

УДК 342.9.03:[351:811.122:351.78]

О. В. Битяк, молодший науковий співробітник
сектору конституційного та адміністративного
права НДІ державного будівництва та місцевого
самоврядування НАПрН України
ORCID ID : 0000-0002-6801-9790

КОЛІЗІЙНІСТЬ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЗАФІКСОВАНІ В АВТОМАТИЧНОМУ РЕЖИМІ

***Анотація.** У статті проаналізовано національне законодавство, яке встановлює адміністративну відповідальність власників транспортних засобів за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, які зафіксовані в автоматичному режимі. Висвітлено проблемні аспекти реалізації такими суб'єктами прав, передбачених законом для осіб, які притягаються до адміністративної відповідальності. Надано оцінку особливому порядку розгляду справ про вказані адміністративні делікти та констатовано наявність правових колізій із фундаментальними засадами юридичної відповідальності, встановленими положеннями Конституції України, Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), а також із рішеннями Конституційного Суду України.*

Проведеним дослідженням встановлено, що особи, які притягаються до адміністративної відповідальності за досліджуваний вид правопорушень,

фактично позбавлені прав та процесуальних гарантій, встановлених законодавством України в силу порушення принципів верховенства права (в тому числі рівності, справедливості, правової визначеності, ясності); презумпції невинуватості; індивідуалізації юридичної відповідальності; а також основних завдань та мети КУпАП, адміністративного стягнення, провадження в справах про адміністративні правопорушення, зокрема, обов'язку уповноважених органів щодо встановлення всіх обставин справи.

Ключові слова: *система автоматичної фіксації, безпека дорожнього руху, адміністративні правопорушення, відповідальність.*

Постановка проблеми. При високих показниках смертності та травматизму, рівень безпеки на дорозі в нашій державі залишається вкрай низьким, а його забезпечення є одним із ключових напрямків діяльності уряду.

Враховуючи поставлену мету, стрімкої інтеграції сучасних інформаційних, комунікаційних технологій і засобів автоматизації з транспортною інфраструктурою, транспортними засобами та учасниками дорожнього руху, дослідження що стосуються використання новітніх технологій у цій царині, як прогнозованого та ефективного способу підвищення рівня безпеки дорожнього руху, є досить актуальними.

Впровадження системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху дійсно є необхідним, однак потребує детального дослідження та значного удосконалення правового механізму регулювання процедури притягнення осіб до адміністративної відповідальності за такий вид правопорушень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Окремі спірні питання притягнення до юридичної відповідальності власників транспортних засобів за правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі, висвітлені в працях таких науковців, як: В. М. Бесчастний, В. В. Білоус, В. О. Введенська, М. Ю. Веселов, О. Б. Кишко-Єрлі, Ю. С. Коллером, А. А. Маммедова, Р. Ю. Молчанов, О. В. Проценко, А. О. Собакар, Т. А. Шумейко, А. В. Червінчук та ін.

Наведемо деякі з них. Так, В. Б. Пчелін при дослідженні окресленого нами питання, дійшов висновків про незадовільний стан нормативно-правового регулювання провадження у спра-

вах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, в силу порушення визнаних в усьому цивілізованому світі правових стандартів та презумпцій його здійснення [9, с. 187].

О. І. Мамчій наголошував на тому, що корелюючи до принципу індивідуалізації юридичної відповідальності, власник транспортного засобу, який під час фіксації правопорушення не перебував за кермом транспортного засобу, а лише передав керування ним третій особі (тим паче члену сім'ї), не може нести відповідальність, а встановлення особи, що фактично керувала автомобілем має покладатися на уповноважені органи, а не на особу, що має доводити свою невинуватість [8, с. 174].

П. І. Крайній та І. Ж. Торончук, з-поміж іншого, ще однією практичною проблемою, запровадженої законодавцем відповідальності власників транспортних засобів, вважають неможливість застосування до таких осіб, не лише положень статті 258 КУпАП, яка розкриває зміст прав осіб, що притягаються до адміністративної відповідальності, а й положень статей 21 та 22 Кодексу щодо можливості їх звільнення від відповідальності [6, с. 167].

Досить змістовними та обґрунтованими нам видаються погляди А. В. Філіппова, який вказує, що обраний вітчизняним законодавцем спосіб регулювання адміністративної відповідальності осіб за зафіксовані в автоматичному режимі правопорушення хоча і є найбільш швидким, втім, не є правильним. В першу чергу він повинен визначати гарантії дотримання прав власників транспортних засобів при притягненні їх до відповідальності, зокрема, презумпції невинуватості. Посилаючись на необхідність підтвердження належними доказами наявності факту адміністративного правопорушення та вини особи у його вчиненні, науковець пропонує доповнити КУпАП положеннями, згідно яких власник транспортного засобу не підлягає відповідальності, якщо буде встановлено, що на момент вчинення правопорушення таким транспортним засобом керувала інша особа [11, с.66].

О. Я. Лапка та Т. О. Пікуля, надаючи оцінку положенням ЗУ № 596-VIII від 14.07.2015, вказали на їх колізійний характер,

з огляду на невідповідність конституційним принципам і правовим презумпціям юридичної відповідальності, а також обов'язку адміністративного органу нести тягар доведення [7, с. 22].

Наголосимо на тому, що ми не намагались повністю охопити всі проблемні аспекти адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а ставили **за мету** лаконічно розкрити моменти, що явно порушують права і свободи людини, нівелюють гарантії їх забезпечення та суперечать конституційним принципам притягнення особи до юридичної відповідальності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Задля змістовного підкріплення зазначених позиції та думок вчених-адміністративістів, вважаємо за необхідне, в першу чергу, здійснити аналіз відповідної нормативно-правової бази, яка регулює адміністративну відповідальність за автоматично зафіксовані правопорушення в Україні та процедуру притягнення до неї.

Так, Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 14.07.2015 № 596-VIII (із наступними змінами) КУпАП доповнено положеннями статті 14–2, згідно якої 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) (за допомогою технічних засобів з функціями запису, зберігання, відтворення і передачі фото-, відеоінформації) несуть відповідальні особи [2].

До кола таких осіб належать: 1) фізична особа або керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб; 2) належний користувач транспортного засобу (якщо до Єдиного державного реєстру транспортних засобів внесено такі відомості); 3) особа, яка виконує повноваження керівника такої юридичної особи (якщо в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань відсутні відомості про керівника); 4) особа, яка ввезла такий транспортний засіб на територію України (за умови реє-

страції транспортного засобу за межами території України і відсутності обов'язку державної реєстрації в Україні) [3].

З метою встановлення процедури застосування зазначеної норми КУпАП доповнено положеннями статей 279-1-279-4, які встановлюють особливості розгляду справи про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі.

Вказаний правовий механізм передбачає: 1) встановлення відповідальної особи, визначеної у статті 14–2 КУпАП; 2) нескладання протоколу про вчинення адміністративного правопорушення; 3) винесення постанови про накладення адміністративного стягнення без участі особи, яка притягається до адміністративної відповідальності; 4) незастосування при розгляді справи положень статей 33 «Загальні правила накладення стягнення за адміністративне правопорушення», 268 «Права особи, яка притягається до адміністративної відповідальності», 280 «Обставини, що підлягають з'ясуванню при розгляді справи про адміністративне правопорушення» КУпАП [4].

При цьому, звільнення особи від відповідальності за чинного порядку, можливе лише за умови, якщо: 1) особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, надала документ, який підтверджує, що до моменту вчинення правопорушення транспортний засіб (номерний знак) був з її володіння внаслідок протиправних дій інших осіб; 2) особа, яка керувала транспортним засобом на момент вчинення зазначеного правопорушення, звернулася особисто до уповноваженого органу із заявою про визнання зазначеного факту.

Тобто, наведені законодавчі новели запровадили в Україні автоматичну фото- та відеофіксацію низки порушень Правил дорожнього руху, що визнається безумовним доказом вини відповідальних осіб, визначених статтею 14–2 КУпАП, якщо останні не доведуть, що транспортний засіб (його номерний знак) був з їхнього володіння внаслідок протиправних дій інших осіб або вчинять активні дії щодо фактичного водія транспортного засобу з метою спонукання до визнання провини. При цьому всі інші обставини вчинення адміністративного правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі, відповідно

до приписів вказаної статті, приміток до статей, які передбачають відповідні склади деліктів, не звільняють суб'єктів правопорушень від адміністративної відповідальності.

На наш погляд, разом зі включенням до КУпАП приписів нової статті 14–2 відбулося фактичне запровадження презумпції вини власника транспортного засобу (особи, за якою зареєстровано транспортний засіб або особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України – відповідальної особи). Між тим, вказані положення Закону є юридично неприйнятними з огляду на наступне.

Рішенням Конституційного Суду України від 22 грудня 2010 року № 23-рп/2010 у справі про адміністративну відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху стаття 14–1 КУпАП «Відповідальність власників (співвласників) транспортних засобів» (в редакції ЗУ від 24.09.2008 № 586-VI) була визнана такою, що не відповідає Конституції України [10].

За приписами згаданої статті 14–1 КУпАП встановлювалося, що 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 притягаються власники (співвласники) транспортних засобів.

Задля належної реалізації зазначеної норми до положень КУпАП було включено частину шосту статті 258, яка знімала з уповноваженої особи обов'язок щодо складення протоколу про адміністративне правопорушення та надавала можливість винесення постанови у справі про адміністративне правопорушення без участі особи, яка притягається до адміністративної відповідальності за автоматично зафіксоване порушення ПДР. Про її невідповідність вимогам Основного Закону зазначив Конституційний Суд у вже згаданому раніше рішенні від 22.12.2010, як наслідок, частина шоста статті 258 КУпАП втратила чинність та була виключена із положень Кодексу.

В подальшому, всупереч існуючим висновкам суду, аналогічний механізм притягнення власників транспортних засобів до відповідальності було викладено у статтях 279-1-279-4 КУпАП. Більш того, законодавець передбачив можливість неза-

стосування щодо згаданої категорії справ положень статей 33, 268, 280 КУпАП, що призвело до ще більшої дискримінації прав осіб, які притягаються до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі.

З огляду на остаточність рішення Конституційного суду України від 22.12.2010, незмінність положень Основного Закону, вважаємо за необхідне навести найголовніші невідповідності між запровадженим інститутом відповідальності за автоматично зафіксовані порушення та їхнім положенням.

По-перше, презумпція вини власника транспортного засобу або особи, яка його ввезла на територію України, й перекладення на них обов'язку доведення своєї невинуватості прямо суперечать презумпції невинуватості особи у вчиненні адміністративного правопорушення.

Не зважаючи на кримінально-правовий характер презумпції, принцип невинуватості, відображений у статті 62 Конституції України, застосовується і щодо адміністративних правопорушень [5]. Така позиція узгоджена і з положеннями ряду міжнародних нормативно-правових актів, і з поглядами наукової спільноти у вказаній сфері. Оскільки стороною обвинувачення у вчиненні адміністративного правопорушення виступає держава в особі відповідних уповноважених органів чи посадових осіб, саме такі органи (особи) зобов'язані доводити факт правопорушення та вину особи, яка його вчинила. Зміст цього твердження розкрито у положенням низки статей КУпАП: 1) статті 9, згідно якої адміністративне правопорушення характеризується виною; 2) статті 10 та 11, які характеризують форми вини (умисно та з необережності); 3) статті 280, яка безпосередньо і встановлює обов'язок уповноваженого органу (посадової особи) при розгляді справи про адміністративне правопорушення з'ясувати низку обставин, що мають значення для правильного вирішення справи, зокрема, чи було вчинено правопорушення, чи винна певна особа в його вчиненні, чи підлягає вона адміністративній відповідальності, тощо. При цьому, перекладання обов'язку доведення на осіб, які обвинувачуються у вчиненні проступку, є недопустимим.

У випадку вчинення адміністративного проступку у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, яке зафіксоване в автоматичному режимі, доведеним може бути лише факт правопорушення, а точніше – участь у ньому конкретного транспортного засобу. Від обов'язку доведення провини особи у вчиненні вказаного виду делікту уповноважені органи звільняються шляхом покладення на обвинувачених осіб обов'язку доводити свою невинуватість, що суперечить засадничим конституційним принципам юридичної відповідальності, зокрема, адміністративної.

По-друге, у разі фіксації порушень Правил дорожнього руху в автоматичному режимі і подальшого здійснення процедур застосування заходів відповідальності власник транспортного засобу (відповідальна особа) фактично позбавляється прав особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, передбачених статтею 268 КУпАП, зокрема, права на юридичну допомогу, та ін [1].

По-третє, встановлене законотворцем обмеження застосування статей 33, 268, 280 КУпАП у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, порушує гарантований статтею 24 Конституції України принцип, згідно якого громадяни мають рівні конституційні права і свободи та є рівними перед законом. Їхнє обмеження за будь-якими ознаками (мовними, расовими, політичними, релігійними, гендерними, майновими, тощо) не допускається.

Окрім принципу рівності громадян, чітко просліджується нівелювання принципу справедливості, який, хоч прямо і не закріплений у положеннях Конституції України, та, все ж таки, є складником принципу верховенства права, встановленого у частині першій статті 8 Основного Закону.

Також за запропонованого порядку розгляду справи у випадках автоматичної фіксації правопорушення комплексно порушується передбачений статтею 61 Конституції України принцип індивідуалізації юридичної відповідальності.

Корелюючи до наведеного, очевидно, що особа, яка вчинила адміністративне правопорушення у сфері забезпечення без-

пеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, не може розраховувати на врахування всіх обставин вчиненого для призначення справедливого стягнення або звільнення її від відповідальності, на відміну від будь-якої іншої особи, яка вчинила навіть однорідне правопорушення у сфері дорожнього руху.

Крім того, слід вказати, що презумпція передбачена, статтею 14–2 КУпАП, суперечить також меті адміністративного стягнення, закріпленого в статті 23 КУпАП, – виховання особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, в дусі додержання законів України, поваги до правил співжиття, а також запобігання вчиненню нових правопорушень як самим правопорушником, так і іншими особами.

Притягнення до адміністративної відповідальності особи лише за ознакою її володіння певним транспортним засобом, у спосіб, який обмежує її права, без доведення провини останньої, навпаки, викличе неповагу до чинного законодавства та держави, змусить сумніватися у букві закону та не сприятиме зміцненню правопорядку.

На наш погляд, слід окремо також виділити той факт, що в обґрунтування своєї позиції Конституційним Судом у рішенні від 22.12.2010 було, з-поміж іншого, наголошено на правовій невизначеності у встановленні суб'єкта, що притягається до відповідальності в цій сфері.

Намагаючись уникнути такої неясності, законодавець в подальшому вирішив внести зміни до суб'єктного складу правопорушень, які фіксуються в автоматичному режимі, закріпивши у статті 14–2 КУпАП адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі за відповідальними особами, перелік яких наведений нами вище.

На нашу думку, запропоновані положення у новій редакції також створюють правову невизначеність, оскільки до відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, які зафіксовані в автоматичному режимі, притягуються відповідальні особи, а не особи, які фактично керували транспортним засобом в момент вчинення правопорушення (водії транспортного засобу).

Між тим, ще більше ускладнилось практичне застосування низки статей Особливої частини КУпАП, якими передбачається адміністративна відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, адже суб'єкти правопорушень, визначених у статті 14–2 та примітках до статей 122, 123 КУпАП (у чинній редакції) до цього часу не узгоджені.

Висновки. Основна концептуальна ідея положень статті 14–2 КУпАП розкривається через встановлення презумпції вини власника транспортного засобу (відповідальної особи), а також перекладанні на цих осіб обов'язку щодо доведення своєї невинуватості у вчиненні адміністративного правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі. Вважаємо, що нововведений порядок містить ознаки неконституційності, оскільки суперечить не лише засадам КУпАП, а й Конституції України. Відбувається порушення низки гарантій забезпечення прав суб'єктів, які притягаються до адміністративної відповідальності та в сукупності з конституційними нормами створюють систему процесуальних механізмів захисту таких осіб.

Мова йде про порушення таких основних елементів верховенства права, як: 1) принцип рівності і справедливості, правової визначеності, ясності та недвозначності правової норми; 2) принципу презумпції невинуватості; 3) індивідуалізації юридичної, в тому числі адміністративної, відповідальності; 4) основного завдання Кодексу та мети адміністративного стягнення; 5) загальних правил накладення стягнення за адміністративні проступки; 6) завдань провадження в справах про адміністративні правопорушення; 7) обов'язку уповноважених органів щодо встановлення обставин, що підлягають з'ясуванню при розгляді таких справ; 8) прав осіб, які притягаються до адміністративної відповідальності.

Список використаних джерел:

1. Висновок Головного науково-експертного управління від 19.05.2015. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=2562&skl=9
2. Закон України від 14.07.2015 № 596-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/596-19>

3. Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1–212–24) від 07.12.1984 № 8073-Х. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/80731–10>
4. Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 213–330) від 07.12.1984 № 8073-Х. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/80732–10>
5. Конституція України від 28.06.1996. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>
6. Крайній П. І., Торончук І. Ж. Система фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі: окремі аспекти правозастосування. Право і суспільство. 2020. № 4. С. 163–169. DOI: <https://doi.org/10.32842/2078–3736/2020.4.23>
7. Лапка О. Я., Пікуля Т. О. Правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі або в режимі фотозйомки (відеозапису): проблеми правозастосування. Київський часопис права. 2021. № 3. С. 18–22. URL: <http://kyivchasprava.kneu.in.ua/index.php/kyivchasprava/article/view/30/28>.
8. Мамчій О. І. Проблеми притягнення до адміністративної відповідальності за порушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти: матеріали XV Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 13 листопада 2020 року). Кривий Ріг, 2020. С. 172–175.
9. Пчелін В. Б. Особливості нормативно-правового регулювання провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Науковий вісник публічного та приватного права. 2020. Вип. 6. Т. 2. С. 183–188. DOI: <https://doi.org/10.32844/2618–1258.2020.6–2.31>.
10. Рішення Конституційного Суду України у справі щодо офіційного тлумачення положень частини першої статті 14–1 КУпАП від 22.12.2010 № 23-рп/2010. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/v023p710–10>
11. Філіппов А. В. Порушення Правил дорожнього руху: чи правомірною адміністративна відповідальність в «автоматичному режимі?». DICTUM FACTUM. 2020. № 3(8). С. 59–68. DOI: <https://doi.org/10.32703/2663–6352/2020-3-8-59-68>.

References :

1. Vysnovok Holovnoho naukovo-ekspertnoho upravlinnia vid 19.05.2015. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=2562&skl=9

2. Zakon Ukrainy vid 14.07.2015 № 596-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/596-19>
3. Kodeks Ukrainy pro administratyvni pravoporushennia (statti 1–212-24) vid 07.12.1984 № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/80731-10>
4. Kodeks Ukrainy pro administratyvni pravoporushennia (statti 213–330) vid 07.12.1984 № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/80732-10>
5. Konstytutsiia Ukrainy vid 28.06.1996. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>
6. Krainii P. I. ta Toronchuk I. Zh. (2020). Systema fiksatsii administratyvnykh pravoporushen u sferi zabezpechennia bezpeky dorozhnogo rukhu v avtomatychnomu rezhymi: okremi aspekty pravozastosuvannia. *Pravo i suspilstvo*. № 4. pp. 163–169. DOI: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2020.4.23>
7. Lapka O. Ya., Pikulia T. O. (2021). Pravoporushennia u sferi bezpeky dorozhnogo rukhu, zafiksovani v avtomatychnomu rezhymi abo v rezhymi fotoziomky (videozapysu): problemy pravozastosuvannia. *Kyivskiy chasopys prava*. № 3. pp. 18–22. URL: <http://kyivchasprava.kneu.in.ua/index.php/kyivchasprava/article/view/30/28>.
8. Mamchii O. I. (2020). Problemy prytiahnennia do administratyvnoi vidpovidalnosti za porushennia u sferi bezpeky dorozhnogo rukhu, zafiksovani v avtomatychnomu rezhymi. *Transportna bezpeka: pravovi ta orhanizatsiini aspekty: materialy KhV Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii (v avtorskii redaktsii)*, (m. Kryvyi Rih, 13 lystopada 2020 roku). Kryvyi Rih, 2020. pp. 172–175.
9. Pchelin V. B. (2020). Osoblyvosti normatyvno-pravovoho rehuliuвання provadzhennia u spravakh pro administratyvni pravoporushennia u sferi zabezpechennia bezpeky dorozhnogo rukhu, zafiksovani v avtomatychnomu rezhymi. *Naukovyi visnyk publichnogo ta pryvatnogo prava*. Issuer. 6. Voll. 2. pp. 183–188. DOI: <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2020.6-2.31>.
10. Rishennia Konstytutsiinoho Sudu Ukrainy u spravi shchodo ofitsiinoho tlumachennia polozhen chastyny pershoi statti 14-1 KUpAP vid 22.12.2010 № 23-rp/2010. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/v023p710-10>
11. Filippov A. V. (2020). Porushennia Pravyl dorozhnogo rukhu: chy pravomirna administratyvna vidpovidalnist v «avtomatychnomu rezhymi?». *DICTUM FACTUM*. № 3(8). S. 59–68. DOI: <https://doi.org/10.32703/2663-6352/2020-3-8-59-68>.

O. V. Bytiak

Collision of administrative responsibility for traffic safety violations recorded in automatic mode

Summary. The article analyzes the national legislation that establishes administrative responsibility for vehicle owners for violations in the field of road

traffic safety, which are recorded in an automatic mode. It highlights problematic aspects of how these legal subjects, as provided by law for individuals subject to administrative responsibility, implement their rights. It provides an assessment of the special procedure for handling cases of the mentioned administrative offenses and identifies legal conflicts with the fundamental principles of legal responsibility as established by the Constitution of Ukraine, the Code of Ukraine on Administrative Offenses, and the decisions of the Constitutional Court of Ukraine.

The introduction of an automated system for recording violations in road traffic safety in Ukraine has taken a considerable amount of time during which the legal framework that established the grounds for administrative responsibility for such offenses and regulated the procedure for imposing it has undergone legislative changes. However, the quality of these changes, which serve as an indicator of the effectiveness of regulating the relevant social relations, is exceedingly low. Ambiguity, inconsistency, and predictability of norms remain open questions, as well as the alignment of these norms with the Constitution of Ukraine, as mentioned in the Decision of the Constitutional Court of Ukraine dated December 22, 2010, in case No. 23-рп/2010.

The issue of ensuring the constitutional rights of individuals who are considered subjects of offenses when subject to administrative responsibility for specific types of offenses, given the presumption of their guilt, requires a thorough and comprehensive scientific investigation. The current state of legal regulation in this area raises numerous questions and concerns from both the expert community and ordinary citizens.

The research conducted reveals that individuals subject to administrative responsibility for the examined type of offenses are effectively deprived of rights and procedural guarantees established by Ukrainian legislation due to violations of the principles of the rule of law (including equality, fairness, legal certainty, and clarity), the presumption of innocence, the individualization of legal responsibility, as well as the main tasks and objectives of the KUoAO, administrative enforcement, and the conduct of cases concerning administrative offenses, including the obligation of authorized authorities to establish all the circumstances of the case.

Keywords: *automatic fixation system, traffic safety, administrative offenses, responsibility.*