище, відповідальність особи настає на підставі

факту реєстрації на її ім'я причетного до порушення правил транспортного засобу, і для винесення постанови достатньо його ідентифікації за державним номером. Подібні особливості утворюють певну юридичну колізію, через яку відповідальність за правопорушення не завжди несе та особа, яка його фактично допустила. Власник може не знати про факт порушення, до тих пір поки не отримає відповідне повідомлення від органів поліції чи органів примусового виконання рішень, або при проведенні реєстраційних дій. Водночас, Законодавцем передбачено на нормативному і реалізовано на технічному рівні можливість відповідальної особи звернутися до територіального сервісного центру МВС незалежно від реєстрації місця проживання або реєстрації транспортного засобу з відповідною заявою, в якій зазначає бажаний спосіб отримання інформації про вчинені за участю його транспортного засобу правопорушення. В цьому разі, інформування власника про вчинені правопорушення буде здійснено бажаним для нього шляхом [14]. Це поліпшить спосіб оповіщення, однак повністю проблему це не вирішить.

У контексті реформ адміністративного законодавства справедливо варто відмітити не тільки описані у статті прогалини, обумовлені стрімким розвитком і поширенням цифрових технологій, але і позитивні зміни що характеризують рух нормотворчої діяльності правильними курсом. Так, слід згадати спільну реалізацію Міністерством внутрішніх справ України, Міністерством цифрової трансформації України, ДП «Інфотех» сервісу повідомлення про складені постанови та можливість оплати штрафів в мобільному додатку «Дія» і подальшу роботу над розширенням можливостей сервісу. [17]. Хоча даний сервіс позитивно впливає на рівень обізнаності населення щодо адміністративних правопорушень, проте на сучасному етапі він не здатний повною мірою покрити всі потреби суспільства та потребує подальшого вдосконалення і розвитку, а відтак залишається актуальним і наукове дослідження в цьому напрямку.

Якщо транспортний засіб має іноземну реєстрацію і не підлягає реєстрації в Україні, за автоматично зафіксовані порушення правил дорожнього руху або правил зупинки, стоянки, паркування відповідальність несе особа, яка ввезла цей транспортний засіб на територію України [7]. Цій особі постанови вручаються представниками Державної прикордонної служби України під час перетину кордону. Доцільно наголосити, що на нашу думку, у разі ввезення транспортного засобу іноземцем, він

як суб'єкт адміністративного правопорушення буде загальним, адже його іноземний статус прямо не впливає на зміст правопорушення чи відповідальності [16]. Особа, яка ввезла транспортний засіб на територію України, навіть якщо вона є іноземцем, не набуває статусу спеціального суб'єкта адміністративної відповідальності у класичному розумінні. Її статус визначається процедурно (через функцію притягнення), а не змістовно (через її особливу правову якість як учасника правопорушення). Тим паче, що іноземці та особи без громадянства підлягають адміністративній відповідальності на загальних підставах з громадянами України (ст. 16 КУпАП) [7].

У традиційному розумінні суб'єктивна сторона адміністративного правопорушення охоплює наявність вини у формі умислу або необережності. Як слушно зазначає О.В. Битяк, при фіксації правопорушення в автоматичному режимі ознаки суб'єктивної сторони правопорушення не встановлюються [2]. У випадках фіксації правопорушення в автоматичному режимі психічне ставлення особи до вчиненого діяння ніколи не досліджується. Вина фактично презюмується, виходячи з самого факту реєстрації порушення технічним засобом. Обов'язок доведення відсутності причетності до правопорушення покладається на відповідальну особу. Означений підхід стимулює дискусії щодо дотримання принципу презумпції невинуватості та порушення загальних засад процесу доказування в адміністративному провадженні, доцільність таких відступів від класичного підходу.

Продовжуючи думку, варто зазначити, що вищезгадана стаття 14-1 КУпАП «Відповідальність власників (співвласників) транспортних засобів», була визнана неконституційною у 2010 році [15], через те, що її положення не відповідають вимогам індивідуалізації відповідальності; не визначають чітко суб'єкта правопорушення; фактично позбавляють особу процесуальних гарантій; суперечать принципу презумпції невинуватості. 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 безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Вказані норми суттєво покращили правове регулювання багатьох спірних питань так званої «презумпції відповідальності» власників ТЗ, проте не усунули їх всіх остаточно [4]. Зокрема, в 2015 році у КУпАП з'явилася ст. 14-2, яка фактично продублювала ст. 14-1, не передбачивши при

цьому процедури заперечень формального власника, який не був за кермом автомобіля, що дає підстави для оскарження постанов про адміністративне правопорушення, зафіксоване в автоматичному режимі [9].

Приводом для порушення справи про адміністративне правопорушення, зафіксоване в автоматичному режимі, є не факт фіксації події правопорушення за допомогою технічних засобів (приладів контролю), а отримання уповноваженим поліцейським інформаційного файлу (результатів автоматичної фіксації), що містить ознаки адміністративного проступку [3].

Справу може бути порушено уповноваженим поліцейським лише за наявності достатніх даних, що свідчать про факт адміністративного правопорушення. Йдеться зокрема про:

- інформацію, що відображає характер і швидкість руху транспортного засобу, його положення на вулично-дорожній мережі, а також місце й час події (тобто ознаки об'єктивної сторони правопорушення);
- зображення державного реєстраційного номера та відомості з реєстру транспортних засобів щодо відповідальної особи або особи, яка ввезла автомобіль на територію України (тобто ознаки суб'єкта правопорушення).

Постанова по справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, крім даних, визначених частинами 2 і 3 ст. 283 КУпАП, повинна містити відомості про адресу веб-сайту в мережі Інтернет, на якому особа може ознайомитися із зображенням чи відеозаписом ТЗ в момент вчинення адміністративного правопорушення, ідентифікатор для доступу до зазначеної інформації та порядок звільнення від адміністративної відповідальності [7]. Оскільки відсутній живий суб'єкт-спостерігач, постає проблема доведення можливих технічних помилок у роботі технічного засобу фіксації. Причому КУпАП прямо не зазначає окремого правового механізму оскарження у випадку виявлення таких помилок.

Постанови по справам про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі переважно оскаржуються в судовому порядку за правилами позовного провадження адміністративного судочинства. Серед типових аргументів які наводять позивачі: неправильне визначення місця зупинки/стоянки; технічний збій технічного засобу фіксації; власник не був за кермом; відсутність складу правопорушення (наприклад, номери ТЗ були викрадені або зафіксований трансепти засіб є «двійником», тобто відповідає за маркою, моделлю, кольо-

ром і номерним знаком, проте фізично не є тим засобом, який належить особі яку притягнуто до відповідальності). Хоча загальний порядок оскарження постанов передбачає звернення до суду з позовами, проте у разі виявлення факту використання «двійників» підрозділи МВС України скасовують винесені в порядку автофіксації постанови за прямими скаргами власників. При цьому відзначимо, що брак інструментів для перевірки справжності та точності даних зменшує ефективність захисту осіб, що притягуються до адміністративної відповідальності.

Скасування постанови, винесеної щодо власника транспортного засобу не тягне складання нової постанови відносно іншої особи. Для прийняття постанови відносно особи що фактично керувала транспортним засобом під час правопорушення зафіксованого в автоматичному режимі, необхідно, щоб ця особа визнала факт порушення та погодилась на притягнення до адміністративної відповідальності. Однак, як зазначено Р.Ю. Молчановим, у такому випадку ця особа втрачає право на оскарження постанови, адже нелогічно спочатку погоджуватись із порушенням, а потім його заперечувати в судовому порядку. Р.Ю. Молчанов зазначає що у разі визнання особою факту керування, але заперечення нею самого порушення, відповідальність залишається за власником автомобіля, навіть якщо правопорушення фактично вчинила інша людина [10]. Вважаємо таке твердження дискусійним.

Висновки. Проведений аналіз дозволив встановити, що автоматична фіксація адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху істотно змінює традиційну модель правозастосування. Насамперед, суб'єктом правопорушення визнається не фактичний водій, а власник або належний користувач легкового транспортного засобу, визначений за даними державного реєстру. Такий підхід унеможливорює повноцінне встановлення суб'єктивної сторони правопорушення, адже психічне ставлення до діяння не досліджується. Відповідальність настає не на підставі вини, а в силу формального статусу особи – власник чи належний користувач, тобто «відповідальна особа» у розумінні законодавства. Такий підхід ставить під сумнів дотримання принципу презумпції невинуватості та загальних засад індивідуалізації юридичної відповідальності. Чинні правові механізми є приводом для дискусій щодо наявності відступів від загальних засад юридичної відповідальності, їх обґрунтованості та шляхів удосконалення. Водночас, на законодавчому рівні не передбачено ефективних механізмів для швидкого оскарження помилкових рішень

або перевірки достовірності технічних засобів фіксації, найбільш дієвим механізмом є судовий спосіб захисту, який пов'язаний з певною юридичною складністю, необхідністю залучення правників та довготривалістю, що урахуванням розміру штрафів часто виявляється економічно недоцільним. В даній категорії справ, на сучасному етапі розвитку законодавства, правопорушення лише фіксується та частково обробляється в автоматичному режимі, однак безпосередньо постанови виносяться уповноваженою особою, і у відсутність

особи яка притягається до відповідальності, що ускладнює реалізацію права на захист. Для забезпечення правової визначеності та дотримання процесуальних гарантій необхідне вдосконалення нормативного регулювання, зокрема, запровадження чітких критеріїв притягнення до відповідальності та порядку доведення вини, розроблення механізмів спростування необґрунтованих постанов та одночасно удосконалення механізму виявлення і фіксації правопорушення та встановлення винної особи.

Література:

1. Автоматична фіксація порушень ПДР: в Україні з'являться ще 40 нових комплексів. URL: <https://mvs.gov.ua/news/avtomatichna-fiksacia-porusen-pdr-v-ukrayini-zivliatsia-shhe-40-novix-kompleksiv>
2. Битяк О. В. Автоматична фіксація порушень правил дорожнього руху як правова підстава для порушення провадження у справі про адміністративне правопорушення. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 8. С. 240–243. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-8/50>
3. Битяк О. В. Проведення у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі: окремі питання. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. № 12. С. 226–230. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2021-12/55>
4. Веселов М. Ю., Маммедова А. А. Спирні питання відповідальності власників транспортних засобів за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. *Правова держава*. 2018. № 30. С. 91–96. DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2018.30.132856>
5. Загальна теорія права : підручник / за заг. ред. М.І. Козюбри. К.: Ваіте, 2015. 392 с.
6. Ковалів М. В., Сопільник Р. Л., Єсімов С. С. Технічні засоби автоматичної фіксації адміністративних правопорушень як засіб профілактики правопорушень у сфері дорожнього руху. 2019. URL: <https://doi.org/10.5281/zenodo.3376922>
7. Кодекс України про адміністративне правопорушення : Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-X. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1984. № 51. Ст. 1122.
8. Конституція України від 28.06.1996 р. 254к/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141.
9. Крет О. Фіксування адміністративних порушень в автоматичному режимі та їх оскарження. URL: https://galpravgroup.com.ua/post/fiksuvannya-administrativnih-pravoporushen-v-avtomatichnomu-rezhimi-ta-yih-oskarzhennya/?utm_source=chatgpt.com
10. Молчанов Р. Ю. Проведення в справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія ПРАВО. 2016. Випуск 38. Том 2. С. 15–18.
11. Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.11.2017 р. № 833. Офіційний вісник України. 2017. № 92. Ст. 2800.
12. Почала роботу система відеофіксації ПДР, порушник «попався» на першій же хвилині. URL: https://epravda.com.ua/news/2020/06/1/661194/?utm_source=chatgpt.com
13. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі: Наказ МВС України від 13.01.2020 р. № 13. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/z0113-20>
14. Про затвердження Порядку безоплатного надання (у тому числі через Інтернет) інформації про адміністративне правопорушення у сфері безпеки на автомобільному транспорті, зафіксоване в автоматичному режимі, особам, за якими зареєстровано транспортні засоби, та/або безпосереднім користувачам таких транспортних засобів : Постанова Кабінету Міністрів України від 3.03.2021 р. № 180. Офіційний вісник України. 2021. № 21. Ст. 949.
15. 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). Справа № 1-34/2010 від 22 грудня 2010 р. *Вісник Конституційного Суду України*. 2011. № 1. С. 13.
16. Столбовий В. М. Кваліфікація адміністративних проступків, пов'язаних із порушенням іноземцями міграційного законодавства України. *Право і суспільство*. 2017. № 4. Ч. 2. С. 91–96.
17. У Дії додали фото і відео порушення до штрафів автофіксації: <https://mvs.gov.ua/news/u-diyi-dodali-foto-i-video-porushennia-do-strafiv-avtofiksaciyi>