

НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ ІНСТИТУТ ПУБЛІЧНОГО ПРАВА

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Lazarenko', is positioned in the upper right quadrant of the page.

ЛАЗАРЕНКО МАКСИМ ВАЛЕНТИНОВИЧ

УДК 351.811.12 (477)

**АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ
ДОРОЖНЬОГО РУХУ В АВТОМАТИЧНОМУ РЕЖИМІ**

12.00.07 – адміністративне право і процес;
фінансове право; інформаційне право

**Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата юридичних наук**

Київ – 2018

Дисертацією є рукопис

Робота виконана в Науково-дослідному інституті публічного права

Науковий керівник

доктор юридичних наук, доцент

Діденко Сергій Володимирович,

Херсонський інститут Міжрегіональної академії управління персоналом,
директор

Офіційні опоненти:

доктор юридичних наук, доцент

Єщук Ольга Михайлівна,

Херсонський державний університет,

доцент кафедри адміністративного і господарського права та правоохоронної діяльності

кандидат юридичних наук

Сердюк Євгеній Васильович,

Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна»,

доцент кафедри конституційного, адміністративного права та соціально-гуманітарних дисциплін

Захист відбудеться «6» лютого 2018 р. о 12⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 26.503.01 у Науково-дослідному інституті публічного права за адресою: 03035, м. Київ, вул. Георгія Кірпи, 2 А

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Науково-дослідного інституту публічного права за адресою: 03035, м. Київ, вул. Георгія Кірпи, 2 А

Автореферат розісланий «4» січня 2018 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради



К.М. Куркова

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Обґрунтування вибору теми дослідження. Найвищою цінністю для сучасного суспільства є життя і здоров'я людини, усе інше, зокрема держава, створені нею позитивні закони та комфортне пересування на дорогах є вторинним, порівнюючи з цим. Смерть і втрата здоров'я людини настає в більшості випадків через природні чинники, серед неприродних на першому місці стійко закріпилися дорожньо-транспортні пригоди (далі – ДТП). За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я щороку в них гинуть понад 1,25 мільйона й отримують травми близько 50 мільйонів осіб. При цьому основною причиною смерті на дорозі є перевищення швидкості¹.

В Україні смертність на дорозі залишається найвищою серед усіх країн Європи: за даними Міністерства охорони здоров'я України з 2011 по 2016 рр. зареєстровано близько 170 тис. ДТП в яких загинуло 26, 5 тис. людей і 209 тис. було травмовано. Вони є першою за поширеністю причиною смертності серед молоді. Аналогічно до світової статистики ДТП із тяжкими наслідками в Україні відбуваються через перевищення водіями швидкості (39% випадків), необлаштованість пішохідних переходів (38%) та порушення правил перетину перехрестя (30%)².

При цьому слід підкреслити, що сучасне людство не може відмовитися від автомобільного транспорту, адже ним перевозяться вантажі, люди добираються на роботу, фізичні та юридичні особи задовольняють свої соціальні та економічні потреби. Іншими словами, держава не може заборонити рух транспортних заходів на дорозі. Цей процес треба врегулювати таким чином, щоб він став безпечним для людей. У цьому напрямку незамінними стають норми адміністративного права, якими регулюється притягнення осіб до відповідальності за порушення правил дорожнього руху. В означеній сфері неможливо обійтися без надбань технічного прогресу. В усіх без винятку країнах-учасницях ЄС широкого використання набули технічні засоби забезпечення безпеки дорожнього руху. Вершиною досягнень у цій сфері стали інтелектуальні системи регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, які забезпечують обов'язкове притягнення осіб до адміністративної відповідальності за порушення швидкості руху, порушення правил проїзду перехресть, дорожньої розмітки – саме ті адміністративні проступки, наслідками яких є загибель і травмування людей. Автоматизовані системи регулювання безпеки дорожнього руху також стають одним із найбільш ефективних засобів попередження суспільно небезпечних діянь в аналізованій сфері. В Україні такі системи тільки впроваджуються. Незважаючи на намагання їх запровадити, в минулому вони наражалися на критику, що була зумовлена як об'єктивними, так і суб'єктивними чинниками. До об'єктивних слід віднести недосконалість технічних

¹ Road traffic injuries. WHO. 2017. URL: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/en/>

² Смертність на дорогах в Україні залишається найвищою серед усіх країн Європи. УНІАН. 2017. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2017/05/04/infografika/suspilstvo/statystyka-dtp-ukrayini-najvyshha-smertnist-dorohax-sered-usix-krayin-yevropy>

систем фіксування порушень правил дорожнього руху, а до суб'єктивних – небажання можновладців нести відповідальність нарівні з пересічними громадянами.

Як показують результати соціологічного опитування, 73 % респондентів висловлюються за регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, а серед водіїв транспортних засобів відсоток підтримки більш низький, однак все одно залишається на високому рівні – 57 % (Додаток Б до дисертації). Логічним у цій сфері стало прийняття Верховною Радою України Закону України від 14 липня 2015 р. № 596-VIII, що встановив систему притягнення власників транспортних засобів до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі¹. Проте до сьогодні цей Закон не отримав відповідного уточнення та деталізації в підзаконних нормативно-правових актах Кабінету Міністрів України й центрального органу виконавчої влади, який здійснює державну політику у сфері безпеки дорожнього руху.

Використання сучасних автоматизованих систем у сфері безпеки дорожнього руху потребує удосконалення діючого законодавства, формулювання нових ефективних його положень в різноманітних аспектах: притягнення винних до адміністративної відповідальності зафіксованої в автоматичному режимі, особливості її застосування.

Слід зазначити, що адміністративно-правові норми займають вагоме місце у сфері правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі в цілому і тому потребують розгляду в сучасному аспекті переформатування законодавчої бази.

Впровадження автоматичного режиму під час регулювання дорожнього руху дозволить якнайбільше уникнути контактів поліцейських з правопорушниками, максимально, так би мовити виключити «людський» чинник у роботі поліції.

Теоретичною основою дослідження стали роботи таких українських учених-адміністративістів, В. Авер'янов, С. Алфьоров, Н. Армаш, М. Баймуратов, К. Баранцева, В. Басс, В. Бевзенко, Ю. Битяк, Т. Білозерська, Н. Богданова, А. Бородін, М. Бояринцева, С. Ващенко, В. Волик, В. Галуцько, Ю. Гаруст, Є. Гетьман, Ю. Гридасов, І. Грицяк, М. Гурковський, С. Віденко, І. Діткевич, О. Джафарова, М. Долгополов, О. Дробот, О. Дрозд, О. Єщук, Т. Журенок, Н. Ільєва, В. Кириченко, О. Кібенко, В. Коваленко, В. Ковальська, А. Ковальчук, Т. Коломоець, В. Колпаков, А. Комзюк, В. Корельський, М. Костів, Т. Кравцова, О. Кулешов, О. Куракін, В. Курило, А. Малько, А. Манжула, Д. Манько, В. Марков, Л. Миськів, Р. Мельник, О. Музичук, С. Нечипорук, О. Оболенський, С. Обрусна, Д. Овсянко, С. Овчарук, Я. Окар-Балаж, В. Оксін, І. Окунєв, М. Ославський, А. Папірна, В. Перевалова, С. Петков, В. П'ятковський, О. Разіна, Я. Романюк, В. Сердюк, Є. Сердюк, Є. Соболев, А. Солонар, С. Стеценко, А. Сухорукова, В. Таран, Н. Христинченко, К. Чижмарь, А. Чубенко, Л. Шереметьєва, К. Шкарупа, О. Ярмиш та ін.

¹ Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Закон України від 14 липня 2015 р. № 596-VIII / Відомості Верховної Ради. 2015. № 39. ст. 372.

Деякі дотичні аспекти адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі розглядалися в працях як вітчизняних, так і зарубіжних вчених, серед яких – М. Берлін, В. Бесчасний, Б. Бурбело, С. Будник, В. Гордєєв, Т. Гуржій, Ю. Дубинський, С. Комісаров, Б. Раціборський, А. Столяров, О. Фоменко, В. Шаповалов, Т. Шумейко та багато інших. Проте слід наголосити, що свої зусилля вони докладали для дослідження схожих чи більш загальних аспектів регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, а безпосередньо предметом їхніх досліджень зазначена проблематика не була.

Таким чином, необхідність попередження загибелі й травмування людей на дорогах, незадоволеність громадян безпекою дорожнього руху, неврегульованість на рівні підзаконних нормативно-правових актів численних питань використання автоматизованих систем у сфері безпеки дорожнього руху визначають актуальність теми дослідження, її науково-практичну значущість.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, грантами. Дисертацію виконано відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, ратифікованої Законом України від 16 вересня 2014 р. № 1678-VII, програми «Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху на 2011-2020 роки», проголошеної Генеральною Асамблеєю ООН, рекомендацій парламентських слухань на тему «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху», затверджених Постановою Верховної Ради України від 13 квітня 2016 р. № 1091-VIII, Стратегії сталого розвитку «Україна-2020», затвердженої Указом Президента України від 12 січня 2015 р. № 5 і плану науково-дослідницької роботи Науково-дослідного інституту публічного права «Правове забезпечення прав, свобод та законних інтересів суб'єктів публічно-правових відносин» (номер державної реєстрації 0115U005495).

Мета і завдання дослідження. *Мета* роботи полягає в тому, щоб на основі комплексного аналізу теоретико-методологічних засад, нормативних основ і практики діяльності публічної адміністрації розв'язати наукове завдання щодо адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.

Відповідно до поставленої мети в роботі заплановано вирішити такі *завдання*:

– розкрити юридичну природу та категорійний апарат у сфері адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі;

– визначити правовий статус суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі;

– виявити та узагальнити принципи адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі;

– розкрити механізм адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі;

– сформуувати адміністративну процедуру фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі;

– з'ясувати особливості адміністративної відповідальності за правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі;

– вивчити й узагальнити зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі;

– розробити засади вдосконалення законодавства у сфері адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.

Об'єкт дослідження – суспільні відносини, що виникають у сфері адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.

Предмет дослідження – адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.

Методи дослідження. Досягнення поставленої мети було здійснено за допомогою загальнонаукових і спеціальних методів наукового дослідження. Усі методи використано у взаємному зв'язку та органічно поєднано один з одним.

Так, *діалектичний* метод було використано для аналізу поняття адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматизованому режимі та механізму адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі (підрозділи 1.1, 2.1).

Методи *аналізу* й *синтезу* застосовувалися для дослідження правового статусу суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі у сфері використання автоматизованих систем щодо забезпечення безпеки дорожнього руху (підрозділ 1.2), метод *систематизації* – для класифікаційних аспектів, виділення категорій (підрозділи 1.2, 2.1, 2.3). Метод *узагальнення* – для підведення підсумків, узагальнення явищ та елементів (підрозділи 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.3).

Метод *порівняльного правознавства* застосовано для вивчення зарубіжного досвіду забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі (підрозділ 3.1).

Методи *моделювання та прогнозування* дозволили розробити пропозиції та рекомендації з удосконалення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху зафіксованого в автоматичному режимі (підрозділ 3.2).

Метод *індукції* використовувався для аналізу позитивних практичних напрацювань різних установ щодо адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі (підрозділи 1.1, 1.2, 1.3, 3.1, 3.2).

Висновки та пропозиції було сформульовано дисертантом на підставі наукових праць національних і зарубіжних науковців у галузі теорії держави і права, адміністративного і фінансового права, філософії права, конституційного права, порівняльного правознавства.

Наукова новизна отриманих результатів аргументується тим, що дисертація є вагомим монографічним дослідженням у вітчизняній правовій літературі, присвяченим аналізу адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі. У результаті проведеного аналізу сформовано низку висновків, рекомендацій і пропозицій, відмінних від раніше одержаних результатів:

уперше:

– доведено, що автомобільні транспортні засоби є джерелом небезпеки для людей, адже кількість загиблих у ДТП стоїть на першому місці серед неприродних причин смертності, а об'єктивність фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі є невід'ємною складовою соціального прогресу стосовно забезпечення найвищого права людини – на життя і здоров'я, а також забезпечення безперешкодного переміщення осіб та вантажів автомобільними шляхами;

– сформовано принцип адміністративної відповідальності власника за чужі протиправні дії, скоєні на його транспортному засобі, як обов'язку понести адміністративне покарання в разі здійснення на його транспортному засобі будь-якими особами, яким він прямо чи опосередковано дозволив ним користуватися (управляти), порушень правил дорожнього руху, які зафіксовані в автоматичному режимі;

удосконалено:

– поняття та зміст механізму адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі як адміністративно-правових засобів функціонування єдиної системи регулювання безпеки дорожнього руху механічно, незалежно від розсуду суб'єкта публічної адміністрації, який складається з сукупності правових елементів, основними з яких є норми адміністративного права, їх зовнішнє вираження (джерела адміністративного права), суб'єкти публічної адміністрації та відповідні адміністративні процедури;

– наукові положення щодо особливостей адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі у країнах-учасниках ЄС в аспекті того, що законодавство забезпечує невідворотність покарання порушників правил дорожнього руху незалежно від їх правового статусу, насамперед через накладення через спрощену адміністративну процедуру санкцій матеріального характеру, коли розмір штрафу варіюється залежно від доходу правопорушників і має за мету позитивно стимулювати осіб не вчиняти адміністративні правопорушення в подальшому, на яких накладено адміністративні санкції, до своєчасної сплати штрафу на теперішній момент;

– законодавство у сфері адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі щодо недопущення випадків притягнення до адміністративної відповідальності добросовісних власників транспортних засобів, на автомобілі яких незаконно виготовлено дублікати документів і номери та здійснюється експлуатація автомобіля-«двійника», а також запропоновано систематизувати в окремій главі Кодексу України про адміністративні правопорушення всі правопорушення на автомобільному транспорті, а в подальшому розробити і прийняти Кодекс безпеки дорожнього руху;

отримали подальшого розвитку:

– положення щодо адміністративно-правового статусу власника транспортного засобу у сфері регулювання безпеки дорожнього руху як потенційного суб'єкта адміністративного правопорушення, згідно з якими він набуває ознак публічності і може діяти виключно відповідно до другого принципу правового регулювання «заборонено все крім того, що прямо дозволено

законодавством» і зобов'язаний понести адміністративне покарання, якщо довірив свій транспортний засіб водію, який здійснив порушення правил дорожнього руху, і таке порушення було зафіксовано в автоматичному режимі;

– положення щодо адміністративної процедури фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі як правозастосовної адміністративної діяльності спеціальної публічної адміністрації через установа порядку фіксації та розв'язання індивідуальних адміністративних справ, юридичний факт скоєння правопорушення в яких зафіксовано за допомогою технічних засобів в автоматичному режимі, а також адміністративних проваджень щодо оскарження винесеної без розсуду посадової особи постанови в адміністративному чи судовому порядку;

– положення щодо адміністративної відповідальності за проступки, які зафіксовані в автоматичному режимі та полягають в тому, що суб'єктом такого проступку завжди є власник транспортного засобу (фізична чи юридична особа) незалежно від того, чи управляв він транспортним засобом особисто, чи довірив це іншим особам, за тим винятком, що власник звільняється від адміністративної відповідальності, якщо особа, яка порушила правил дорожнього руху, заволоділа чужим транспортним засобом протиправно.

Особистий внесок здобувача. Дисертація виконана здобувачем самостійно. Усі сформульовані положення та висновки є результатом особистих досліджень дисертанта. Ідеї, положення чи гіпотези інших авторів мають відповідні посилання та використані лише для підкріплення позицій здобувача або відповідної наукової полеміки.

Практичне значення отриманих результатів. Визначення особливостей адміністративно-правового регулювання використання автоматизованих систем у сфері безпеки дорожнього руху має важливе теоретичне та практичне значення. Окремі положення роботи використано у:

– *науково-дослідній сфері* – положення та висновки дисертації можуть бути основою для подальшого дослідження і вирішення системних проблем державного управління у питаннях адміністративно-правового регулювання використання автоматизованих систем у сфері безпеки дорожнього руху (акт впровадження Науково-дослідного інституту публічного права);

– *навчальному процесі* – матеріали використано для підготовки курсів лекцій з навчальних дисциплін «Адміністративне право» та «Адміністративний процес» (акт впровадження Херсонського державного університету);

– *правозастосовній діяльності* – використання одержаних результатів дозволило поліпшити практичну діяльність Центру безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем при МВС України (акт впровадження Центру безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем при МВС України);

– *правотворчості* – для вдосконалення чинного законодавства щодо адміністративно-правового регулювання використання автоматизованих систем у сфері безпеки дорожнього руху (Додаток В до дисертації).

Апробація результатів дисертації. Підсумки розробки проблеми в цілому, окремі її аспекти, одержані узагальнення й висновки оприлюднені дисертантом на

науково-практичних конференціях: «Тенденції та інновації юридичної науки» (м. Тернопіль, 2014 р.); «Інновації в юридичній науці та правозастосовчій практиці» (м. Тернопіль, 2014 р.) та одній всеукраїнській науково-практичній конференції «Актуальні проблеми створення інтелектуальних і індустріальних парків» (м. Київ, 2016 р.).

Публікації. Основні положення та результати дисертації відображено в семи наукових статтях, п'ять з яких опубліковано в наукових фахових виданнях України, дві – в іноземних наукових періодичних виданнях, три – тези доповідей на науково-практичних конференціях.

Структура та обсяг дисертації. Робота складається зі вступу, трьох розділів, що містять вісім підрозділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Основний обсяг дисертації складає 184 сторінки. Робота містить список використаних джерел із 236 найменувань на 28 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** здійснюється обґрунтування вибору теми дослідження, зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, грантами, розкриваються мета та завдання дослідження, наукова новизна та практичне значення отриманих результатів, апробація матеріалів дисертації, наводяться структура й обсяг дисертації.

Розділ 1 «Теоретико-правові засади адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі» містить три підрозділи, у яких виявлено та узагальнено загальнотеоретичні, загальноправові адміністративно-правові аспекти регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.

У *підрозділі 1.1 «Поняття адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі»* сформовано поняття та розкрито категорійний апарат в аналізованій сфері.

Доведено нагальність та об'єктивність фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі як невід'ємної складової соціального прогресу стосовно забезпечення найвищого права людини – права на життя і здоров'я, а також забезпечення безперешкодного переміщення осіб і вантажів автомобільними шляхами міжнародного, всеукраїнського і місцевого значення.

До складових адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі автор відносить питання: 1) сертифікації технічних засобів, що дають змогу здійснювати фотозйомку або відеозапис і питання їх функціонування згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах; 2) технічного обслуговування таких засобів, адміністративно-правових аспектів їх перевірки, визначення придатності до подальшої експлуатації та підстав зняття їх з експлуатації; 3) адміністративної процедури фіксації в автоматичному режимі порушень правил дорожнього руху; 4) адміністративного провадження притягнення власників (інших винних осіб) до адміністративної відповідальності; 5) адміністративного провадження оскарження

постанов про накладення адміністративного стягнення; б) адміністративно-правових чинників посягання на честь і гідність осіб, які дистанційно здійснюють контроль за регулюванням безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.

Доведено, що адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі – це побудована на принципі тимчасової винуватості власника транспортного засобу як джерела високої соціальної небезпеки, система підготовчих (технічно-адміністративних), безпосередньо фіксує і подальших адміністративних дій, які здійснюються автоматично, незалежно від розсуду суб'єкта публічної адміністрації, з метою забезпечення найвищого права – на життя і здоров'я людей, безперешкодного і безаварійного руху транспортних засобів та з можливістю оскарження винесеної в автоматичному режимі процедури в адміністративному або судовому порядку.

Підрозділ 1.2 «Правовий статус суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі» присвячено визначенню завдань (функцій), адміністративних обов'язків і прав суб'єктів, які є учасниками адміністративно-правових відносин у сфері регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, а також порядку і підстав виникнення правосуб'єктності в деяких із них.

Доведено, що в аналізованій сфері власник транспортного засобу є основним суб'єктом адміністративно-правового регулювання, адже саме він у більшості випадків є суб'єктом адміністративного правопорушення. Його загальна правосуб'єктність виникає на основі норм цивільного права, коли він здійснює купівлю транспортного засобу, а спеціальна (адміністративна) – після проходження державної реєстрації транспортного засобу. Саме остання складова дозволяє власнику транспортного засобу бути носієм адміністративних обов'язків і прав особисто чи довірити у встановленому законом порядку управління транспортного засобу іншим особам. В останньому випадку власник транспортного засобу як джерела соціальної небезпеки залишається зобов'язаним перед громадянами та суспільством у цілому за безпечну експлуатацію транспортного засобу. Якщо юридичний факт порушення був зафіксований в автоматичному режимі сертифікованими технічними засобами, то він зобов'язаний понести адміністративне покарання.

Підкреслюється, що в більшості випадків власник транспортного засобу набуває ознак публічності і може з цих питань також діяти відповідно до другого принципу правового регулювання. Іншими словами, він втрачає право безвідповідально надавати свій транспортний засіб іншим особам.

У підрозділі 1.3 *«Принципи адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі»* виявлено й описано керівні засади, які визначають внутрішні переконання власників транспортних засобів, а також сутнісні основоположні засади адміністративної діяльності публічної адміністрації та суддів при притягненні осіб до адміністративної відповідальності за правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі та попередженні таких правопорушень у подальшому.

Здобувач підкреслює два ключових моменти, які вплинули на формування основоположних правил у цій сфері: по-перше, транспортні засоби є джерелом соціальної небезпеки, смертність від яких займає перше місце серед причин неприродних смертей людей; відповідно, здійснюючи адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, публічна адміністрація здійснює не просто захист безпеки дорожнього руху (право громадян на безперешкодне і безперебійне транспортування товарів і пасажирів), а безпосередньо захищає право людини на життя і здоров'я як цінності найвищого рівня; по-друге, власники транспортних засобів під час їх купівлі мають усвідомлювати, що вони є джерелом соціальної небезпеки, а їх власність (транспортний засіб) не має використовуватися на шкоду людині й суспільству.

Основоположним принципом у сфері адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі є принцип відповідальності власника транспортного засобу за суспільну небезпеку, яка загрожує іншим особам або суспільству незалежно від того, хто був за кермом транспортного засобу в момент фіксації порушення за допомогою автоматизованих систем правил дорожнього руху. Цей принцип пропонується сформулювати як «принцип відповідальності власника за чужі протиправні дії, скоєні на його транспортному засобі».

Розділ 2 «Зміст адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі» складається з трьох підрозділів, присвячених аналізу основних юридичних складових окресленого змісту.

Підрозділ 2.1 «Механізм адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі» присвячено формуванню категорійного апарату та розкриттю правових елементів адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.

До елементів механізму адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі віднесено норми адміністративного права та їх зовнішнє вираження – джерела адміністративного права; суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі; принципи діяльності публічної адміністрації щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі; форми й методи адміністративної діяльності публічної адміністрації в означеній сфері; адміністративні процедури забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.

Адміністративно-правові відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, як складовий елемент окресленого в цьому підрозділі механізму – це форма соціальної взаємодії спеціальної публічної адміністрації та об'єктів публічного управління (водіїв та інших учасників дорожнього руху), що виникає на підставі адміністративно-правових норм з метою ефективного забезпечення прав громадян на безпечний і безперешкодний рух за допомогою автоматизованих систем, учасники якої мають суб'єктивні права і несуть юридичні обов'язки.

Юридичні факти у сфері безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі можуть бути відповідною мірою класифіковані: 1) події, настання яких як юридичних фактів не залежать від волі суб'єктів адміністративного права, (стихійне лихо, коли автоматичні засоби забезпечення дорожнього руху не працюють або неадекватно фіксують порушення правил дорожнього руху); 2) діяння, що поділяються на: а) дії, вольові акти поведінки людей, які мають свідомо-вольовий характер, (наприклад коли водій транспортного засобу свідомо порушує швидкісний режим руху); б) бездіяльність, пасивна поведінка суб'єктів права, (наприклад, коли відповідний суб'єкт публічної адміністрації здійснює провадження щодо порушення правил дорожнього руху зафіксованого за допомогою автоматичних технічних систем). Зрозуміло, що діяння можуть бути як правомірні, що здійснюються в межах адміністративно-правових норм, і протиправні, що здійснюються з порушенням адміністративно-правових норм.

Відзначається, що на сьогоднішній день відсутня система джерел адміністративного права, яка б дала змогу забезпечити адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі саме на рівні розпорядчої діяльності публічної адміністрації.

У підрозділі 2.2 «Адміністративна процедура фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі» розкрито порядок і послідовність провадження, його етапів та адміністративних дій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.

Доведено, що аналізована процедура складається з двох адміністративних проваджень – фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі та оскарження власником транспортного засобу постанови про адміністративного стягнення.

Встановлено, що провадження фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі складається з певних стадій, які поділено на певні етапи та адміністративні дії.

При цьому перша стадія визначає порядок автоматичної фіксації (фотозйомки або відеозапису) подій, що містять ознаки правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за допомогою технічних засобів, які працюють в автоматичному режимі.

Друга стадія полягає в тому, що публічна адміністрація здійснює технічно-правовий нагляд за обробкою зафіксованих юридичних фактів порушення особою, яка керувала транспортним засобом на момент вчинення адміністративного правопорушення, що складається з трьох етапів, які поділяються на певні адміністративні дії.

Перший етап: фіксація подій з ознаками правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих із використанням технічних засобів, що складається з двох адміністративних дій: 1) безпосередньої фіксації подій з ознаками правопорушень, зафіксованих із використанням технічних засобів; 2) створення метаданих (інформаційних повідомлень) та їх надсилання захищеними каналами зв'язку до автоматизованої системи обробки даних.

Другий етап: використання автоматизованих систем для обробки даних під наглядом спеціальної публічної адміністрації без можливості втручання у процедуру формування постанови про накладення адміністративного правопорушення, що складається з таких основних дій: 1) перевірка легальності повідомлень, отриманих від технічних засобів з ознаками адміністративного правопорушення; 2) автоматизований аналіз інформаційних повідомлень, отриманих від технічних засобів; 3) розміщення зафіксованої інформації на офіційному веб-сайті; 4) автоматизоване формування та друк постанови про накладення адміністративного стягнення за правопорушення на власника транспортного засобу; 5) інформування власників транспортних засобів про правопорушення, вчинені на їхніх транспортних засобах; 6) автоматизований облік накладених і сплачених штрафів.

Третій етап стадії фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі полягає у збереженні технічних, матеріальних і процесуальних даних, зафіксованих із використанням технічних засобів.

Підрозділ 2.3 «Адміністративна відповідальність за правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі» присвячено особливостям притягнення до адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, які були допущені власником або іншими особами, яким він дозволив управляти транспортним засобом, що зафіксовані в автоматичному режимі.

Виявлено, що в автоматичному режимі можуть бути зафіксовані адміністративні проступки, передбачені ст.ст. 122, 123 Кодексу України про адміністративні правопорушення, відповідно до яких об'єктами правопорушення є: по-перше, перевищення встановлених обмежень швидкості руху, вимог дорожніх знаків, розмітки проїзної частини доріг, правил зупинки, стоянки, проїзду пішохідних переходів, ненадання переваги в русі пішоходам і рух тротуаром чи пішохідною доріжкою; по-друге, проїзд на заборонний сигнал світлофора, порушення правил проїзду перехресть, зупинок транспортних засобів загального користування, порушення правил обгону й зустрічного роз'їзду, розташування транспортних засобів на проїзній частині, порушення правил руху автомагістралями; по-третє, ненадання переваги в русі транспортним засобам спеціальних публічних служб, ненадання переваги маршрутним транспортним засобам; по-четверте, зупинка чи стоянка транспортних засобів у місцях, де це заборонено; по-п'яте, порушення правил руху через залізничні переїзди.

Визначено процедурні особливості розгляду справ про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що зафіксоване в автоматичному режимі: специфіку адміністративної діяльності уповноваженого підрозділу Національної поліції, який установлює особу, за якою зареєстровано відповідний транспортний засіб, строки і порядок надсилання постанови (ст. 279-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення), особливості розгляду справ про вчинене правопорушення на транспортному засобі, зареєстрованому за межами України (ст. 279-2 Кодексу України про адміністративні правопорушення); підстави та порядок звільнення власника транспортного засобу від адміністративної відповідальності (ст. 279-3 Кодексу України про адміністративні правопорушення).

Розділ 3 «Удосконалення адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі» складається з двох підрозділів, у яких розкрито зарубіжний досвід і сформовано положення щодо вдосконалення законодавства в означеній сфері.

У підрозділі 3.1 «Зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі» зазначається, що прогресивні прагнення інтеграції до високорозвиненої європейської спільноти викликають необхідність впроваджувати ефективні положення автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху.

Зазначається, що Україна залишається єдиною Європейською країною, яка не використовує технологію автоматичного фіксування порушень правил дорожнього руху.

Застосування досвіду використання приладів автоматичної фіксації під час забезпечення безпеки дорожнього руху в різних країнах має важливе значення для нашої країни. На всіх континентах світу вони застосовуються в більшій чи меншій мірі.

Автором зазначено елементи регулювання безпеки дорожнього руху багатьох країн: Туреччини, Китаю, Єгипту, Індії, Франції, Великої Британії, Швеції, Федеративної Республіки Німеччини, Нідерландів. Акцентується увага на позитивних моментах запозичення зарубіжного досвіду, але пропонується імплементувати їх з урахуванням нашої національної специфіки.

В Польщі встановлена велика кількість автоматичних приладів фіксації порушень правил дорожнього руху, найбільш розповсюдженими з яких є фоторадари. Вони дають інформацію за досить багатьма характеристиками (модель і марка машини; особа водія; місце, в якому вчинено порушення; точна дата і час; швидкість, з якою рухалося авто).

В Китаї існує проблема необхідності розвантаження доріг, стримування трафіку, адже автомобільний парк є перевантаженим (тільки в Пекіні парк автомобілів перевищує 2 млн. машин). Для уникнення цієї проблеми в країні діє ціла низка програм. Наприклад, складається календар з цифрами в державних номерах, котрим дозволений виїзд в місто в певні дні. В теорії виїжджати можна коли цифри не співпадають, але досить вагомий штраф буде виписуватися при кожному проїзді під пристроями автоматичної фіксації. Уникнути появи водіїв, які готові платити досить високі штрафи, проте виїжджати на авто, допомагає бальна система (декілька порушень і забирають водійське посвідчення).

На основі аналізу досвіду таких країн як Канада, Франція, США та інших, пропонується здійснити такі необхідні дії для покращення безпеки дорожнього руху: проводити систематичну пропаганду безпечного руху на дорогах в різних установах (демонструвати наочно та розказувати людям, до чого призводять порушення правил дорожнього руху; пояснювати необхідність зниження ДТП, адже від цього прямо пропорційно залежать найцінніші блага – життя та здоров'я людей); сформулювати адекватну законодавчу базу по організації дорожнього руху (оптимізувати покарання за порушення правил дорожнього руху, систему сплати штрафів); а у сфері дорожньої інфраструктури – максимально розмістити на дорогах

камери фото та відео фіксації, фоторадари, світлофори; облаштувати необхідні парковки; відремонтувати дороги.

Пропонується також диференціювати штрафи залежно від різноманітних факторів, які є в державі (мінімального заробітку, річного заробітку порушника, його місячної заробітної плати).

Відзначається, що зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі (особливо країн Європи та США) позитивно впливає на зниження аварійності, швидке реагування на адміністративне правопорушення, а також ефективно впливає на комфорт на дорозі.

У підрозділі 3.2 *«Удосконалення законодавства у сфері адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі»* запропоновано зміни і доповнення до чинного законодавства щодо запровадження в Україні ефективної системи норм адміністративного права в аналізованій сфері.

Підкреслюється, що вітчизняне суспільство перебуває на перехідному етапі в забезпеченні безпеки дорожнього руху в цілому та фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі зокрема. Ухвалений Верховною Радою України Закон від 21 грудня 2017 р. № 5364, який вносить зміни і доповнення до Кодексу України про адміністративні правопорушення, а ще нормативно-правові акти «Про дорожній рух», «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про страхування», «Про Національну поліцію» передбачають створення законодавчого механізму невідворотності відповідальності за порушення правил дорожнього руху, зафіксовані за допомогою фото- та відеозасобів. Цей Закон може практично розблокувати процес повноцінного забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі за умови деталізації та уточнення його законодавчих положень у підзаконних нормативно-правових актах Кабінету Міністрів України, Міністерства внутрішніх справ, Міністерства інфраструктури України та органів місцевого самоврядування (щодо територіальних доріг і вулиць населених пунктів).

Після вступу цього Закону в дію слід внести зміни й доповнення до постанови Кабінету Міністрів України від 10 листопада 2017 р. № 833 «Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі», а також до Наказу Міністерства внутрішніх справ України від 10 листопада 2015 р. «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі» з метою їх приведення у відповідність та усунення суперечностей, які можуть знову заблокувати можливість запровадження ефективної безпеки дорожнього руху, зафіксованої в автоматичному режимі.

Запропоновано, що додатковою підставою гарантії панування принципу верховенства права у сфері фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі буде адміністративно-процедурний механізм звільнення власника транспортного засобу від адміністративної відповідальності у разі, якщо особа, яка порушила правила дорожнього руху, що зафіксовано в автоматичному режимі, управляла транспортним засобом, який не належить власнику (є

аналогічним «двійником» за маркою, типом, підтипом, номерним знаком і технічним паспортом з формальними ознаками схожості).

Пропонується систематизувати в окремій главі Кодексу України про адміністративні правопорушення - проступки на автомобільному транспорті, а в майбутньому прийняти Кодекс безпеки дорожнього руху України, в якому мають бути зосереджені всі норми адміністративного права, що забезпечують право на ефективне забезпечення безпеки життя і здоров'я на дорогах України.

ВИСНОВКИ

У висновках дисертації на основі теорії адміністративного права, чинного законодавства, досягнень публічної адміністрації наведено нове розв'язання наукового завдання стосовно адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, що в цілому має істотне значення для науки адміністративного права.

1. Сформовано ознаки адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, а саме: 1) метою є забезпечення найвищого права на життя і здоров'я людей, безперешкодного й безаварійного руху транспортних засобів; 2) використання під час фіксації порушень правил дорожнього руху спеціальних сертифікованих технічних засобів, які передають інформацію в режимі спеціального захисту інформації; 3) використання при притягненні до адміністративної відповідальності принципу тимчасової винності власника транспортного засобу як джерела високої соціальної небезпеки; 4) формування постанови про накладення адміністративного стягнення в автоматичному режимі незалежно від волі суб'єкта публічної адміністрації; 5) можливість оскарження винесеної в автоматичному режимі процедури в адміністративному та судовому порядку; 6) застосування дисконтності при визнанні і своєчасності сплати власником автомобіля, який порушив правила дорожнього руху.

2. Визначено, що адміністративними обов'язками власника транспортного засобу у сфері регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі є такі: забезпечувати належний технічний стан транспортних засобів; не допускати до керування транспортними засобами осіб, які не мають такого права; контролювати, щоб водій здійснював управління транспортним засобом у задовільному медичному стані; здійснювати заходи, пов'язані з профілактикою дорожньо-транспортних пригод; забезпечувати добір, підвищення кваліфікації та підвищення професійного рівня водіїв; понести покарання (сплатити штраф), якщо водій, якому власник довіряв транспортний засіб, допустив порушення правил дорожнього руху, і таке порушення було зафіксовано в автоматичному режимі.

3. Визначено, що до основоположних засад адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі належать такі: принцип відповідальності власника за чужі протиправні дії, скоєні на його транспортному засобі, принцип тимчасової винності власника транспортного

засобу; принцип збалансованості роботи всіх суб'єктів публічної адміністрації, що забезпечують безпеку дорожнього руху в автоматичному режимі; принцип невідворотності покарання власника в разі фіксації за допомогою автоматизованих систем порушення правил дорожнього руху, яке було скоєно на його транспортному засобі; принцип об'єктивності й неперервності фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі.

4. Доведено, що з метою усунення законодавчих прогалин потрібно: по-перше, визнати юридичну особу (власника транспортного засобу) суб'єктом адміністративного проступку; по-друге, безальтернативно визначити, що власник транспортного засобу має нести адміністративну відповідальність (у вигляді санкції – штрафу) за порушення правил дорожнього руху, які були допущені ним особисто або іншими особами, яким він дозволив управляти транспортним засобом, якщо таке правопорушення було зафіксовано в автоматичному режимі; по-третє, затвердити право власника транспортного засобу укладати контракт із водієм, у якому передбачати компенсацію за завдані першому прямі й моральні збитки внаслідок порушення другим правил дорожнього руху.

5. Доведено, що провадження щодо фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, як складової адміністративної процедури, полягає в сукупності спеціальних технічних засобів із відповідним програмним забезпеченням і захистом передання інформації та організаційно-правових заходів, що дають змогу публічній адміністрації здійснювати виявлення та фіксацію (фотозйомку або відеозапис) правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі та притягувати власників транспортних засобів до адміністративної відповідальності без використання розсуду з боку посадових осіб публічної адміністрації.

6. Доведено, що з суб'єктивної сторони адміністративні проступки, зафіксовані в автоматичному режимі, характеризуються в більшості випадків необережною формою вини (самовпевненістю), коли власник транспортного засобу, здійснюючи управління особисто чи передаючи його іншим особам, передбачає можливість настання суспільно небезпечного діяння внаслідок порушення правил дорожнього руху, але легковажно розраховує на його уникнення. Коли власник транспортного засобу передає його в управління (користування) іншій особі, він зобов'язаний: по-перше, формально пересвідчитися, що потенційний користувач має юридичні підстави управляти транспортним засобом; по-друге, усіма доступними засобами, переконатися, що потенційний користувач має достатній рівень знання правил дорожнього руху.

Якщо це не було зроблено належно, і це призвело до порушень правил дорожнього руху особою, якій було довірено управляти транспортним засобом, то в діяннях власника буде простежуватися самовпевненість як форма необережної вини.

7. Виявлено, що у всіх країнах-учасницях ЄС і в більшості інших зарубіжних країн автоматизовані технічні системи фіксації порушень правил дорожнього руху і притягнення до адміністративної відповідальності працюють ефективно, що призводить до реального зниження рівня правопорушень, зменшення кількості ДТП,

результатом чого є зменшення кількості загиблих, поранених і матеріальної шкоди фізичним і юридичним особам.

8. Запропоновано створити єдиний нормативно-правовий акт (Кодекс безпеки дорожнього руху), який би поєднав всі правила дорожнього руху та інноваційні положення в них, зокрема матеріальні норми відповідальності за їх порушення, відповідальність власників транспортних засобів за порушення правил дорожнього руху, зафіксованих за допомогою автоматичного режиму та процесуальні провадження у цій сфері. Запропоновано положення щодо недопущення притягнення до адміністративної відповідальності добросовісних власників транспортних засобів у разі здійснення порушення правил дорожнього руху скоєних на автомобілях-«двійниках» за маркою, типом, підтипом, номерним знаком і технічним паспортом з формальними ознаками схожості.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ які засвідчують основні наукові результати дисертації:

1. Лазаренко М. В. Адміністративно-правовий статус Центру безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем. *Інформація і право*. 2014. № 2 (11). С. 48-51.

2. Лазаренко М. В. Адміністративно-правові відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем. *Митна справа*. 2014. № 3 (93). Частина 2. С. 145-150.

3. Лазаренко М. В. Адміністративно-правовий статус спеціальних технічних засобів, які фіксують порушення правил дорожнього руху. *Журнал східноєвропейського права*. 2014. № 4. С. 68-71.

4. Лазаренко М. В. Зарубіжний досвід притягнення до адміністративної відповідальності порушників правил дорожнього руху за допомогою автоматизованих технічних систем. *Актуальні проблеми держави і права*. 2014. № 73. С. 81-84.

5. Лазаренко М. В. Функции центра безопасности дорожного движения и автоматизированных систем Государственной автомобильной инспекции МВД Украины. *Закон и жизнь*. Кишинев. 2014. № 7/3(271) С. 60-62. (Молдавия)

6. Лазаренко М.В. Совершенствование административно-правового регулирования безопасности дорожного движения в автоматическом режиме. *Право и Закон*. 2017. № 3. С. 107-112. (Киргизия).

7. Лазаренко М.В. Теоретико-правові засади адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2016. Випуск № 2. Том 3. С. 209-215.

які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

8. Лазаренко М. В. Співвідношення функцій та правосуб'єктності Центру безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем. *Тенденції та інновації юридичної науки: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Тернопіль, 27-28 травня 2014 р.)*. Тернопіль: Юридична лінія, 2014. С. 73-75.

9. Лазаренко М. В. Фактичний і юридичний зміст адміністративно-правових відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем. *Інновації в юридичній науці та правозастосовчій практиці*: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Тернопіль, 28-29 травня 2014 р.). Тернопіль: Юридична лінія, 2014. С. 22-24.

10. Лазаренко М. В. Необхідність введення «принципу тимчасової винності» («принцип квазівинності») при притягненні до адміністративної відповідальності, зафіксованої за допомогою автоматизованих систем у сфері безпеки дорожнього руху. *Актуальні проблеми створення інтелектуальних і індустриальних парків*: матеріали всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Київ, 22 лютого 2016 р.). Херсон, Грінь Д.С., 2016. С. 126-130.

АНОТАЦІЯ

Лазаренко М.В. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». – Науково-дослідний інститут публічного права, Київ, 2017.

У дисертації наведено теоретичне узагальнення й нове розв'язання наукового завдання щодо окреслення та удосконалення питань, пов'язаних з адміністративно-правовим регулюванням безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.

Розкрито поняття та зміст адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, правовий статус суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.

Доведено, що об'єктивність фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі є невід'ємною складовою соціального прогресу стосовно забезпечення найвищого права людини – на життя і здоров'я, а також забезпечення безперешкодного переміщення осіб і вантажів автомобільними шляхами.

Розкрито складові адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, до яких належить система технічно-юридичних, регламентно-юридичних, інформаційно-юридичних, адміністративно-юридичних заходів та особливостей провадження у справах про адміністративні правопорушення, що зафіксовані в автоматичному режимі.

Виявлено та описано спеціальні принципи у сфері адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, первинним з яких є принцип відповідальності власника за чужі протиправні дії, скоєні на його транспортному засобі.

Розкрито механізм адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, адміністративну процедуру фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі та адміністративну відповідальність за порушення правил дорожнього руху, що зафіксовані в автоматичному режимі.

Виявлено й описано ефективний зарубіжний досвід фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі та адміністративні процедури притягнення власників транспортних засобів до адміністративної відповідальності. Запропоновано зміни й доповнення до чинного законодавства для запровадження в Україні повноцінного функціонування фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі та деякі заходи недопущення порушення прав добросовісних власників транспортних засобів.

Ключові слова: автоматизована система, безпека дорожнього руху, транспортна безпека, адміністративні правопорушення, транспортні засоби, правила дорожнього руху, водії, камери фото- та відеофіксації, власник транспортного засобу, автоматичний режим, правосуб'єктність.

АННОТАЦІЯ

Лазаренко М.В. Административно-правовое регулирование безопасности дорожного движения в автоматическом режиме. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.07 «административное право и процесс; финансовое право, информационное право». – Научно-исследовательский институт публичного права, Киев, 2017.

В диссертации на основе теории административного права, отечественного и зарубежного законодательства, достижений публичной администрации приведено новое решение научной задачи по развитию административно-правового регулирования безопасности дорожного движения в автоматическом режиме.

В работе автор рассматривает такие ключевые вопросы, как теоретико-правовые основы административно-правового регулирования безопасности дорожного движения в автоматическом режиме, содержание административно-правового регулирования безопасности дорожного движения в автоматическом режиме и усовершенствование в этой сфере.

Соискатель обращает внимание, что в современных условиях отсутствует замкнутая система источников административного права, которая позволила обеспечить административно-правовое регулирование безопасности дорожного движения в автоматическом режиме именно на уровне распорядительной деятельности публичной администрации.

Диссертант подчеркивает, что в большинстве случаев владелец транспортного средства, с точки зрения обеспечения безопасности независимо от своей юридической природы, приобретает признаки публичности и может по этим вопросам также действовать соответственно со вторым принципом правового регулирования. Иными словами, он теряет право безответственно предоставлять свое транспортное средство другим лицам.

Первичным принципом в сфере административно-правового регулирования безопасности дорожного движения в автоматическом режиме является принцип ответственности владельца транспортного средства за общественную опасность, которая нанесена другим лицам или обществу независимо от того, кто распорядился

(был за рулем) автомобиля, мотоцикла, скутера, велосипеда, гужевой повозки в момент фиксации с помощью автоматизированных систем нарушений правил дорожного движения. Этот принцип автор сформулировал как «принцип ответственности владельца за чужие противоправные действия, совершенные на его транспортном средстве».

Раскрыт механизм административно-правового регулирования безопасности дорожного движения в автоматическом режиме. Особое внимание соискателя было посвящено анализу источников административного права, которые определяют административную процедуру фиксации нарушения правил дорожного движения в автоматическом режиме, порядок вынесения постановления и привлечения владельца (водителя) транспортного средства к административной ответственности, административные производства по обжалованию постановления о наложении санкции и административную процедуру сертификации средств автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения.

Диссертант подчеркивает, что производство фиксации правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в автоматическом режиме состоит из определенных стадий, которые разделены на определенные этапы и административные действия.

Автор проанализировал процедурные особенности рассмотрения дел об административном правонарушении в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, зафиксированном в автоматическом режиме, – специфику административной деятельности уполномоченного подразделения Национальной полиции, которое устанавливает личность, за которой зарегистрировано соответствующее транспортное средство; сроки и порядок направления постановления (ст. 279-1 Кодекса Украины об административных правонарушениях); особенности рассмотрения дел о нарушениях, совершенных на транспортном средстве, зарегистрированном за пределами Украины (ст. 279-2 Кодекса Украины об административных правонарушениях); основания и порядок освобождения владельца транспортного средства от административной ответственности (ст. 279-3 Кодекса Украины об административных правонарушениях).

Автор отмечает, что среди европейских стран Украина остается одним из лидеров среди государств со сложной ситуацией с ДТП и травматическими и летальными их последствиями.

Соискатель предлагает, что дополнительным основанием освобождения водителя транспортного средства от административной ответственности является следующее: если лицо, нарушившее правила дорожного движения, что зафиксировано в автоматическом режиме, управляло транспортным средством, которое практически не принадлежит собственнику (есть аналогичным «двойником» по марке, типу, подтипу, номерным знакам и техническому паспорту с формальными признаками сходства).

Ключевые слова: автоматизированная система, безопасность дорожного движения, транспортная безопасность, административные правонарушения, транспортные средства, правила дорожного движения, водители, камеры фото- и

видеофиксации, владелец транспортного средства, автоматический режим, правосубъектность.

SUMMARY

Lazarenko M. Administrative-legal Regulation of Road Safety in Automatic mode – *Qualifying scientific work (manuscript)*.

Thesis submitted for the degree of Doctor of Philosophy in Law, specialty 12.00.07 «Administrative Law and Process, Financial Law, Information Law». – Scientific Institute of Public Law, Kyiv, 2018.

In the dissertation the theoretical generalization and new solution of scientific tasks on the definition and improvement of issues related to administrative-legal regulation of road safety in automatic mode.

In dissertation the concept and content of administrative-legal regulation of traffic safety in automatic mode, legal status of subjects of public administration, which carry out administrative-legal regulation of road safety in automatic mode are revealed.

It is proved that the objective of fixing violations of the rules of the road in an automatic mode is an integral part of social progress in ensuring the highest human rights - on life and health, as well as the provision of unimpeded movement of persons and goods by road.

The components of administrative-legal regulation of traffic safety in an automatic mode are revealed. There are the system of technical, regulatory, informational, administrative and legal measures and peculiarities of proceedings in cases of administrative violations, which are fixed in automatic mode.

In the dissertation describes the special principle in the field of administrative-legal regulation of road safety in automatic mode. The primary of which is the principle of liability of the owner for someone else's wrongful acts of the offense on his vehicle.

The mechanism of administrative-legal regulation of traffic safety in an automatic mode, an administrative procedure for fixing violations of traffic rules in an automatic mode and administrative responsibility for violations of the, which are fixed in automatic mode, are revealed.

The effective foreign experience of fixing traffic violations in an automatic mode and administrative procedures of bringing owners of vehicles to administrative responsibility were revealed and described. Proposed changes and additions to the current legislation in order to implement in Ukraine a fully functional functioning of fixing of violations of in automatic mode and some measures to prevent the violation of the rights of honest owners of vehicles

Key words: automated system, road safety, transport safety, administrative offenses, vehicles, traffic rules, drivers, camera photo and video recording, vehicle owner, automatic mode, legal personality.