НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ВНУТРІШНІХ СПРАВ
МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

ЯЦИШИН ВОЛОДИМИР МИКОЛАЙОВИЧ

УДК 342.95/351.74:81

ДИСЕРТАЦІЯ

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ СТАТУС ПОЛІЦІЇ У СПРАВАХ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії (081 – Право)

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело
_____ В.М. Яцишин

Науковий керівник: **Братель Сергій Григорович,** кандидат юридичних наук, професор

Київ – 2023

АНОТАЦІЯ

Яцишин В.М. Адміністративно-правовий статус поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. – *Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.*

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 – Право. – Національна академія внутрішніх справ. – Київ, 2023.

У дисертації охарактеризовано категорію забезпечення безпеки дорожнього руху як об'єкта адміністративно-правового дослідження; з'ясувано місце органів Національної поліції України як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху; виокремлено елементи адміністративно-правового статусу поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; розглянуто особливості документування адміністративних правопорушень поліцейськими у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; визначено специфіку оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі; окреслено підвідомчість органам поліції справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; вивчено зарубіжний досвід діяльності органів поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та можливості його використання в Україні; визначено перспективи вдосконалення національного законодавства, що регламентує діяльність поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Визначено, що у системі суб'єктів, на яких державою покладено виконання завдань із забезпечення безпеки дорожнього руху, органи Національної поліції мають статус суб'єкта із спеціальними повноваженнями публічно-сервісної діяльності. Відповідно до ст. 52^3 Закону України «Про дорожній рух» такі повноваження визначаються як участь в межах компетенції

у реалізації державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та виконання контрольно-наглядових, дозвільних, адміністративно-процедурних повноважень.

Контрольно-наглядові повноваження НПУ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху поширюються на дотримання учасниками дорожнього руху правил експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі та паркування на майданчиках для паркування. Дозвільні повноваження реалізуються через погодження проєктів на будівництво, реконструкцію, ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу, організацію дорожнього руху, маршрутів, що можуть створити перешкоду дорожньому руху, а також видачу дозволів на участь у дорожньому русі окремих категорій транспортних засобів, дозволів на погодження маршрутів руху транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі. Адміністративно-процедурні повноваження органів НПУ у сфері безпеки дорожнього руху визначаються їх адміністративно-юрисдикційною діяльністю за напрямом та організацію супроводження транспортних засобів спеціального і спеціалізованого призначення.

Доведено, що адміністративно-правовому статусу поліції у справах про адміністративні правопорушення сфері забезпечення безпеки дорожнього руху властива певна двоплановість, яка проявляється з одного боку в тому, що Національна поліція підтримує стан захищеності учасників дорожнього руху від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків, з іншого – її підрозділи (наприклад, патрульна поліція) виконують завдання із запобігання та протидії адміністративним та кримінальним правопорушенням.

Обґрунтовано, що документування адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху повинно відповідати принципам, закріпленим у Розділі ІІ Закону України «Про Національну поліцію» («Принципи діяльності поліції»), а саме: законності, дотримання прав і свобод людини, відкритості та прозорості, політичної нейтральності, взаємодії з населенням на засадах партнерства, безперервності.

Доведено, що ефективність застосування технічних пристроїв, технічних засобів, спеціалізованого програмного забезпечення, що працює в автоматичному режимі, дозволяє документувати поліцейським адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та виконувати повноваження органів НПУ в частині, що стосується складання протоколів про адміністративні правопорушення, розгляду справ та винесення постанов про накладення адміністративного стягнення.

Визначено, що поняття підвідомчості Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху нерозривно пов'язано із адміністративно-деліктною юрисдикцією її органів та підрозділів, їх компетенцією у розгляді, вирішення справ про адміністративні правопорушення, на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку. Уповноваженими суб'єктами, наділені правом розглядати та вирішувати такі справи, окрім органів (підрозділів) Національної поліції, є виконавчі комітети (виконавчі органи) сільських, селищних, міських рад, районні, районні у місті, міські чи міськрайонні суди (судді), органи залізничного транспорту, автомобільного та електротранспорту.

Встановлено, що законодавство України, яке регламентує діяльність поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху потребує вдосконалення, зокрема, частини перша, друга ст. 14^{1} КУпАП «Відповідальність власників (співвласників) транспортних засобів», частина перша ст. 222 КУпАП «Органи Національної поліції», абзац перший п. 1 частини першої ст. 255 КУпАП «Особи, які мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення», частина перша ст. 268 КУпАП («Права особи, яка притягається до адміністративної відповідальності»), частини третя – десята ст. 279^{1} КУпАП «Розгляд справ про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та про порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)», ст. 279^{-3} КУпАП «Звільнення відповідальної особи, зазначеної

у частині першій статті 14^{-2} цього Кодексу, особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України, від адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)», частина перша ст. 300^{1} КУпАП «Порядок виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, або про порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)», Інструкція з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затверджена наказом МВС від 07.11.2015 №1395, Інструкція з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах Національної поліції, затверджена наказом МВС від 06.11.2015 №1376, Положення про Реєстр адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, затверджене наказом МВС України від 10 травня 2019 р. № 359, Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, затверджена наказом МВС від 13 січня 2020 р. №13.

Ключові слова: адміністративні правопорушення, безпека дорожнього руху, документування, дорожній рух, підвідомчість, поліція, провадження, справи про адміністративні правопорушення.

ABSTRACT

Yatsyshyn V.M. Administrative and legal status of the police in cases of administrative offenses in the field of ensuring road traffic safety. – Qualifying scientific work on manuscript rights.

Dissertation for obtaining the scientific degree of Doctor of Philosophy in specialty 081 – Law. – National Academy of Internal Affairs. – Kyiv, 2023.

The dissertation describes the category of ensuring road traffic safety as an object of administrative and legal research; the role of the National Police of Ukraine as a subject of ensuring road traffic safety has been clarified; the elements of the administrative and legal status of the police in cases of administrative offenses in the field of ensuring road traffic safety are singled out; the peculiarities of documenting administrative offenses by police officers in the field of ensuring road traffic safety are considered; the specifics of the preparation by the police of materials on administrative offenses in the field of ensuring road traffic safety, recorded in automatic mode; the sub-department of the police authorities for cases of administrative offenses in the field of ensuring road traffic safety is outlined; the foreign experience of the police authorities in the field of ensuring road traffic safety and the possibility of its use in Ukraine were studied; the prospects for improving the national legislation regulating the activities of the police in cases of administrative offenses in the field of ensuring road traffic safety are determined.

It was determined that in the system of subjects entrusted by the state with the task of ensuring road traffic safety, the National Police bodies have the status of a subject with special powers of public service activity. According to Art. 523 of the Law of Ukraine "On Road Traffic", such powers are defined as participation within the scope of competence in the implementation of state policy in the field of ensuring road traffic safety and the execution of control-supervisory, permitting, administrative-procedural powers.

The control and supervisory powers of the NPU in the field of ensuring road traffic safety extend to the observance by road users of the rules for operating

vehicles on the street and road network and parking in parking lots. Permissive powers are implemented through the approval of projects for the construction, reconstruction, repair of highways, railway crossings, road service complexes, organization of traffic, routes that can create an obstacle to traffic, as well as issuing permits for participation in traffic of certain categories of vehicles, permits for approval of traffic routes of vehicles carrying dangerous goods. The administrative-procedural powers of NPU bodies in the field of road safety are determined by their administrative-jurisdictional activity in the direction and organization of escorting special and specialized vehicles.

It has been proven that the administrative and legal status of the police in cases of administrative offenses in the field of road safety is characterized by a certain duality, which is manifested on the one hand in the fact that the National Police supports the state of protection of road users from road traffic accidents and their consequences, on the other hand – its units (for example, the patrol police) perform the tasks of preventing and countering administrative and criminal offenses.

It is substantiated that the documentation of administrative offenses in the field of ensuring road traffic safety must comply with the principles established in Section II of the Law of Ukraine "On the National Police" ("Principles of Police Activity"), namely: legality, observance of human rights and freedoms, openness and transparency, political neutrality, interaction with the population on the basis of partnership, continuity.

It has been proven that the effectiveness of the use of technical devices, technical means, and specialized software operating in automatic mode allows the police to document administrative offenses in the field of ensuring road traffic safety and to fulfill the powers of the NPU bodies in the part related to drawing up protocols on administrative offenses, handling cases and issuing resolutions on the imposition of an administrative penalty.

It was determined that the concept of sub-department of the National Police in the field of ensuring road traffic safety is inextricably linked with the administrative-delict jurisdiction of its bodies and units, their competence in

considering and resolving cases of administrative offenses in transport, in the field of road management and communications. The authorized entities empowered to consider and resolve such cases, in addition to the bodies (subdivisions) of the National Police, are the executive committees (executive bodies) of village, settlement, city councils, district, district in the city, city or city-district courts (judges), bodies railway transport, automobile and electric transport.

It was established that the legislation of Ukraine, which regulates the activities of the police in cases of administrative offenses in the field of ensuring road traffic safety, needs improvement, in particular, the first and second parts of Art. 141 of the Code of Administrative Offenses "Liability of owners (co-owners) of vehicles", part one of Art. 222 of the Code of Administrative Offenses "Organizations of the National Police", paragraph one, clause 1, part one of Article 255 of the Code of Criminal Procedure "Persons who have the right to draw up protocols on administrative offenses", part one of Art. 268 of the Code of Criminal Procedure ("Rights of a person who is subject to administrative responsibility"), parts three - ten of the article. Art. 279-3 of the Code of Criminal Procedure "Release of the responsible person specified in the first part of Article 14-2 of this Code, a person who imported a vehicle into the territory of Ukraine, from administrative liability for an offense in the field of ensuring road traffic safety, recorded in automatic mode, or for a violation of the rules of stopping, parking, parking of vehicles, fixed in the mode of photography (video recording)", part one of Art. 3001 of the Code of Criminal Procedure "Procedure for the implementation of the resolution on the imposition of an administrative sanction in the form of a fine for an offense in the field of ensuring road traffic safety, recorded in automatic mode, or on violation of the rules for stopping, parking, parking of vehicles, recorded in photo (video recording) mode", Instruction on processing by the police of materials on administrative offenses in the field of road safety, recorded not in automatic mode, approved by the order of the Ministry of Internal Affairs dated 07.11.2015 No. 1395, Instructions for the preparation of materials on administrative offenses in the bodies of the National Police, approved by the order of the Ministry of Internal Affairs dated

06.11.2015 No. 1376 , Regulations on the Register of Administrative Offenses in the Field of Road Traffic Safety, approved by the Order of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine dated May 10, 2019 No. 359, Instructions for Police Registration of Materials on Administrative Offenses in the Field of Road Safety, Recorded in Automatic Mode, approved by the Order of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine dated May 13, 2019 January 2020 No. 13.

Key words: administrative offenses, traffic safety, documentation, traffic, sub-department, police, proceedings, cases of administrative offences.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковано основні наукові результати дисертації:

1. Яцишин В.М., Братель С.Г. Правова детермінація терміну «безпека дорожнього руху». *Право і суспільство*. 2023. № 2. Т. 2. С. 335–341. DOI https://doi.org/10.32842/2078-3736/2023.2.2.49.

2. Яцишин В.М. Удосконалення норм Кодексу України про адміністративні правопорушення, які регламентують діяльність поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Держава та регіони*. Серія: Право. 2023. № 2 (80). С. 337–346. DOI https://doi.org/10.32782/1813-338X-2023.2.59

3. Яцишин В.М. Принципи документування адміністративних правопорушень поліцейськими у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Право та державне управління*. 2023. № 3. С. 447–452. DOI https://doi.org/10.32782/pdu.2023.2.64.

4. Яцишин В.М. Організація діяльності поліції зарубіжних країн у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 6. С. 760–764. DOI https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-6/181.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

5. Яцишин В.М. Повноваження органів національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Виклики сучасності та наукові підходи до їх вирішення:* матеріали Міжн. наук.-практ. конф., 12–13 серп. 2020 р. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2020. С. 132–134.

6. Яцишин В.М. Спрощена процедура розгляду поліцейськими справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. *Перспективні напрямки розвитку юридичної науки у 21-му сторіччі:* матеріали Міжн. наук.-

практ. конф., 14–15 черв. 2022 р. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2022. С. 157–160.

7. Яцишин В.М. Суб'єкти адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Науково-практичні засади розвитку наукової думки на сучасному етапі державотворення:* матеріали Міжн. наук.-практ. конф., 22–23 верес. 2021 р. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2021. С. 122–124.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ……...13
ВСТУП……..…14
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПРАВОВОГО СТАТУСУ ПОЛІЦІЇ У СПРАВАХ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ.....24
1.1. Забезпечення безпеки дорожнього руху як об’єкт адміністративно-правового дослідження…….24
1.2. Органи Національної поліції України як суб’єкт забезпечення безпеки дорожнього руху…….42
1.3. Поняття та елементи адміністративно-правового статусу поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху……62
Висновки до першого розділу……79
РОЗДІЛ 2. НАЦІОНАЛЬНА ПОЛІЦІЯ УКРАЇНИ ЯК СУБ'ЄКТ ПРОВАДЖЕННЯ У СПРАВАХ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ……...83
2.1. Документування адміністративних правопорушень поліцейськими у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху……....83
2.2. Особливості оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі……..103
2.3. Підвідомчість органам поліції справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху……123
Висновки до другого розділу……..145
РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО СТАТУСУ ПОЛІЦІЇ У СПРАВАХ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ…….149
3.1. Зарубіжний досвід діяльності органів поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та можливості його використання в Україні……149
3.2. Перспективи вдосконалення національного законодавства, що регламентує діяльність поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху……169
Висновки до третього розділу……191
ВИСНОВКИ……194
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ……....201
ДОДАТКИ……242

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ДАІ	Державна автомобільна інспекція Міністерства внутрішніх справ України
ДТП	дорожньо-транспортна пригода
КМУ	Кабінет Міністрів України
КУпАП	Кодекс України про адміністративні правопорушення
напр.	наприклад
НПУ	Національна поліція України
МВС	Міністерство внутрішніх справ України
п.	пункт
ПДР	Правила дорожнього руху
пп.	підпункт
ст.	стаття
Статут	Статут патрульно-постової служби міліції України, затверджений наказом МВС від 28.07.1994 №404
ст.ст.	статті

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Невід'ємною частиною економіки будь-якої країни є її транспортний потенціал. Попри ті переваги, що суспільство отримало від використання транспортних засобів, всезростаючою проблемою залишається небезпека, яку вони несуть життю та здоров'ю громадян. У прагненнях розробити та здійснити практичні заходи щодо зменшення кількості постраждалих та травмованих внаслідок ДТП міжнародне співтовариство, лідери багатьох держав приділяють значну увагу галузі безпеки дорожнього руху. В умовах введення воєнного стану безпека дорожнього руху залишається ключовим елементом розвитку Українського суспільства[1].

Під час брифінгу для національного телемарафону «Не розгубись у темряві» колишній очільник МВС Денис Монастирський наголосив, що питання безпеки на дорогах є одним із головних пріоритетів діяльності МВС та органів (підрозділів) НПУ[2]. За офіційними даними, протягом періоду з 01 січня 2023 р. до 31 липня 2023 р., у ДТП постраждало 12609 осіб, з поміж яких загиблими є 1610 осіб, травмовано – 158383 осіб. Порівняно із офіційними показниками за аналогічний період 2022 року спостерігається негативна динаміка зростання рівня травматизму українських громадян у ДТП. Зокрема, у період з 01 січня 2022 р. до 31 липня 2022 р. загальна кількість постраждалих становила 8924 особи. У поточному році ці показники збільшилися на 41%. Чисельність загиблих у період з 01 січня 2022 р. до 31 липня 2022 р. встановлена як 1369 осіб, що на 18% менше ніж у період з 01 січня 2023 р. до 31 липня 2023 р. Показники травматизму у порівнювані періоди є меншими на

[1] Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2024 року: розпорядження КМУ // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: від 21 жовтня 2020 р. №1360-р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-р#Text (дата звернення: 09.06.2023).

[2] Пауалішвілі Заза. За останній місяць дві третини загиблих пішоходів загинули у темну пору доби, – Монастирський. *LB.ua*. 2022. 18 листопада. URL: https://lb.ua/society/2022/11/18/536352_ostanniy_misyats_dvi_tretini.html (дата звернення: 09.06.2023).

42 % у 2022 році і становлять 11147 осіб[3]. За таких умов очевидним є, що Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схвалена розпорядженням КМУ від 21 жовтня 2020 р. №1360-р, не забезпечує отримання очікуваних результатів, зокрема, зменшення на 50% кількості загиблих і тяжко травмованих осіб внаслідок ДТП до 2030 року, порівняно із статистичними показниками 2019 року, наближення національних показників безпеки дорожнього руху до середньоєвропейського рівня, зокрема щодо соціального ризику (кількість загиблих внаслідок ДТП на 100 тис. населення), – зниження показника з восьми осіб (у 2019) до чотирьох осіб (у 2030 році)[4].

Основними причинами скоєння ДТП із загиблими та/ або травмованими особами на території України, за результатами статистичної звітності органів (підрозділів) НПУ, є порушення правил маневрування (22%), перевищення безпечної швидкості (34%), недотримання дистанції (8%), порушення правил проїзду перехрестя (8%), керування транспортним засобом у нетверезому стані (3,23%), виїзд на смугу зустрічного транспорту (1,35%), порушення правил проїзду пішохідних переходів (6%). Потрапляння України до переліку країн-лідерів серед європейських держав за питомими показниками аварійності та наслідками ДТП обумовлено недосконалістю правового механізму та нормативно-правого регулювання у сфері безпеки дорожнього руху, відсутністю чіткого розмежування повноважень центральних органів виконавчої влади щодо здійснення державного контролю у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, неудосконаленою та неефективною системою ведення справ за фактами порушення ПДР, недостатньою ефективністю

[3] Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2023 по 31.07.2023: DTP 07-2023. *Патрульна поліція*: вебсайт. URL: https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/ (дата звернення: 02.08.2023)

[4] Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2024 року: розпорядження КМУ від 21 жовтня 2020 р. №1360-р. // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-р#Text (дата звернення: 09.06.2023).

функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі[5].

Питання адміністративно-правового регулювання забезпечення безпеки дорожнього руху, юрисдикційних повноваженнь поліції, пов'язаних із запобіганням та протидією правопорушенням на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку, розглядали Абдулкадірова Е. Е., Алієв Е.К., Бааджи Н.А., Басс В. О., Бездольний М.Ю., Безпалова О.І., Битяк О. В., Благородний А. М., Бондар В. В., Братель С.Г., Вайда Т. С., Василенко С. О., Василів С. С., Варивода В. І., Вербіцька М.В., Гаджиєва Ш. Н., Галкіна О.М., Гетманчук В. М., Голіна В. В., Гордєєв В.В., Гусєва Є. І., Давидова Н.В., Демків Р. Я., Доценко В. А., Євдокимов Д. А., Жовтан П. В., Жук О. М., Завальний М.В., Клипа О. П., Коваль К.О., Когут В. М., Козар Д. К., Коломоєць Т .О., Куліков В.А., Ластович Д.М., Макарчук В.В., Миронюк Р.В., Миронюк С.А., Небеська М. С., Новіков О. В., Ободець Є.А., Парасюк В. М., Парханов Г. Р., Паскар А.Л., Риндюк І. І., Розумей Д. І., Сараєв Є. І., Сердюк А. М., Сидорець В. А., Скрипа Є. В., Смола Р.М., Стрижак А.О., Стус В.М., Сюравич В. Г., Терещенко О.О., Чанцева А. О., Червінчук А.В., Шевченко Л.В., Шкуратенюка О.В. Юнін О.С. та ін.

Дослідження вказаних авторів являють собою вагомі здобутки адміністративно-правової науки, проте в них не повною мірою знайшов відображення аналіз суспільних відносин, що виникають під час реалізації адміністративно-правового статусу поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Власне не визначеним залишається і статус поліції у справах про адміністративне правопорушення, оскільки поліцейський як уповноважений суб'єкт водночас може функціонувати як суб'єкт документування делікту і як суб'єкт розгляду та вирішення справи. Особливої уваги з огляду на судову практику потребує визначення статусу поліцейського у розгляді справи про адміністративне

[5] Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2024 року: розпорядження КМУ від 21 жовтня 2020 р. №1360-р. // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-р#Text (дата звернення: 09.07.2023).

правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі.

Необхідність удосконалити правовий механізм та нормативно-правове регулювання у сфері безпеки дорожнього руху, розмежувати повноваження органів (підрозділів) НПУ від повноважень інших суб'єктів за напрямом, визначити шляхи ефективного функціонування системи автоматичної фіксації адміністративних правопорушень, що має забезпечити отримання очікуваних результатів від впровадження Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схваленої розпорядженням КМУ від 21 жовтня 2020 р. №1360-р, вплинуло на обрання теми дисертації, об'єкта та предмета дослідження.

Зв'язок роботи за науковими програмами, планами, темами. Дисертацію виконано до Цілей сталого розвитку України на період до 2030 року, затверджених Указом Президента України від 30 вересня 2019 р. № 722/2019; Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схваленої Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р.; Національної стратегії у сфері прав людини, затвердженої Указом Президента України від 24 березня 2021 р. № 119/2021; Національної стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року, схваленої Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 квітня 2021 р. № 366-р.; Комплексного стратегічного плану реформування органів правопорядку як частини сектору безпеки і оборони України на 2023-2027 роки, схваленого Указом Президента України від 11 травня 2023 р. № 237/2023; Основних наукових напрямів та найважливіших проблем фундаментальних досліджень у галузі природничих, технічних, суспільних і гуманітарних наук на 2019-2023 рр., затверджених Постановою президії Національної академії наук України від 30 січня 2019 р. № 30; Тематики наукових досліджень і науково-технічних (експериментальних) розробок на 2020-2024 роки, затвердженої наказом МВС України від 11 червня 2020 р. № 454. Тему дисертації затверджено рішенням Вченої ради

Національної академії внутрішніх справ від 12 листопада 2020 р. (протокол № 22).

Мета і завдання дослідження. *Мета* дослідження полягає в тому, щоб на підставі теоретичного узагальнення наукових підходів, аналізу положень національного та міжнародного законодавства, практики його застосування визначити адміністративно-правовий статус поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а також виробити пропозиції щодо вдосконалення адміністративного законодавства України.

Досягнення мети потребує виконання таких *завдань*:

– охарактеризувати категорію забезпечення безпеки дорожнього руху як об’єкта адміністративно-правового дослідження;

– з’ясувати місце органів Національної поліції України як суб’єкта забезпечення безпеки дорожнього руху;

– виокремити елементи адміністративно-правового статусу поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;

– розглянути особливості документування адміністративних правопорушень поліцейськими у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;

– визначити специфіку оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі;

– окреслити підвідомчість органам поліції справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;

– вивчити зарубіжний досвід діяльності органів поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та можливості його використання в Україні;

– визначити перспективи вдосконалення національного законодавства, що регламентує діяльність поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Об'єкт дослідження – суспільні відносини, які виникають під час реалізації адміністративно-правового статусу поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Предмет дослідження – адміністративно-правовий статус поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Методи дослідження. Методологічну основу дисертації становлять концептуальні підходи до проведення наукового пошуку в галузі адміністративного права, пов'язаного з метою, об'єктом та предметом дослідження та застосуванням *діалектико-матеріалістичного методу* (розділи 1-3). Методи *аналізу, синтезу, дедукції, індукції* використовувалися для всебічного вивчення науково-теоретичних засад та практики реалізації поліцією адміністративно-правового статусу у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (розділи 1, 2). *Функціональний та системно-структурний методи* допомогли визначити компоненти терміносистеми «безпека дорожнього руху» (підрозділи 1.1., 1.3), чинники, що впливають на специфіку оформлення поліцейськими матеріалів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі (підрозділ 2.2), виокремити органи (підрозділи) НПУ у системі суб'єктів, на які державою покладено завдання забезпечувати безпеку дорожнього руху (підрозділ 1.2), дослідити особливості документування ними адміністративних правопорушень на транспорті, галузі шляхового господарства та зв'язку (підрозділ 2.1) та підвідомчості таких справ (підрозділ 2.3). *Історико-правовий метод* дозволив прослідкувати генезу повноважень органів (підрозділів) міліції, поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (підрозділ 1.2.). *Порівняльно-правовий метод* забезпечив

аналіз позицій науковців на досліджувану проблему (підрозділи 1.1, 1.3, розділ 2), наукові поняття (підрозділи 1.1, 1.3., 2.1), категорії (підрозділи 1.2., 1.3, 2.2), підходи до їх вивчення (підрозділи 1.1, 1.3., 2.3.), міжнародний досвід (підрозділ 3.1). *Герменевтичний* та *формально-догматичний методи* сприяли тлумаченню юридичних категорій, поглибленню та уточненню понятійного апарату (розділи 1-2). Методи *соціологічного дослідження* та *статистичний* метод забезпечили емпіричне підґрунтя сформованих в дисертації наукових положень щодо адміністративно-правового статусу поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (розділи 1-3).

Наукова новизна отриманих результатів полягає в тому, що дисертація є одним із перших в Україні комплексних монографічних досліджень, у якому визначено адміністративно-правовий статус поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. У результаті проведеного дослідження сформульовано низку нових положень і висновків, основні з них такі:

уперше:

– диференційовано та запропоновано визначення термінів «безпека дорожнього руху» та «забезпечення безпеки дорожнього руху». Безпека дорожнього руху – це стан суспільних відносин, що виникають між учасниками дорожнього руху, уповноваженими суб’єктами, що реалізують державну аполітику за визначеним напрямом або виконують завдання, пов’язані із забезпеченням прав кожного учасника взаємодії. Забезпечення безпеки дорожнього руху – це діяльність правоохоронних органів, інших державних органів, органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб та громадськості, які здійснюють узгоджені заходи щодо реалізації державної політики у сфері дорожнього руху і захисту національних інтересів від впливу реальних та потенційних загроз.

– систематизовано підходи до дослідження забезпечення безпеки дорожнього руху, правового статус поліції, що існують в адміністративно-правовій науці;

– окреслено відмінності, що їх має від традиційного документообігу механізм оформлення матеріалів у справах про адміністративні правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі;

удосконалено:

– класифікацію повноважень органів (підрозділів) НПУ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху з розмежуванням виконуваних завдань за контрольно-наглядовим, дозвільним та адміністративно-процедурним спрямуванням;

– розуміння «документування» як діяльності, результатом якої обов'язково є документ, що під час розгляду уповноваженою на те посадовою особою або органом справи про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху визнається або не визнається доказом;

– поняттєво-категоріальний апарат, що стосується адміністративно-правового статусу поліцейського;

дістало подальший розвиток:

– положення про багатоаспектний, динамічний характер безпеки дорожнього руху та її забезпечення, що потребує формування евристичної стратегії у вивченні;

– обґрунтування доцільності застосування суб'єктного підходу в адміністративно-правових дослідженнях забезпечення безпеки дорожнього руху;

– положення про статус поліції як суб'єкта із спеціальними повноваженнями публічно-сервісної діяльності.

Практичне значення одержаних результатів. Викладені в дисертації теоретичні положення, висновки, пропозиції та рекомендації мають прикладний характер і використовуються в:

освітньому процесі – під час проведення усіх видів занять зі здобувачами вищої освіти при вивченні навчальних дисциплін «Поліцейська діяльність», «Актуальні проблеми захисту та дотримання прав людини в правоохоронній діяльності», «Актуальні проблеми поліцейської діяльності», «Забезпечення прав людини в правоохоронній діяльності», «Забезпечення прав людини в діяльності поліції» (акт впровадження Одеського державного університету внутрішніх справ від 26 липня 2023 р.);

– *науково-дослідній діяльності* – для подальшого дослідження адміністративно-правового статусу поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а також під час підготовки підручника «Поліцейське право» та навчального посібника «Поліцейська діяльність» (акт впровадження Одеського державного університету внутрішніх справ від 20 липня 2023 р.);

– *законотворчій роботі* – під час підготовки пропозицій щодо внесення змін і доповнень до Кодексу України про адмністративні правопорушення, Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затверджена наказом МВС від 07.11.2015 №1395, Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах Національної поліції, затверджена наказом МВС від 06.11.2015 №1376, Положення про Реєстр адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, затверджене наказом МВС України від 10 травня 2019 р. № 359, Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, затверджена наказом МВС від 13 січня 2020 р. №13;

– *практичній діяльності* – під час удосконалення адміністративно-правового статусу поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Особистий внесок здобувача. Викладені в дисертації висновки й положення, що становлять її новизну, розроблені автором особисто. В опублікованих у співавторстві наукових публікаціях особистий внесок дисертанта становить не менше 50 % матеріалу.

Апробація результатів дисертації. Основні положення, висновки та пропозиції, сформульовані під час дослідження, оприлюднено на міжнародних науково-практичних конференціях «Виклики сучасності та наукові підходи до їх вирішення» (м. Київ, 12–13 серпня 2020 р.); «Перспективні напрямки розвитку юридичної науки у 21-му сторіччі» (м. Київ, 14–15 червня 2022 р.); «Науково-практичні засади розвитку наукової думки на сучасному етапі державотворення» (м. Київ, 22–23 вересня 2021 р.).

Публікації. Основні положення та висновки дослідження, сформульовані в дисертації, відображено у чотирьох статтях у наукових виданнях, включених до переліку наукових фахових видань України; тезах доповідей на трьох міжнародних науково-практичних конференціях.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається із вступу, трьох розділів, які містять вісім підрозділів, висновків, списку використаних джерел (308 найменувань на 41 сторінці) та 3 додатків на 5 сторінках. Загальний обсяг дисертації становить 247 сторінок, із них основний текст – 187 сторінок.

РОЗДІЛ 1
ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНА ХАРКТЕРИСТИКА ПРАВОВОГО СТАТУСУ ПОЛІЦІЇ У СПРАВАХ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

1.1. Забезпечення безпеки дорожнього руху як об'єкт адміністративно-правового дослідження

Генезис адміністративно-правових досліджень суспільних відносин, що виникають у сфері дорожнього руху та його безпеки, порівняно з тим, що містить чималий науковий доробок, продовжує демонструвати плинність підходів до об'єкта вивчення та неусталеність термінологічного апарату. Полеміка та зміни, що пропонуються до нормативно-правових актів, пов'язуються з функціонуванням самостійних терміносистем «безпека дорожнього руху» та «забезпечення безпеки дорожнього руху», спорадичним підпорядкуванням їх одна одній або інакше – почерговим позбавленням ознак терміносистеми з переведенням до термінологічного компонента – та потребують від нас для досягнення мети дослідження чітко сформульованої позиції у використанні термінологічного апарату. У підрозділі 1.1. «Забезпечення безпеки дорожнього руху як об'єкт адміністративно-правового дослідження» ми зробимо спробу розмежувати поняття «безпека дорожнього руху» та «забезпечення безпеки дорожнього руху», обґрунтуємо доцільність їх використання з приводу конкретних суспільних явищ та запропонуємо власне авторське визначення цих термінів, а також окреслимо концептуальний підхід, в межах якого реалізовуватимуться завдання наукової роботи.

У наказі МВС від 25 жовтня 2021 р. №783 «Про затвердження Змін до інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі» увагу привертають зміни до абзацу одинадцятого

п. 9, що передбачають виключення слова «забезпечення» у назві Реєстру адміністративних правопорушень [163], власником якого, згідно із наказом МВС від 10 травня 2019 р. №359 «Про затвердження Положення про Реєстр адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху», є держава в особі МВС [177]. У п.2 підзаконного акту закріплено, що правовою основою діяльності зазначеного Реєстру є Кодекс України про адміністративні правопорушення, Закони України «Про дорожній рух», «Про Національну поліцію», «Про інформацію», «Про доступ до публічної інформації», «Про захист персональних даних», «Про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах», «Про електронні довірчі послуги», «Про виконавче провадження», постанови КМУ від 10 листопада 2017 р. №833 «Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі», від 14 листопада 2018 р. №1024 «Про затвердження Положення про єдину інформаційну систему Міністерства внутрішніх справ та переліку її пріоритетних інформаційних ресурсів» [161], однак у переліку нормативно-правових актів сполучення «безпека дорожнього руху» використовується паралельно із сполученням «забезпечення безпеки дорожнього руху».

У КУпАП поміж двох термінологічних одиниць пріоритетним є «забезпечення безпеки дорожнього руху». Водночас це не вплинуло на те, що норми законодавчого акту мають загальну послідовність у виборі термінології для застосування. Частиною 3 ст. 299 КУпАП («Звернення постанов до виконання») у визначенні примусовості виконання постанови про накладення штрафу після закінчення строку, установленого частиною першою ст. 307 КУпАП («Строки і порядок виконання постанов про накладення штрафу»), як виняток виділяються постанови про накладання адміністративного стягнення у вигляді штрафу у сфері безпеки дорожнього руху, у тому числі зафіксовані в автоматичному режимі [98]. Текст окремих статей КУпАП одночасно містить словосполучення і «безпека дорожнього руху», і «забезпечення безпеки дорожнього руху». У частині 1 ст. 300^1 КУпАП («Порядок виконання

постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, або про порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)») щодо постанови про накладання адміністративного стягнення за правопорушення вживається термін «забезпечення безпеки дорожнього руху», а у частині 2 та частині 3 цієї ж статті щодо такої постанови використовується термін «безпека дорожнього руху» [98]. Наведені приклади вживання словосполучення «безпека дорожнього руху» є вичерпними і швидше вказують на технічні неточності законодавця при внесенні змін до закону, впорядкування його норм. Усталеність конструкції «адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» підтверджується не лише частотним використанням її у спеціалізованих нормах КУпАП, але й відомчих підзаконних актах, зокрема, наказі МВС від 07 листопада 2015 р. №1395 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі» [167] та наказі МВС від 13 січня 2020 р. №13 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі» [166].

Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо діяльності МВС, Міністерства надзвичайних ситуацій України, Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, інших центральних органів виконавчої влади, діяльність яких спрямовується та координується через відповідних міністрів» внесено зміни до Закону України «Про дорожній рух» в частині закріплення функцій забезпечення безпеки дорожнього руху за відповідними підрозділами внутрішніх справ [149]. Хоча нормативний акт не передбачає термінологічного закріплення сполучення «забезпечення безпеки дорожнього

руху», в Законі Україні «Про дорожній рух» він сприяв збереженню анахронізму відомчих підзаконних актів до сьогодення. Термінологічне сполучення «забезпечення безпеки дорожнього руху» тут вживається щодо дозвільної системи (оформлення і видача погоджень та дозволів, надання інших послуг, визначення плати за них), фіксації адміністративних правопорушень в автоматичному режимі, організації виконання встановлених вимог за напрямом, участі міністерств, інших органів виконавчої влади та об'єднань, підприємств, установ, організацій, посадових осіб, а також учасників дорожнього руху у цій діяльності [152]. Окреме тлумачення «забезпечення безпеки дорожнього руху», так само і «безпеки дорожнього руху» як термінологічних одиниць відображено лише у нормативних актах МВС, що втратили чинність [168]. Під «забезпеченням безпеки дорожнього руху» розумілася діяльність, спрямована на попередження причин та умов виникнення ДТП, зниження тяжкості їх наслідків [168], тобто пріоритетне значення у регулюванні суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху перед протидією надавалося запобіганню кримінальним та адміністративним правопорушенням. «Безпека дорожнього руху» тлумачилася як стан процесу дорожнього руху, що визначає ступінь захищеності учасників дорожнього руху від ДТП та їх наслідків [169].

У такому значенні терміни «безпека дорожнього руху» та «забезпечення безпеки дорожнього руху» функціонують і в Законі України «Про Національну поліцію». Якщо перший пов'язують із наданням дозвільних документів, щодо якого доречним є вживання словосполучення «сфера безпеки дорожнього руху» – пп. 13, пп. 15 п. 1 ст.23 Закону України «Про Національну поліцію» («Основні повноваження поліції»), то другий визначають за сферою виконання повноважень патрульної поліції та поліцейських, на яких покладаються обов'язки із забезпечення безпеки дорожнього руху в окремих регіонах та населених пунктах, де тимчасово відсутня патрульна поліція [167], – частина 1, частина 2 п. 14 розділу XI Закону України «Про Національну поліцію» («Прикінцеві та перехідні положення»),

що передбачає певну діяльність із запобігання та протидії адміністративним та кримінальним правопорушенням.

У Законах України «Про інформацію», «Про доступ до публічної інформації», «Про захист персональних даних» замість дискусійних термінологічних сполучень вживається термін «національна безпека», який від 2018 року, коли набув чинність новий Закон України «Про національну безпеку України», звузив понятєве визначення з більш ширшої захищеності «життєво важливих інтересів людини і громадянина, суспільства і держави, за якої забезпечуються сталий розвиток суспільства, своєчасне виявлення, запобігання і нейтралізація реальних та потенційних загроз національним інтересам у сферах правоохоронної діяльності, боротьби з корупцією, прикордонної діяльності та оборони, міграційної політики, охорони здоров'я, охорони дитинства, освіти та науки, науково-технічної та інноваційної політики, культурного розвитку населення, забезпечення свободи слова та інформаційної безпеки, кібербезпеки та кіберзахисту, соціальної політики та пенсійного забезпечення, житлово-комунального господарства, ринку фінансових послуг, захисту прав власності, фондових ринків і обігу цінних паперів, податково-бюджетної та митної політики, торгівлі та підприємницької діяльності, ринку банківських послуг, інвестиційної політики, ревізійної діяльності, монетарної та валютної політики, захисту інформації, ліцензування, промисловості та сільського господарства, транспорту та зв'язку, інформаційних технологій, енергетики та енергозбереження, функціонування природних монополій, використання надр, земельних та водних ресурсів, корисних копалин, захисту екології і навколишнього природного середовища та інших сферах державного управління при виникненні негативних тенденцій до створення потенційних або реальних загроз національним інтересам» [188] до орієнтованої суто на зовнішні загрози захищеності «державного суверенітету, територіальної цілісності, демократичного конституційного ладу та інших національних інтересів України від реальних та потенційних загроз» [186]. В редакції Закону

України «Про основи національної безпеки України» суспільні відносини, що виникають у сфері безпеки дорожнього руху та її безпеки, охоплювалися одним із напрямів правоохоронної діяльності як складника національної безпеки. Закон України «Про національну безпеку України» передбачає розмежування поняття національної безпеки і громадської безпеки та порядку, тобто чинна норма попри важливість безпеки дорожнього руху для національних інтересів не визначає його забезпечення як особливий напрям національної безпеки.

Закони України «Про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах», «Про електронні довірчі послуги», «Про виконавче провадження» безпосередньо не містять термінологічних словосполучень, щодо яких нами здійснюється аналіз нормативних актів, однак термінологічний апарат вказаних нормативних актів незаперечно входить до терміносистем «забезпечення безпеки дорожнього руху» та «безпека дорожнього руху». Зокрема, це стосується регулювання відносин у сфері захисту інформації в інформаційних, електронних комунікаційних та інформаційно-комунікаційних системах (Закон України «Про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах») [183], визначення правових та організаційних засад надання електронних довірчих послуг, у тому числі транскордонних, прав та обов’язків суб’єктів правових відносин у сфері електронних довірчих послуг, порядку здійснення державного нагляду (контролю) за дотриманням вимог законодавства у сфері електронних довірчих послуг, а також правових та організаційних засад здійснення електронної ідентифікації (Закон України «Про електронні довірчі послуги») [185], завершальної стадії судового провадження і примусового виконання судових рішень та рішень інших органів (посадових осіб) (Закон України «Про виконавче провадження») [147].

Постанова КМУ від 10 листопада 2017 р. №833 «Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі», окрім того, що у своїй

назві містить словосполучення «забезпечення безпеки дорожнього руху», яке визначає пріоритет у використанні термінології, так само, як і інші вище наведені нормативно-правові акти, не має усталеної однотипності. Паралельно із термінологічним сполученням «забезпечення безпеки дорожнього руху» вживається термінологічне словосполучення «безпека дорожнього руху». Для позначення сфери адміністративних правопорушень та інформації про них здебільшого у підзаконному акті застосовується термін «забезпечення безпеки дорожнього руху», хоча у п.4 та абзаці 16 п.15 Порядку функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі у наведеному прикладі маємо термін «безпека дорожнього руху» [191]. Останній власне є наявним і в назві відповідного Реєстру адміністративних правопорушень – Реєстр адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху [191].

У тексті постанови КМУ від 14 листопада 2018 р. №1024 «Про затвердження Положення про єдину інформаційну систему Міністерства внутрішніх справ та переліку її пріоритетних інформаційних ресурсів», навпаки, порівняно із постановою КМУ від 10 листопада 2017 р. №833 «Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі», перевага у термінології надається «безпеці дорожнього руху». Тут він вживається і на означення Реєстру адміністративних правопорушень, і стосовно дозвільних документів, а також самої системи фіксації адміністративних правопорушень [172]. Приклади використання термінологічного сполучення «забезпечення безпеки дорожнього руху» у постанові КМУ від 14 листопада 2018 р. №1024 «Про затвердження Положення про єдину інформаційну систему Міністерства внутрішніх справ та переліку її пріоритетних інформаційних ресурсів» відсутні.

Отже, термінологічне застосування словосполучень «безпека дорожнього руху», «забезпечення безпеки дорожнього руху» у нормативно-правовій базі і досі не має усталеного характеру. Попри намагання

законодавця здійснити загальне упорядкування за напрямом, основною проблемою невирішеності питання залишається відсутність поняттєвого тлумачення з чіткою диференціацією змісту та структурних елементів власне безпеки дорожнього руху та її забезпечення.

Скрипа Є. В. вважає, що про безпеку дорожнього руху необхідно говорити як про сукупність суспільних відносин із характерною компонентною структурою – суб'єктом, об'єктом і змістом [207, с. 175]. За власною сутністю вона є нормативно-врегульованою, виникає й знаходить свій розвиток у взаємодії учасників дорожнього руху та держави в особі уповноважених суб'єктів з метою недопущення й усунення загроз охоронюваних законом інтересів суспільства, що мають місце внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Відповідно забезпечення безпеки дорожнього руху являє собою цілеспрямований вплив суб'єктів таких відносин, інакше – це нормативно-врегульована діяльність уповноважених (або зобов'язаних) суб'єктів, спрямована на попередження дорожньо-транспортних пригод, усунення їх негативних наслідків шляхом вжиття передбачених законодавством заходів, а також дотримання встановлених правових приписів [207].

Козар Д. К., пов'язуючи забезпечення безпеки дорожнього руху із діяльністю органів Національної поліції загалом та діяльністю Департаменту патрульної поліції України, зокрема, як її структурного підрозділу, вказує на комплексність цього поняття [99, с. 132]. Вчений зазначає, що така діяльність охоплює широке коло завдань щодо трафіку на дорозі – від дотримання правил, здійснення перевірки транспортних засобів, встановлення умов та правил на перевезення небезпечних вантажів і до прийняття конкретних адміністративних рішень стосовно осіб, які їх порушують. Особливе значення у цій діяльності Козар Д. К. відводить інформаційно-аналітичному забезпеченню, тому що вважає його визначальним у запобіганні та протидії адміністративним та кримінальним правопорушенням [99, с. 132].

Парасюк В. М., Демків Р. Я., Когут В. М. вважають, що безпека дорожнього руху є невід'ємною частиною загальної організації дорожнього руху [135, с. 9]. Правова регламентація поведінки усіх учасників дорожнього руху та подальша їхня дисциплінована поведінка виконують важливу функцію у забезпеченні безпеки дорожнього руху. На відміну від безпеки дорожнього руху, що характеризується соціально-економічною спрямованістю, цілі забезпечення безпеки дорожнього руху реалізуються через заходи державного контролю, відповідно до законів та інших нормативних актів. Парасюк В. М., Демків Р .Я., Когут В. М. зазначають, що забезпечення безпеки дорожнього руху в аспекті адміністративно-правових досліджень доречно пов'язувати передусім з нормативно-правовим регулюванням власне безпеки дорожнього руху, тими законодавчими актами, які виконують роль юридичних регуляторів суспільних відносин, що виникають у сфері дорожнього руху та його безпеки [135, с. 9].

Вайда Т. С. безпеку дорожнього руху визначає як комплексне багатоаспектне явище [43, с. 134]. На підставі аналізу спеціальної літератури, систематизації інформації з відкритих джерел Інтернет-мережі, нормативно-правових актів він дійшов висновку, що основними властивостями безпеки дорожнього руху є постійно змінюваний характер, залучення великої кількості суб'єктів господарювання та органів виконавчої влади. Забезпечення дорожнього руху Вайда Т. С. пов'язує із діяльністю МВС і безпосередньо НПУ, що полягає у вжитті уповноваженими суб'єктами комплексу заходів, спрямованими на створення безпечних умов для всіх учасників дорожнього руху, впровадження ефективного зарубіжного досвіду щодо застосування пристроїв автоматичної фіксації швидкісного режиму руху транспортних засобів та притягнення правопорушників ПДР до відповідальності [43, с. 130].

Голіна В. В. пов'язує відсутність термінологічного тлумачення сполучень «безпека дорожнього руху» та «забезпечення безпеки дорожнього руху» із відсутністю конкретизації поняття «дорожній рух» [63, с. 91]. Хоча в Законі Україні «Про дорожній рух», продовжує автор, преамбула містить

пояснення щодо сутності дорожнього руху як складової публічної безпеки та правопорядку [152], сама невизначеність поняття «дорожній рух» не дозволяє виокремити істотні ознаки, що могли бути використані у формулюванні визначення терміну «безпеки дорожнього руху». Такі ознаки, являючи собою системні компоненти дорожнього руху та відображаючи його природу і сутність, мають методологічне значення для побудови стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху, а також реального зменшення в Україні показників смертності та травматизму внаслідок ДТП [63, с. 92]. Забезпечення безпеки дорожнього руху Голіною В. В. розглядається як організація ефективної взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема, щодо запобігання та протидії адміністративним та кримінальним правопорушенням [63, с. 91].

Отже, формулювання понять безпека дорожнього руху та забезпечення дорожнього руху у науковій літературі здійснюється через аналіз нормативно-правової бази та встановлення диференціальних зв'язків із сполученням «дорожній рух». Попри різноманітні тлумачення, що пропонують дослідники, безпеку дорожнього руху вони ототожнюють із станом (ситуацією) на транспортному просторі, коли загрози людському життю зведені до мінімальних або є відсутніми (досягти останнього, на думку переважної більшості авторів, на сьогоднішній день є важким завданням). Забезпечення безпеки дорожнього руху розглядається як процес взаємодії, діяльність його учасників, уповноважених суб'єктів, органів виконавчої влади, метою якого є організація безпекового простору на дорогах.

Як зазначалося вище, дискусійність термінологічного вживання словосполучень «забезпечення безпеки дорожнього руху» та «безпека дорожнього руху» потребує визначення власних наукових позицій. З цією метою доречним є застосування герменевтичного підходу, який дозволить проаналізувати норми права, що регулюють суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, виробивши єдину теорію, прийнятну для того, щоб окреслити особливості адміністративно-правового статусу

поліції за визначеним напрямом. Виконуючи функцію основного елемента юридичного права, юридичний текст має різнорівневу конотацію, що дозволяє тлумачити його не лише через осягнення сенсу джерел права, а й через розуміння авторської індивідуальності законодавця (ставлення суб'єкта до об'єкта, що потребує власного розуміння). Як слушно зазначає Пухта І. С., розвиток герменевтики, що супроводжувався становленням своєрідної онтології, вийшов за межі «мистецтва тлумачення» чи традиційного сприйняття герменевтики як методу суто гуманітарних наук. Герменевтика на сучасному етапі трансформувалася у повноцінний філософський підхід, без звернення до якого не можливо підтримати будь-яку сучасну інтелектуальну дискусію [192, с. 218].

Застосування герменевтичного підходу для диференціації термінологічних одиниць «забезпечення безпеки дорожнього руху» та «безпека дорожнього руху» допоможе не лише інтерпретувати та зрозуміти текст правової норми, пов'язаної із предметом дисертаційного дослідження, а й створити онтологічний базис, поверх якого можливим є надбудова розуміння об'єкта вивчення – адміністративно-правого статусу поліцейського. Дружиніна-Сендецька Т. В. вважає, що двосторонній полярний підхід до тлумачення юридичного тексту забезпечує ґрунтовність дослідження проблеми. Зокрема, з одного боку, дослідник може добре усвідомити передумову розуміння закону (природу особистості і пов'язаний із нею економічний, політичний, етичний тощо бік справи), а з іншого це забезпечить вторинне розуміння – як те чи інше рішення виноситься, зважаючи на його передумови [82, с. 9].

Академічний словник української мови визначає лексему «безпека» як «стан, коли кому-, чому-небудь ніщо не загрожує». Окрім цього, словникова стаття містить пояснення до словосполучення «техніка безпеки», під якою розуміють «технічні умови й засоби, які усувають небезпеку, запобігають небезпеці» [24]. Тлумачення віддієслівного іменника «забезпечення» в електронному ресурсі здійснюється за покликанням до словникової статті

лексеми «забезпечити» / «забезпечувати», що містить три значення, а саме: «1. Постачаючи щось у достатній кількості, задовольняти кого-, що-небудь у якихось потребах. 2. Створювати надійні умови для здійснення чого-небудь; гарантувати щось; 3. Захищати, охороняти кого-, що-небудь від небезпеки» [87].

Отже, одиничне функціонування іменника «безпека» в українській мові сприймається як ідеалізована картина світу, в якому відсутня потреба докладати зусилля для стабілізації або оптимального підтримання стану, коли загрози відсутні. Водночас утворення з ним словосполучень призводить до утворення антонімічних конотацій на позначення запобігання та протидії явищам, що можуть створювати умови дестабілізації безпеки. Віддієслівний іменник «забезпечення» власне у двох останніх наведених лексичних тлумаченнях якнайкраще відображає способи організації дії через створення надійних умов для належного функціонування або захист, охорону кого-, що-небудь від небезпеки.

Виходячи з таких позицій, безпека дорожнього руху являє собою стан суспільних відносин, що виникають між учасниками дорожнього руху, уповноваженими суб'єктами, що реалізують державну політику за визначеним напрямом або виконують завдання, пов'язані із забезпеченням прав кожного учасника взаємодії. Існуючи в межах Єдиної транспортної системи України [145], вона є критерієм захищеності життєво важливих для суспільства та особи інтересів, прав і свобод людини і громадянина, тобто безпека дорожнього руху є складовою державної, а в умовах введення режиму воєнного стану і національної безпеки [186].

Відповідно забезпечення безпеки дорожнього руху – це діяльність правоохоронних органів, інших державних органів, органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб та громадськості, які здійснюють узгоджені заходи щодо реалізації державної політики у сфері дорожнього руху і захисту національних інтересів від впливу реальних та потенційних загроз. Так само, як і безпека дорожнього руху, її забезпечення має багатоаспектний,

динамічний характер, тому потребує формування евристичної стратегії у вивченні.

Гусєва Є. І. зазначає, що традиційно забезпечення безпеки дорожнього руху як об'єкт адміністративно-правових досліджень розглядається через норми, що встановлюють або посилюють адміністративну відповідальність. Такий вузький підхід не дозволяє враховувати динамічні зміни у громадянському суспільстві, обумовлені створенням та розвитком різноманітних форм участі громадян у сфері публічного адміністрування [69, с. 1]. Дослідниця, виходячи із основних положень людино-центристської ідеології адміністративного права, доводить, що у забезпеченні безпеки дорожнього руху громадяни не лише здійснюють громадський нагляд за правоохоронними органами, а самі активно реалізовують права та обов'язки у взаємодії з органами публічної адміністрації та здійсненні заходів громадського впливу [69, с. 4]. По-перше, усі громадяни є учасниками дорожнього руху (хоча можуть мати різні статуси – пасажир, пішохід, водій), тому безпосередньо беруть участь у забезпеченні безпеки дорожнього руху як власної безпеки. По-друге, залежно від участі у суспільних відносинах, що виникають у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, в аспекті адміністративного права вони є активними учасниками, що сприяють встановлення взаємодії із суб'єктами владних повноважень. По-третє, громадяни є суб'єктами адміністративно-юрисдикційних відносин (наприклад, особа, яка притягається до відповідальності, потерпілий, свідок), які здійснюють або позитивний (участь), або негативний (особи, які вчиняють адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху) вплив [69, с. 9]. З цього Гусєва Є. І. робить висновок, що забезпечення безпеки дорожнього руху не може досліджуватися лише за правовою нормою, пов'язаною із притягненням особи до відповідальності за вчинення адміністративних та кримінальних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, або в аспекті виконання службових завдань,

надання сервісних послуг уповноваженими суб'єктами. Воно обов'язково повинно враховувати особливості розвитку партнерських відносин усіх учасників взаємодії [69, с. 13].

Сараєв Є. І. обстоює позицію про доречність вивчення забезпечення безпеки дорожнього руху в контексті адміністративно-правого регулювання не лише досліджуючи правовідносини за відповідним напрямом, а й враховуючи їх щільний зв'язок із організацією дорожнього руху. Таке твердження автор обґрунтовує тим, що попри допоміжне значення досліджень в галузі організації дорожнього руху для формування ефективної державної політики, не можливо ігнорувати інформацію про її межі, види та форми ДТП, вплив заходів адміністративно-правового регулювання на механізми запобігання та протидії правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху, нові ідеї щодо розробки нових заходів та удосконалення існуючих [204, с. 174]. Як зазначає Сараєв Є. І., дослідження забезпечення безпеки дорожнього руху як об'єкта адміністративного права обов'язково повинно охоплювати:

- визначення правового змісту та формулювання на цій основі поняття організація дорожнього руху;

- з'ясування змісту організації дорожнього руху як діяльності щодо встановлення та реалізації порядку цього процесу;

- визначення галузевої структури цієї діяльності;

- аналіз чинного нормативно-правого забезпечення актуального стану організації дорожнього руху;

- оцінку відповідності організації дорожнього руху встановленим вимогам та визначення необхідності внесення змін до встановленого порядку дорожнього руху з метою його вдосконалення;

- вивчення практики організації дорожнього руху;

- підготовку початкових положень про організацію дорожнього руху як правової форми діяльності органів публічного адміністрування;

- розробку концепції системи організації дорожнього руху як на окремих територіях (область, район, конгломерати міст або мегаполіс, інші населенні пункти, автомобільна дорога тощо), так і державі цілому;

- розробку пропозицій щодо розвитку і вдосконалення нормативного забезпечення організації дорожнього руху;

- підготовку і ухвалення правових актів, що юридично оформляють зміни в порядку дорожнього руху;

- підготовку завдань та монтажні роботи та інші технологічні операції з технічними засобами організації дорожнього руху відповідно до затвердженої документації;

- надання рекомендації органами публічної адміністрації (у межах компетенції) нагляду за станом організації дорожнього руху, за дотриманням встановленого порядку дорожнього руху його учасниками [204, с. 177].

Авторський колектив у складі Вариводи В. І., Євдокимова Д. А., Сюравича В. Г., Жук О. М., Риндюк І. І. вважають, що потреба досліджувати забезпечення безпеки дорожнього руху продиктована умовами сьогодення, пов’язаними із інтенсивним збільшенням чисельності транспортних засобів, що самі по собі є джерелом підвищеної небезпеки, посиленням вимог до осіб, які керують ними, недосконалістю нормативно-правового регулювання сфери та недостатньою розробкою її у науковій літературі [86, с. 7-8]. Ґрунтовність таких досліджень, на думку науковців, може бути реалізована через розгляд відповідних адміністративно-правових засобів, які є одним із найбільш ефективних структурних елементів охоронної діяльності органів державної влади, спрямованої на формування та розвиток суспільних відносин у різноманітних галузях (у тому числі у сфері дорожнього руху) на міцній нормативній основі. Власне у такому аспекті суспільні відносини, що виникають у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, стають одними чи не найважливішими об’єктами адміністративно-правової охорони і охоплюють, зокрема:

- загальнообов’язкові правила у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;

- засоби переконання, позитивного стимулювання чи заохочувальні засоби, що сприяють підвищенню творчої активності учасників суспільних відносин у сфері дорожнього руху;

- засоби адміністративного примусу, що застосовуються з метою попередження, припинення правопорушень, забезпечення провадження у справах про адміністративні проступки та притягнення порушників до адміністративної відповідальності [86, с. 42-43].

Коломоєць Т .О., Доценко В. А., Гаджиєва Ш. Н., висловлюючись за доцільність новаційного підходу, пов’язують забезпечення безпеки дорожнього руху із врахуванням актуальних загроз, вдосконаленням нормативних засад, окремих інструментів публічного адміністрування у сфері безпеки дорожнього руху, функціонуванням окремого спеціалізованого органу з нормативно закріпленим особливим правовим статусом [104, с. 164]. Аналізуючи існуючі адміністративно-правові дослідження, вчені виділяють два основних напрями, а саме: найбільш поширений, що передбачає узагальнений підхід до розгляду проблематики правого регулювання публічного адміністрування суспільних відносин у галузі транспорту, та спеціалізований, пов’язаний із вивченням окремих елементів забезпечення безпеки дорожнього руху через суб’єктний аспект. З огляду на позитивний досвід зарубіжного нормотворення, Коломоєць Т. О., Доценко В. А., Гаджиєва Ш. Н. вважають, що для розвитку національного законодавства суб’єктний підхід є більш прийнятним, однак він не повинен зводитися до висвітлення провідної ролі МВС та, зокрема, Департаменту патрульної поліції (інакше її попередника – ДАІ) або ж Національної поліції [104, с. 165].

Новіков О. В. вважає, що у дослідженні забезпечення безпеки дорожнього руху, насамперед, мають враховуватися фактори, що опосередковано чи потенційно впливають на динаміку ДТП [127, с. 95-96]. Аргументуючи власну позицію тим, що в умовах широкомасштабного

російського вторгнення в Україну 24 лютого 2022 р. та ведення воєнного стану проведення аналізу безпеки дорожнього руху є не можливим через припинення публікації офіційної статистики Департаментом патрульної поліції Національної поліції України та Офісом Генеральної прокуратури, тому єдиними орієнтирами, що вказують на зменшення чи збільшення випадків ДТП, стають показники внутрішньої міграції населення на більш безпечні території, дефіциту людського ресурсу та зміна акцентів діяльності правоохоронних органів. До факторів, що опосередковано вказують на зменшення динаміки ДТП Новіков О. В. відносить:

- тимчасову еміграцію населення;

- тимчасову заборону та інші обмеження на продаж алкогольних напоїв;

- комендантську годину;

- зменшення кількості транспортних засобів у зв’язку із знищенням їх у результаті обстрілів;

- призупинення дорожнього руху у містах, що знаходяться під постійними російськими обстрілами;

- зупинення значної кількості маршрутів через пошкодження транспортної інфраструктури, воєнні дії;

- призупинення підприємницької діяльності;

- окупація частини території України з боку Російської Федерації тощо [127, с. 95].

Поміж факторів, що потенційно вказують на збільшення динаміки ДТП дослідник виділяє:

- інтенсивність дорожнього руху на дорогах державного значення, що пов’язане з міграцією населення у «безпечні» регіони, та дорогах місцевого значення у «безпечних» містах, що обумовлене збільшенням кількості населення цих міст в результаті міграції населення);

- зниження ефективності діяльності підрозділів Департаменту патрульної поліції Національної поліції України через зміну акцентів роботи та дефіцит кадрів;

- окремі зміни правового регулювання дорожнього руху в умовах воєнного стану [127, с. 95-96]. Наприклад, допуск особи у період воєнного стану та протягом року з дня припинення або скасування дії воєнного стану до керування транспортними засобами, за наявності у неї національного посвідчення водія, виданого їй вперше на право керування транспортними засобами відповідної категорії, строк дії якого закінчився [72], допуск до керування транспортними засобами категорії С, С1 на території України осіб, які мають посвідчення водія категорії В [72; 151], обмін посвідчення водія та отримання його в разі заміни, втрати або викрадення без подання до територіальних органів з надання сервісних послуг МВС відповідної медичної довідки встановленого зразка [72].

Отже, забезпечення безпеки дорожнього руху в аспекті адміністративно-правових досліджень є багатоплановим, складним для наукового пізнання об'єктом. Його досліджують з позицій нормативного регулювання суспільних відносин (об'єктний підхід), діяльності уповноважених суб'єктів або учасників дорожнього руху, що з ними взаємодіють (суб'єктний підхід), факторів (суспільно-політичних явищ), що впливають безпосередньо чи опосередковано (дослідження детермінантів). З огляду на те, що забезпечення безпеки дорожнього руху визначалося нами у підрозділі 1.1. «Забезпечення безпеки дорожнього руху як об'єкт адміністративно-правового дослідження» як діяльність правоохоронних органів, інших державних органів, органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб та громадськості, що здійснюють узгоджені заходи щодо реалізації державної політики у сфері дорожнього руху і захисту національних інтересів від впливу реальних та потенційних загроз, подальше дослідження здійснюватиметься з позицій суб'єктного підходу. Відтак наступний підрозділ присвячуватиметься органам Національної поліції України як основному суб'єкту забезпечення безпеки дорожнього руху, їх значенню у загальній системі суб'єктів, на яких державою покладено виконання завдань із регулювання суспільних відносин, що виникають у сфері дорожнього руху та його безпеки.

1.2. Органи Національної поліції України як суб'єкт забезпечення безпеки дорожнього руху

У підрозділі 1.1. «Забезпечення безпеки дорожнього руху як об'єкт адміністративно-правового дослідження», аналізуючи термінологічні сполучення «забезпечення безпеки дорожнього руху» та «безпека дорожнього руху» ми наголошували на важливості диференціації їх за поняттєвим змістом. Застосовуючи герменевтичний підхід ми обґрунтовували доцільність використовувати термін «забезпечення безпеки дорожнього руху» щодо діяльності з реалізації державної політики у сфері дорожнього руху і захисту національних інтересів від впливу реальних та потенційних загроз. Оскільки органи НПУ не є єдиним уповноваженим суб'єктом за визначеним напрямом, у підрозділі 1.2. «Органи Національної поліції України як суб'єкт забезпечення безпеки дорожнього руху» ми визначимо їх місце у загальній системі уповноважених суб'єктів та простежимо трансформацію обсягів завдань від часів проголошення Незалежності України та до сьогодення, що покладалися на наряди патрульно-постової служби міліції, підрозділи дорожньо-патрульної служби ДАІ, патрульної служби МВС та органи НПУ.

Ст. 52 Закону України «Про дорожній рух» НПУ віднесено до органів, що здійснюють контроль у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [152]. Окрім неї, таку функцію закріплено за КМУ, місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, іншими спеціально уповноваженими на те державними органами, а також міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади. Системою уповноважених суб'єктів реалізовується дворівневий контроль: на рівні держави він здійснюється КМУ, місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, іншими спеціально уповноваженими на те державними органами; на рівні відомств – міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади [152].

Як слушно зазначає Давидова Н.В., надзвичайно широке коло суб'єктів, що безпосередньо чи опосередковано охоплює усю вертикаль державної влади, не забезпечує належний стан законності й дисципліни у сфері дорожнього руху [70, с. 32]. Водночас реформування міністерств та відомств, зокрема, реорганізація МВС, що передбачала ліквідацію ДАІ і створення підрозділів патрульної поліції, Міністерства інфраструктури України, внаслідок якого ліквідовано Публічне акціонерне товариство «ДАК «Автомобільні дороги України», децентралізація влади, що спричинила реорганізацію органів місцевого самоврядування, обумовили кардинальні зміни у системі уповноважених суб'єктів, але основний механізм забезпечення безпеки дорожнього руху так само здійснюється через адміністративно-правову систему та економіку держави. Власне стан безпеки дорожнього руху, вважає Давидова Н.В., залежить від злагоджених дій суб'єктів, на яких державною покладені відповідні повноваження [70, с. 32].

Уповноважених суб'єктів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху Давидова Н.В. ототожнює із суб'єктами адміністративного права, оскільки їх безпосередні функції і завдання мають переважно публічно-владні повноваження. Водночас усіх учасників забезпечення безпеки дорожнього руху автор пропонує класифікувати за чотирма групами:

1) суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху із загальною компетенцією;

2) суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху із спеціальною компетенцією;

3) суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху, які не мають публічно-владних повноважень;

4) недержавні формування [70].

До першої групи належать КМУ, МВС, Міністерство інфраструктури України, Міністерство оборони України, Міністерство охорони здоров'я України, Міністерство освіти і науки України. До другої групи належать органи НПУ (зокрема, підрозділи патрульної поліції, підрозділи превентивної

діяльності), Державна служба України з безпеки на транспорті, Державне агентство автомобільних доріг України, Військова інспекція безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України Міністерства оборони України, органи виконавчої влади та місцевого самоврядування, засоби масової інформації, громадські об'єднання. До третьої групи належать власне учасники дорожнього руху, власники транспортних засобів, органи місцевого самоврядування, підприємства (напр., виробники транспортних засобів, підприємства з технічного обслуговування, підприємства, які здійснюють проєктування, виготовлення, обладнання, експлуатацію, обслуговування чи ремонт автомобільних доріг, підприємства, що надають послуги з перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, паркування, евакуації транспортних засобів), навчальні заклади з підготовки водіїв. До четвертої групи належать громадські організації із захисту прав водіїв та власників транспортних засобів, пропаганди безпеки дорожнього руху та сприяння організації перевезень, а саме: Міжнародна спілка автомобільного транспорту, Всеукраїнська спілка автомобілістів, Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України, Український автомобільний альянс, Українська рада автомобілістів, Дорожній контроль, Юні інспектори руху, Асоціація безпеки дорожнього руху, Товариство учасників руху [70].

Попри те, що до системи уповноважених суб'єктів, на які державою покладено завдання забезпечувати безпеку дорожнього руху, входять КМУ, органи влади АР Крим, обласних, Київської та Севастопольської міських рад, обласних Київської та Севастопольської державної адміністрації, міські ради та їх виконавчі органи, районні ради та районні державні адміністрації, сільські, селищні ради, їх виконавчі органи, власники автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, власники транспортних засобів, міністерства, інші центральні органи виконавчої влади та об'єднання, підприємства, установи, організації, посадові особи, об'єднання громадян і громадяни [152], особливий акцент у Законі Україні «Про дорожній рух» робиться на

повноваженнях МВС та органів Національної поліції. Така позиція законодавця обґрунтована тим, що питома частка нормативно-правого регулювання у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху належить МВС (Рисунок 1). Аналізом бази законодавчих актів на офіційному веб-ресурсі Верховної Ради України виявлено, що поміж 198 нормативних актів, що існує в державі, 69 підзаконних документів (26 %) є відомчими наказами МВС.

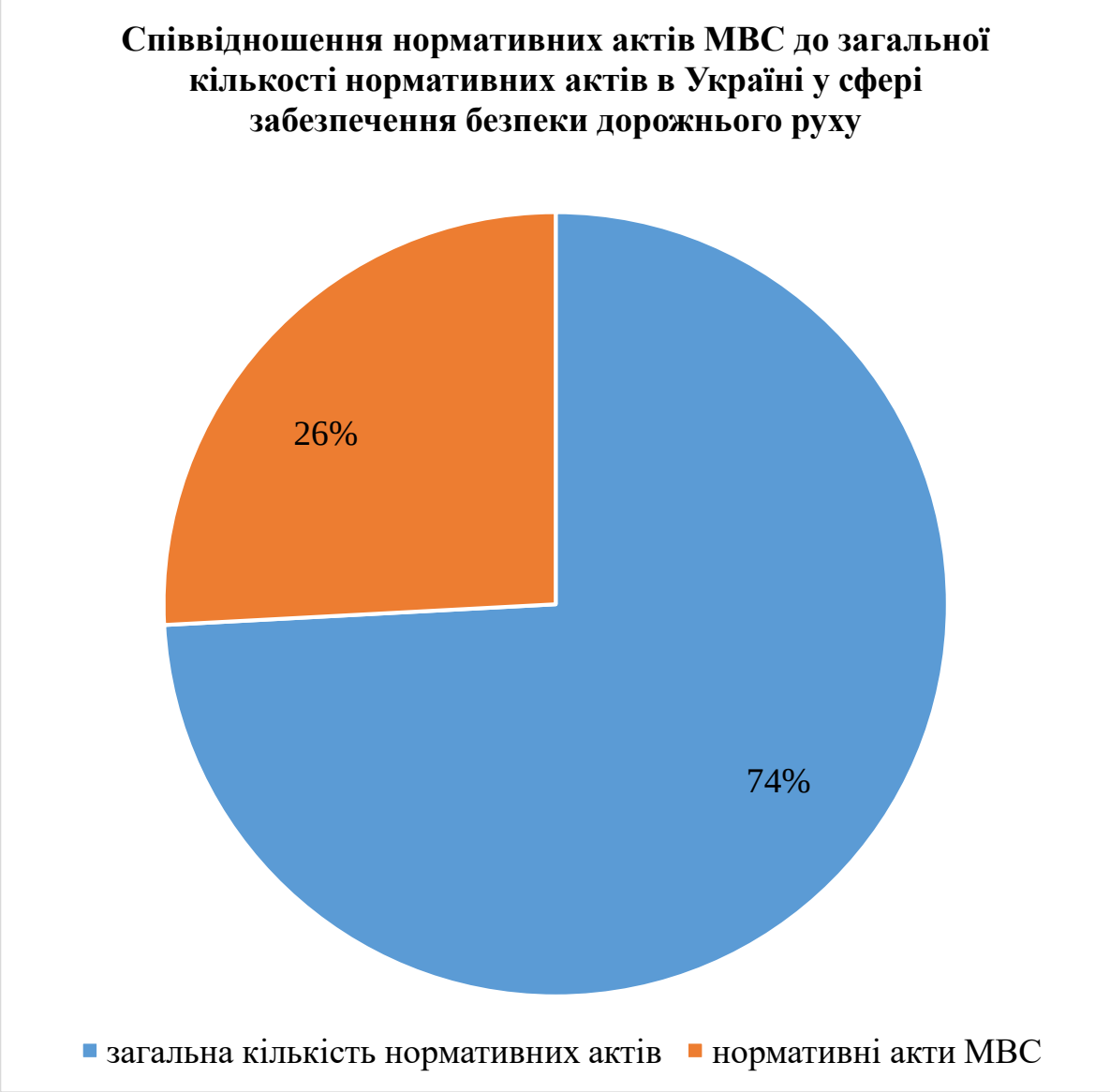

Рисунок 1

У розподілі законотворчої активності поміж суб'єктів, до компетенції яких належить забезпечення безпеки дорожнього руху, МВС посідає перше місце з кількістю 69 нормативних документів (35%), на інших суб'єктів припадає сукупний показник у 51 підзаконний акт (26%), КМУ знаходиться на третьому місці із загальною кількістю 50 нормативних актів (25%), Верховній

Раді України належить 22 законодавчих документа (11%) та четверте місце у рейтингу, а останнім у цьому списку – із кількістю 6 нормативних документів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху (3%) – є Президент України (Рисунок 2).

Рисунок 2

Шевченко Л.В., доктринально характеризуючи публічну адміністрацію у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, вважає, що в основу класифікації її суб'єктів має бути покладена сервісна концепція. З визнанням пріоритетності утвердження та забезпечення прав людини в адміністративно-правовій науці, зазначає науковець, цілком обґрунтовано, що суб'єкти публічного управління мають якнайповніше забезпечити права, свободи і законні інтереси фізичних та юридичних осіб [223, с. 116]. Відповідно до

ієрархічної конструкції система публічної адміністрації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху представлена трьома групами:

1) суб'єкти загальної компетенції;

2) суб'єкти спеціальної компетенції;

3) суб'єкти допоміжної компетенції (опосередкованої) [223, с. 118-119].

До групи суб'єктів загальної компетенції Шевченко Л.В. відносить Верховну Раду України, Президента України, вищі органи виконавчої влади – КМУ, місцеві органи виконавчої влади та місцевого самоврядування. До групи суб'єктів спеціальної компетенції належать центральні органи виконавчої влади – Міністерство інфраструктури України, МВС, Державна служба України з безпеки на транспорті, Державна служба України з надзвичайних ситуацій; Державне агентство автомобільних доріг, НПУ, Управління безпеки дорожнього руху. До групи суб'єктів допоміжної компетенції входять Міністерство молоді та спорту України, Міністерство оборони України, Міністерство освіти і науки України, Міністерство охорони здоров'я України, Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, Міністерство фінансів України, Міністерство юстиції України, Державна казначейська служба України, Державна міграційна служба Україна, Державна служба статистики України, Державна служба фінансового моніторингу України, Державна фіксальна служба України [223, с. 119].

Суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, які не мають публічно-владних повноважень, Шевченко Л. В. пропонує виділити в окрему категорію [223, с. 119]. Сюди вона відносить власників дорожньої техніки, учасників дорожнього руху, установи, підприємства, організації будь-якої форми власності, діяльність яких пов'язана із попередженням причин аварійності та зниженням тяжкості наслідків ДТП, зокрема:

1) водіїв та пасажирів транспортних засобів, пішоходів, погоничів тварин та велосипедистів;

2) фізичних та юридичних осіб, що є власниками транспортних засобів;

3) виробників автомобілів та інших колісних транспортних засобів, деталей, частин, вузлів та агрегатів до них;

4) підприємства, що надають послуги з технічного обслуговування, переобладнання, перевірки технічного стану та ремонту автомобілів та інших колісних транспортних засобів;

5) власників автомобільних доріг;

6) державні, комунальні та приватні підприємства, які здійснюють проєктування, виготовлення (будівництво), обладнання, експлуатацію, обслуговування чи ремонт автомобільних доріг;

7) підприємства, що надають послуги з перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом;

8) підприємства, що надають послуги з паркування автомобілів;

9) підприємства, що надають послуги з евакуації транспортних засобів;

10) навчальні заклади з підготовки водіїв;

11) медичні установи, що надають допомогу постраждалим у ДТП, здійснюють взаємодію з органами державної влади щодо проведення медичних оглядів водіїв та кандидатів у водії, організаційно та методично забезпечують таку діяльність;

12) страхові організації, що здійснюють страхування у сфері дорожнього руху ризиків, пов’язаних з ДТП, та координацію такої діяльності;

13) громадські організації із захисту прав водіїв та власників автотранспортних засобів, пропаганди безпеки дорожнього руху та сприяння організації перевезень (Всеукраїнська спілка автомобілістів, Міжнародна спілка автомобільного транспорту (ІК.У), Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України, Союз перевізників України, Професійна спілка таксистів України);

14) громадські організації з автомобільного спорту та мотоспорту (Автомобільна Федерація України (РАЦІ) та її місцеві осередки, автомобільні спортивні клуби, мотоклуби) [50, с. 83-85; 223, с. 119].

Отже, у системі суб'єктів, на яких державою покладено виконання завдань із забезпечення безпеки дорожнього руху, органи НПУ мають статус суб'єкта із спеціальними повноваженнями публічно-сервісної діяльності. Відповідно до ст. 52^3 Закону України «Про дорожній рух» такі повноваження визначаються як участь в межах компетенції у реалізації державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [152] та виконання контрольно-наглядових, дозвільних, адміністративно-процедурних повноважень.

До контрольно-наглядових повноважень органів НПУ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху належать:

- здійснення контролю за безпекою дорожнього руху під час надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів, у тому числі небезпечних, додержанням законодавства у зазначеній сфері,
- контроль за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, виконанням установлених Кабінетом Міністрів України правил паркування транспортних засобів у частини безпеки дорожнього руху на майданчиках для паркування [152].

Дозвільні повноваження органів НПУ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху передбачають:

- погодження відповідно до вимог Закону України «Про дорожній рух», інших законодавчих актів проєктів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг;
- погодження поданих у встановленому порядку пропозицій стосовно обладнання засобами організації дорожнього руху місць виконання дорожніх робіт, проєктів та схем організації дорожнього руху, маршрутів організованого руху громадян і місць їх збору; порядку проведення спортивних та інших масових заходів, які можуть створити перешкоди дорожнього руху;

- видачу в установленому порядку у випадках, передбачених законом, дозволів на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні;
- розроблення та видачу в установленому законом порядку документів щодо погодження маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів [152].

До адміністративно-процедурних повноважень органів НПУ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху належать:

- забезпечення безпеки дорожнього руху;
- організація в установленому порядку супроводження і забезпечення безпечного руху транспортних засобів спеціального та спеціалізованого призначення;
- інформування учасників дорожнього руху про фіксацію фактів правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі;
- у випадках та порядку, визначених законом, тимчасове затримання і доставляння транспортного засобу, у тому числі з використанням спеціальних транспортних засобів (коли розміщення затриманого транспортного засобу суттєво перешкоджає дорожньому руху), на спеціальні майданчики чи стоянки для тимчасового зберігання, відповідно до закону тимчасове вилучення посвідчення водія [152].

Забезпечення безпеки дорожнього руху у публічно-сервісній діяльності НПУ законодавець визначає як окремий напрям адміністративно-процедурних повноважень, але, як уже зазначалося у підрозділі 1.1. «Забезпечення безпеки дорожнього руху як об’єкт адміністративно-правового дослідження», не конкретизує його змістове наповнення. Звертаючи увагу на такий поліморфізм, Троян В.А. підкреслює, що публічно-сервісна діяльність органів НПУ у сфері забезпечення дорожнього руху не може розглядатися суто у вузькому розумінні. Вона повинна враховувати і широке тлумачення, за якого нормативно визначена діяльність спеціально створеної держаної інституції розглядається як така, що спрямована на виконання функцій держави щодо

забезпечення прав і свобод людини, захист інтересів суспільства і держави, підтримання публічного порядку та безпеки, протидії злочинності. У такому аспекті адміністративно-процедурні повноваження НПУ як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху найбільш повно можуть бути розкрити через трансформаційні процеси, які відбувалися під час проведення реформи органів НПУ і які тривають до сьогодні з метою створення правоохоронного органу європейського рівня [215, с. 93].

Ефективним для отримання нових знань за допомогою проведення порівнянь історико-правових джерел є історико-правовий порівняльний метод. На думку Шигаля В.А., застосування історико-правового порівняльного методу в адміністративно-правових дослідженнях дозволяє виявити конкретні форми прояву закономірностей державно-правового розвитку [225, с. 180]. Окрім того, пізнавальні функції цього методу також охоплюють виділення в державно-правових об'єктах, що вивчаються, різного типу ознак, їх співставлення та порівняння, з'ясування історичної послідовності між ними та генетичних зв'язків, узагальнення та побудову типології державно-правових явищ [225, с. 830]. Забезпечити ефективність гносеологічного процесу можливо за виконання таких трьох умов, а саме:

1) порівняння (у низці випадків також і аналогія), що є стандартною загально-науковою логічною операцією;

2) порівняння повинні характеризуватися своєю ретроспективністю, тобто бути історичними;

3) порівнюватися має правова матерія [225, с. 180].

Відсутність будь-якої із перерахованих умов у постановці проблеми, на вирішення якої спрямоване історико-правове порівняльне дослідження, зазначає вчений, унеможливлює не тільки отримання достовірних результатів, але й робить неможливим застосування в ході наукової роботи власне історико-правового методу [225, с. 180].

Водночас Павліченко Є.В., Голинська М.І. вважають, що для того, щоб вивчити сутність правової реальності, яка раніше не охоплювалася

проблематикою правової науки, поза межі національного законодавства та правової системи, щоб визначити перелік традиційних проблем юридичної науки з урахуванням світових тенденцій розвитку, доречно застосовувати порівняльно-правовий метод [130, с. 21]. Основними вимогами до ефективного застосування цього методу дослідження є такі:

1) об'єкти, що входять до предмета порівняльно-правового дослідження, повинні бути порівнюваними. Це означає, що порівнянню підлягають лише однорідні об'єкти, зокрема, повноваження у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху підрозділів міліції, правонаступником яких стали органи Національної поліції;

2) необхідність враховувати суттєві відмінності окремих зовні схожих явищ і процесів. До того ж з позицій наукового дослідження правильним є з'ясувати причини таких відмінностей;

3) здійснюючи порівняльний аналіз слід брати до уваги особливості окремих адміністративно-правових систем та їх інститутів, що обумовлено унікальністю деяких юридичних термінів;

4) у зіставленні законодавчого матеріалу має враховуватися обов'язково той факт, що змістове наповнення однакових термінів може суттєво відрізнятися [130, с. 21-22].

Динаміка зміни обсягів завдань публічно-сервісної діяльності у сфері забезпечення дорожнього руху від часів проголошення Незалежності України та до сьогодення, що покладалися на наряди патрульно-постової служби міліції, підрозділи дорожньо-патрульної служби ДАІ, патрульну службу МВС та органи Національної поліції досліджувалися нами за юридичними текстами відомчих нормативних актів МВС, що втратили чинність, а саме: Статутом, Інструкції з діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС України, затвердженої наказом МВС від 13 листопада 2006 р. № 1111, Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС, затверджених наказом МВС України від 27 березня 2009 р. № 111, – чинної нормативно-правової бази,

зокрема, Положення про патрульну службу МВС, затвердженого наказом МВС від 02 липня 2015 р. №796, Закону України «Про Національну поліцію», – із застосуванням історико-правого та порівняльного правового методів.

Статут передбачав для забезпечення безпеки дорожнього руху використовувати пости регулювання дорожнього руху та патрулі для нагляду за дорожнім рухом. Пост регулювання дорожнього руху, відповідно до п.29 Розділу 1 Статуту («Загальні положення»), визначався як ділянка території, на якій організовується несення дорожньо-патрульної служби у зв'язку із необхідністю регулювання дорожнього руху, встановлення безперервного нагляду за рухом транспортних засобів іноземних власників, вжиття оперативно-пошукових заходів, забезпечення безперешкодного проїзду автомобілів особистого призначення [182]. Патрулі для нагляду за дорожнім рухом, згідно із п.30 Розділу 1 Статуту («Загальні положення»), – це наряд в складі одного або кількох працівників Державної автомобільної інспекції, який здійснює нагляд за дорожнім рухом та виконанням громадянами правил дорожнього руху шляхом патрулювання на автомобілях, мотоциклах, вертольотах або пішим патрулюванням [182].

Статут закріплював за патрульними та постовими нарядами міліції обов'язки, що передбачали виконання завдань із запобігання та протидії (припинення) порушенням ПДР, особливо в частині, що стосується управління транспортними засобами особами у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння, без посвідчення на право керування транспортним засобом, порядку перевезення вантажів, а також пішоходами. Окрема увага приділялася затриманню іноземних громадян або осіб без громадянства, осіб які мають дипломатичний імунітет. При ДТП такі наряди мали терміново доповідати про вчинене правопорушення оперативному черговому або інспектору дорожньо-патрульної служби ДАІ. До прибуття оперативної групи органу внутрішніх справ або працівників ДАІ на патрульні та постові наряди покладалися обов'язки вжити заходів із надання допомоги потерпілим, по затриманню учасників події, вилучення у них посвідчень водія, збереження обстановки

місця події і слідів транспортних засобів; виявити свідків, записати їх прізвища, адреси. У необхідних випадках встановити нові напрямки руху (об'їзд місця події). Про одержані дані патрульні та постові наряди інформували рапортом працівника ДАІ, який прибував для огляду місця події [182].

При ДТП з автомобілем, в якому знаходилися особи із дипломатичним імунітетом (якщо вони не потребували медичної допомоги), патрульні та постові наряди міліції мали запропонувати водію бути присутнім при складанні матеріалів за даною подією. Якщо водій або хтось з пасажирів не мав можливості бути присутнім при оформленні матеріалів, уповноважена особа мала записати необхідні свідчення про учасників події і дозволити їм їхати. У протоколі огляду місця події робилися відповідні записи про причину відсутності водія, що скріплювалися підписами працівників міліції, які складали протокол і свідків події [182].

Витоками надання поліцейських послуг з допомоги особам, які з особистих причин потребують такої допомоги, було закріплення у Статуті обов'язку патрульних та постових нарядів міліції допомагати дітям, людям похилого віку й інвалідам при переході ними вулиць. Також в місцях інтенсивного руху транспорту і пішоходів вони мали забезпечувати порядок на зупинках громадського транспорту, стежити за додержанням правил дорожнього руху, перевезення людей, посадки і висадки пасажирів [182].

Отже, діяльність патрульно-постової служби міліції за своїм характером поєднувала адміністративно-правові та сервісні функції, з питомою перевагою останніх. Універсальність функцій, що виконували наряди, дозволяла забезпечувати безпеку дорожнього руху через реалізацію заходів із запобігання та протидії адміністративним та кримінальним правопорушенням, однак уповноваженим суб'єктом із реалізації зазначених завдань МВС визначало підрозділи дорожньо-патрульної служби ДАІ.

Основними напрямами діяльності дорожньо-патрульної служби ДАІ МВС, згідно із Інструкцією з діяльності підрозділів дорожньо-патрульної

служби Державтоінспекції МВС України, затвердженої наказом МВС від 13 листопада 2006 р. № 1111, були нагляд за дорожнім рухом, заходи щодо запобігання аварійності, процедура оформлення ДТП та порушень правил, норм і стандартів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а також організація взаємодії з патрульною службою МВС [169]. Перелік завдань відповідно для підрозділів дорожньо-патрульної служби ДАІ окреслювався:

1) наглядом за дорожнім рухом з метою забезпечення його безпеки;

2) збереженням життя, здоров'я та майна учасників руху, захистом їх законних прав та інтересів, а також інтересів суспільства і держави;

3) забезпеченням безпечного і безперебійного руху транспортних засобів;

4) попередженням та припиненням злочинів і адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху [169], – а реалізація таких повноважень здійснювалася шляхом:

- нагляду за дорожнім рухом через виявлення порушень законодавства, правил, норм і стандартів у сфері забезпечення дорожнього руху;

- застосування в установленому законом порядку заходів адміністративного впливу до порушників;

- регулювання дорожнього руху;

- забезпечення організації руху транспортних засобів і пішоходів у місцях проведення аварійно-рятувальних робіт, масових заходів та під час виникнення заторових явищ;

- виконання невідкладних заходів на місці ДТП;

- вживання заходів до евакуації людей та надання їм першої медичної допомоги;

- сприяння транспортуванню пошкоджених транспортних засобів;

- здійснення спільно з іншими тодішніми підрозділами органів внутрішніх справ розшуку транспортних засобів, водії яких зникли з місця скоєння ДТП, та транспортних засобів, які викрадені або якими незаконно заволоділи, в межах території обслуговування;

- супроводження та забезпечення безперешкодного проїзду транспортних засобів, що ними пересуваються особи, стосовно яких здійснюється державна охорона, автобусів з дітьми, що прямують до місць оздоровлення та у зворотному напрямку, небезпечних, великогабаритних вантажів, а також інших транспортних засобів та вантажів у порядку, визначеному чинним законодавством;

- здійснення адміністративної діяльності за фактами порушень правил, норм і стандартів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, її узагальнення й аналіз;

- забезпечення обліку правопорушень та дорожньо-транспортних пригод на території, що обслуговується, аналіз причин і умов, що сприяють їх виникненню та скоєнню, розроблення спільно з іншими службами колишньої ДАІ, державними і громадськими організаціями заходів щодо їх усунення та проведення профілактичних заходів, контроль за утриманням автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд та залізничних переїздів у безпечному для дорожнього руху стані, обладнання вулиць і доріг технічними засобами регулювання дорожнього руху, контроль за виконанням погоджених відповідно до чинного законодавства проєктів проведення ремонтно-будівельних та інших робіт на автомобільних дорогах, вулицях, залізничних переїздах, участі у запобіганні та протидії кримінальним й адміністративним правопорушенням під час здійснення нагляду за дорожнім рухом та охороною публічного порядку і безпеки;

- отримання від працівників об’єктів дорожнього сервісу та учасників дорожнього руху інформацію, що стосується забезпечення дорожнього руху та охорони публічного порядку і безпеки [169].

Отже, в системі органів внутрішніх справ основні завдання із забезпечення безпеки дорожнього руху покладалися на дорожньо-патрульну службу ДАІ. Правоохоронні функції держави ці підрозділи виконували шляхом попередження причин та умов виникнення ДТП, зниження тяжкості їх наслідків. Водночас завдання із запобігання та протидії адміністративним та

кримінальним правопорушенням ними здійснювалися не одноосібно, а у взаємодії з іншими підрозділами МВС, насамперед, з патрульно-постовою службою міліції.

Закріплення одноосібного виконання завдань у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за дорожньо-патрульною службою ДАІ відбулося із набранням чинності наказу МВС від 27 березня 2009 р. №111, що затверджував Інструкцію з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС. Особливу увагу тут заслуговує те, що п.3.4. Розділу 3 підзаконного акту («Завдання та функції підрозділів ДПС») окремо передбачав винесення уповноваженими підрозділами відповідно до чинного законодавства постанов про адміністративні правопорушення, а п.3.5. цього ж Розділу визначав, що працівники підрозділів дорожньо-патрульної служби є відповідальними за забезпечення ефективного використання технічних приладів та технічних засобів, які використовуються при нагляді за виконанням правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху [170].

Отже, поступове технічне оснащення автомобільних доріг приладами контролю сприяло зменшенню кількості працівників органів внутрішніх справ, що залучалися до виконання завдань із забезпечення безпеки дорожнього руху, хоча і передбачало покладання більш різноманітних функцій на підрозділи дорожньо-патрульної служби ДАІ МВС. Закріплення права виносити постанови про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху як окремого повноваження в адміністративно-юрисдикиційній діяльності міліції стало передумовою внесення змін до ст. 258 КУпАП («Випадки, коли протокол про адміністративні правопорушення не складається»), які передбачали випадки, коли протокол не складався, а саме: у разі вчинення адміністративних правопорушень, розгляд яких віднесено до компетенції Національної поліції, та адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі [148]. Виокремлення дорожньо-

патрульної служби ДАІ МВС в системі уповноважених суб'єктів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в подальшому дозволило розпочати реформування міліції власне з цих підрозділів, замінивши їх підрозділами патрульної служби МВС.

У Положенні про патрульну службу МВС, затвердженому наказом МВС від 02 липня 2015 р. №796, забезпечення безпеки дорожнього руху, організація контролю за додержанням законів, інших нормативно-правових актів з питань безпеки дорожнього руху визначалося як одне із основних завдань патрульної служби, що здійснюється:

1) цілодобовим патрулюванням території обслуговування з метою забезпечення належної охорони публічного порядку та безпеки, контролем за дотримання правил дорожнього руху, забезпеченням його безпеки, а у разі необхідності – регулюванням дорожнього руху;

2) першим реагуванням на повідомлення про правопорушення, наданням невідкладної допомоги; своєчасним реагуванням на повідомлення про правопорушення, а також наданням допомоги громадянам, зокрема, постраждалим від нещасних випадків, правопорушень, аварій, пожеж та інших надзвичайних ситуацій до прибуття на місце компетентних служб;

3) самостійним виявленням правопорушень під час патрулювання та в інших випадках, передбачених законодавством, з метою запобігання їх повторності, протидії, документуванням та притягненням винних до відповідальності;

4) припиненням кримінальних та адміністративних правопорушень, а також у випадках та у спосіб, визначеними законом, розглядом справи про адміністративне правопорушення, застосуванням заходів адміністративного впливу до правопорушників;

5) затриманням правопорушників та доставлянням їх до підрозділів органів внутрішніх справ, застосуванням інших заходів забезпечення провадження відповідно до законодавства;

6) охороною місця події в первинному, незмінному стані до прибуття уповноважених осіб, зокрема, слідчих оперативних груп;

7) співпрацею з іншими структурними підрозділами органів внутрішніх справ з метою виявлення, запобігання та протидії кримінальних, адміністративних правопорушень, забезпечення комплексного підходу у розслідуванні та розгляді справи;

8) спілкуванням і співпрацею із суспільством з метою підвищення рівня публічної безпеки, запобігання правопорушенням та встановлення довірливих відносин між міліцією та населенням [174].

Отже, універсальність функцій, що покладалися на патрульну службу МВС, фактично позбавила диференціації її повноважень на завдання загального та спеціального спрямування. Забезпечення безпеки дорожнього руху, хоча і визначалося у переліку її основних функцій, проте пріоритетними тут виявилися забезпечення публічного порядку та безпеки, безпеки осіб, захист їх прав, свобод та законних інтересів; створення стану захищеності життєво важливих інтересів суспільства, сконцентрованих у його матеріальних і духовних цінностях, нормальних умов життєдіяльності людини, діяльності підприємств, установ, організацій; запобігання кримінальним, адміністративним правопорушенням, попередження, виявлення та припинення кримінальних та адміністративних правопорушень, випадків домашнього насильства, а також виявлення причин і умов, що сприяють їх вчиненню; взаємодії із суспільством шляхом реалізації підходу «міліція та громада», який полягає у співпраці та взаємодії із населенням, громадськими організаціями, іншими підрозділами органів внутрішніх справ, органами публічної влади, з метою запобігання правопорушенням, забезпечення безпеки, зниження рівня злочинності, а також установлення довірливих відносин між міліцією та населенням [174].

У прийнятому згодом Законі України «Про Національну поліцію», де патрульна поліція, відповідно до п.3 ст.13 («Загальна система поліції») визначалася як така, що функціонує у складі поліції [187], повноваження

органів НПУ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху визначалися у переліку основних. Сюди віднесено виконання завдань, що належать до загальної компетенції, та завдань, що мають вузьке спрямування. Завдання загальної компетенції пов'язані із наданням поліцейських послуг у сфері забезпечення публічної безпеки і порядку, охорони прав і свобод людини, а також інтересів суспільства і держави, протидії злочинності, надання в межах, визначених законом, послуг з допомоги особам, які з особистих, економічних, соціальних причин або внаслідок надзвичайних ситуацій потребують такої допомоги [187], тобто такі завдання виконуються не лише патрульною поліцією, а й іншими уповноваженими підрозділами НПУ у сфері забезпечення дорожнього руху. Вони становлять повноваження усіх органів Національної поліції.

До завдань вузького спрямування, згідно із ст.23 Закону України «Про Національну поліцію», віднесено регулювання дорожнього руху, здійснення контролю за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі (п. 11 ч. 1), здійснення супроводження транспортних засобів у випадках передбачених законом (п. 12 ч. 1), видача відповідно до закону дозволів на рух окремих категорій транспортних засобів, у випадках, визначених законом, видача та погодження дозвільних документів у сфері безпеки дорожнього руху (п. 13 ч. 1) [187].

Уповноважені підрозділи НПУ, відповідно до ч. 3 Розділу I («Загальні положення») «Порядку технічної експлуатації системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі», затвердженому наказом МВС від 06 квітня 2020 р. №326 «Про затвердження деяких нормативно-правових актів у сфері забезпечення безпеки дорожнього рух в автоматичному режимі», поряд із центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами загального користування державного значення, органами місцевого

самоврядування та уповноваженими підрозділами МВС (балансоутримувачі приладів контролю), що забезпечують підключення та технічну експлуатацію стаціонарних технічних засобів (приладів контролю), уповноваженим підрозділом МВС, який забезпечує супроводження програмного забезпечення, збереження та захист даних системи фіксації адміністративних правопорушень, відповідає за її належне функціонування, надання доступу до системи та обміну даними з іншими інформаційними системами та реєстрами, визначені як суб'єкт, що забезпечує підключення та технічну експлуатацію пересувних та мобільних технічних засобів (приладів контролю) [153].

Отже, органи НПУ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху наділені широким колом повноважень, що в умова широкомасштабної збройної агресії з боку рф здійснюється в екстремальних умовах, а саме: постійному перебуванні поліцейських в осередку конфліктних ситуацій, ймовірності збройного нападу безпосередньо на дорозі, необхідності миттєво приймати рішення щодо застосування поліцейського заходу, підвищеній втомлюваність, стресовості, постійному носінні важкого спорядження [222, с. 142]. Власне останнє, а також динаміка зростання ДТП у квітні 2022 року трансформували значення поліцейського у системі забезпечення дорожнього руху. Шапарь А. О. відзначає, що власне критична ситуація на автошляхах України зумовила внесення змін до нормативно-правових актів [222, с. 142]. Зокрема, розширено повноваження поліцейського в частині формування та подання інформації про транспортний засіб, який розшукують, у тому числі у зв'язку з безвісті зниклою особою, виявлений безхазяйний транспортний засіб; ДТП, оформлення яких здійснювалося поліцією та їх наслідків [150]. Поліцейському надано право зупиняти транспортні засоби не лише у разі, якщо водій порушив Правила дорожнього руху, якщо є очевидні ознаки, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу тощо [152], а й якщо наявна інформація, яка свідчить про те, що водій або пасажир транспортного засобу є особою, яка самовільно залишила місце для утримання військовополонених [150].

Отже, у забезпечення безпеки дорожнього руху органи НПУ мають особливий адміністративного-правовий статус. Якщо підрозділи патрульно-постової служби міліції виконували завдання за напрямом у суміжній діяльності із нарядами дорожньо-патрульної служби ДАІ МВС, то до компетенції патрульної служби МВС вже віднесено більш широкі повноваження, що згодом знайшли свої відображення в адміністративно-юрисдикційній діяльності органів НПУ. Наглядові функції правоохоронців у сфері дорожнього руху та його безпеки поступово замінилися на контрольні, а межі розгляду справ про адміністративні правопорушення доповнилися новим переліком. З огляду на це, окремого розгляду потребує питання про поняття та елементи адміністративно-правового статусу поліції у справах про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, що йому присвячуватиметься підрозділ 1.3. «Поняття та елементи адміністративно-правового статусу поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху».

1.3. Поняття та елементи адміністративно-правового статусу поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху

У підрозділі 1.2. «Органи Національної поліції України як суб’єкт забезпечення безпеки дорожнього руху» ми визначили місце НПУ у загальній системі уповноважених суб’єктів, на які державою покладено функції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, та простежили трансформацію обсягів завдань від часів проголошення Незалежності України і до сьогодення, що виконувалися нарядами патрульно-постової служби міліції, підрозділами дорожньо-патрульної служби ДАІ, патрульної служби МВС та органами НПУ. Подальший аналіз повноважень, закріплених за підрозділами НПУ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в частині, що стосується документування, оформлення справ про адміністративні правопорушення, доречно здійснювати дослідженням їх адміністративно-правового статусу. Як вірно зазначає Сердюк А. М., адміністративно-правовий статус індивідуалізує

положення будь-якого підрозділу, тому що визначає його завдання, функції, організаційну структуру, форми відповідальності [205]. Відтак підрозділ 1.3. «Поняття та елементи адміністративно-правового статусу поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» ми присвятимо розгляду питань, пов'язаних із адміністративно-правовим статусом поліції, його складовими елементами у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а також завершимо обґрунтування теоретико-методологічної основи дослідження особливостей документування адміністративних правопорушень поліцейськими, оформлення ними матеріалів, зафіксованих в автоматичному режимі, підвідомчості справ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, про що йтиметься у Розділі 2 дисертаційного дослідження «Національна поліція України як суб'єкт провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху».

Ластович Д.М. вважає, що розуміння того, що являє собою адміністративно-правовий статус поліції, необхідно пов'язувати з етимологією поняття «соціальний статус», враховуючи в межах норми якого права відбувається змістове наповнення категорії та трансформується до нового поняття – «правовий статус». Соціальний статус дослідник визначає як комплексну категорію, що характеризує місце суб'єкта у певній соціальній системі, в якій він виконує соціальну роль із відповідними функціями, правами та обов'язками [114]. Адміністративно-правовий статус поліції – це визначений нормами права юридичний стан центрального органу виконавчої влади у механізмі держави та суспільних відносин [114].

Ластович Д.М. звертає увагу, що традиційно адміністративно-правовий статус суб'єкта пов'язують з його правами та обов'язками, але такий підхід є вузьким. Хоча права та обов'язки поліції становлять центральний елемент її адміністративно-правового статусу, проте вони є не єдиними, що визначають юридичні особливості функціонування суб'єкта владних повноважень. Тут

доречно враховувати цілі, завдання та принципи діяльності, закріплені на законодавчому рівні за органами НПУ [114]. Водночас будь-яка зміна концепції розуміння соціального призначення суб'єкта владних повноважень супроводжується зміною його правового статусу, тобто, на думку Ластовича Д.М., адміністративно-правовий статус поліції є динамічним утворенням [114].

Сердюк А. М. вважає, що адміністративно-правовий статус уповноваженого суб'єкта у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху необхідно вивчати з позицій функціонального підходу. Дослідниця не заперечує доречність у вирішенні питання етимологічного аналізу лексичного ряду «статус», «правовий статус», «адміністративно-правовий статус», але підкреслює, що така тенденція розгляду у науковій літературі призвела до тлумачення адміністративно-правового статусу відповідних підрозділів НПУ через їх організаційний та правовий статус, опис завдань, функцій, інших питань, що прямо чи опосередковано стосуються досліджуваного явища. Відповідно власне поняття адміністративно-правового статусу залишається не сформульованим [114, с. 9].

Визначаючи адміністративно-правовий статус патрульної поліції України як складну правову конструкцію, Сердюк А. М. вважає, що специфіка правового положення органу виконавчої влади може бути охарактеризована через його призначення та роль як правові категорії. Тобто, ознаки уповноваженого суб'єкта, на думку науковця, визначають його адміністративно-правовий статус [114, с. 7]. Для патрульної поліції такими є:

1) місце в системі правоохоронних органів, встановлених Конституцією України, або в іншій підсистемі, наприклад, групі суб'єктів спеціальної компетенції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;

2) призначення в системі виконання державних функцій, що встановлюється через закріплення основної мети, завдань і функцій;

3) організаційна структура і ресурси (інакше це може бути і порядок їх формування), що визначаються через фінансування, розподіл матеріальних

засобів, необхідних для реалізації завдань і функцій уповноваженого суб'єкта, а також через регламентацію порядку організації роботи;

4) компетенція, що окреслює коло прав та обов'язків, необхідних уповноваженому суб'єкту для реалізації мети, завдань і функцій;

5) методи і форми діяльності [114, с. 7].

Клипа О. П. поділяє позицію щодо етимологічного дослідження низки понять Ластовича Д. М., однак зазначає, що для повного та всебічного розуміння поняття адміністративно-правовий статус НПУ необхідно висвітлювати поняття «статус», «правовий статус», «адміністративно-правовий статус» [95, с. 53]. Статус, на думку дослідника, виражається в сукупності прав, обов'язків та гарантіях [95, с. 54]. Адміністративно-правовий статус об'єктивно розкривається через права й обов'язки конкретного суб'єкта правовідносин, чітко регламентовані та закріплені в нормативно-правовому акті. Відтак адміністративно-правовий статус поліцейського Клипа О. П. визначає як сукупність закріплених у Законі України «Про Національну поліцію» прав, обов'язків та гарантій надання поліцейських послуг [95, с. 55].

Права поліцейського охоплюють два основні блоки, а саме: блок соціальних прав, до яких належить право на повагу гідності, право на захист життя та здоров'я, право на оплату праці, право на відпочинок, та блок професійних прав, до складу якого входять право на захист свого життя та здоров'я або членів своєї сім'ї під час виконання службових завдань, презумпція правомірності дій поліцейського. До переліку його обов'язків входить:

- неухильно дотримуватися положень Конституції України, законів України та інших нормативно-правових актів, що регламентують діяльність поліції, та Присяги поліцейського;

- професійно виконувати свої службові обов'язки відповідно до вимог нормативно-правових актів, посадових (функціональних) обов'язків, наказів керівництва;

- поважати і не порушувати права і свободи людини;

- надавати домедичну допомогу особам, які постраждали внаслідок правопорушень, нещасних випадків, а також особам, які опинилися в безпорадному стані або стані, небезпечному для їхнього життя чи здоров'я;

- зберігати інформацію з обмеженим доступом, яка стала відома у зв'язку з виконанням службових обов'язків;

- інформувати безпосереднього керівника про обставини, що унеможливлюють його подальшу службу в поліції або перебування в займаній посаді [95, с. 54-55].

Гарантії надання поліцейських послуг Клипа О. П. ототожнює із юридичними механізмами, що регулюють застосування засобів правового впливу на поведінку власне поліцейського та широкого кола осіб, з якими поліцейський може взаємодіяти. У Законі України «Про Національну поліцію» перелік гарантій професійної діяльності закріплений у ст. 62 [95, с. 54-55] і передбачає, що поліцейський:

1) забезпечується належними умовами для виконання покладених на нього службових обов'язків;

2) отримує в органах поліції в установленому порядку інформацію, у тому числі з обмеженим доступом, та матеріали, необхідні для належного виконання покладених на нього обов'язків;

3) користується повноваженнями, передбаченими національним законодавством, незалежно від посади, яку він займає, місцезнаходження і часу;

4) своєчасно і в повному обсязі отримує грошове забезпечення та інші компенсаційні виплати відповідно до закону та інших нормативно-правових актів України;

5) у повному обсязі користується гарантіями соціального та правового захисту, передбаченими Законом України «Про Національну поліцію» та іншими актами законодавства;

6) захищає свої права, свободи та законні інтереси всіма способами, що передбачені законом;

7) під час виконання поліцейських повноважень користується безоплатно всіма видами громадського транспорту міського, приміського і місцевого сполучення (крім таксі), а також попутним транспортом. Поліцейські, які виконують повноваження поліції на транспортних засобах, крім того, мають право на безоплатний проїзд у поїздах, на річкових і морських суднах. Під час службових відряджень поліцейські мають право на позачергове придбання квитків на всі види транспорту і розміщення в готелях при пред'явленні службового посвідчення та посвідчення про відрядження;

8) може бути переміщений по службі залежно від результатів виконання покладених на нього обов'язків та своїх професійних, особистих якостей [152].

Гетманчук В. М. адміністративно-правовий статус поліції розглядає в аспекті її адміністративної правосуб'єктності. Власну позицію він обґрунтовує тим, що суспільні відносини, які виникають у сфері дорожнього руху та його безпеки, впорядковуються через застосування адміністративно-правового методу, основу якого становить адміністративна компетенція. Призначення, основні функціональні повноваження, визначені Законом України «Про Національну поліцію», юридична відповідальність за невиконання або неналежне виконання закріплених обов'язків, є центральними елементами правового статусу патрульної поліції НПУ [59, с. 41]. Вказуючи на неузгодженість положень законів України «Про дорожній рух», «Про автомобільний транспорт» із «Положенням про патрульну службу МВС», затверджене наказом МВС від 02 липня 2015 р. №796, Гетманчук В.М. класифікує види діяльності органів Національної поліції України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на наглядову, контрольну, дозвільну, адміністративно-юрисдикційну, кримінально-процесуальну, оперативно-розшукову, з організації управління процесом дорожнього руху з охорони громадського порядку та особистої безпеки, пропаганди. Цей перелік, як зазначає автор, не є вичерпним [59, с. 42].

Небеська М. С., аналізуючи сутність та особливості адміністративно-правового статусу і нормативно-правового регулювання діяльності

Національної поліції, вказує на те, що у дослідженні цієї категорії необхідно виходити з того, що поліція є державним органом [124, с. 74]. Відповідно правовий статус органів НПУ є видовим поняттям відносно правового статусу органу державної влади. Адміністративно-правовий статус органу державної влади продовжує науковець охоплює низку компонентів, зокрема:

1) цільовий, який передбачає наявність закріплених принципів, цілей, завдань та функцій;

2) структурно-організаційний, що визначає порядок створення, реорганізації, ліквідації, процедури діяльності, право на офіційні символи, лінійну та функціональну підпорядкованість;

3) компетенційний, що регулює владні повноваження щодо:

а) прав та обов'язків, пов'язаних із здійсненням владних повноважень, участю в управлінських відносинах, а також правом видавати нормативно-правові акти;

б) підвідомчості, правового закріплення об'єктів, предметів і справ, межами яких визначаються владні повноваження [124, с. 74].

Визначаючи адміністративно-правовий статус поліцейського як врегульовану адміністративно-правовими нормами систему взаємопов'язаних елементів, що характеризують правовий стан поліцейського у правовідносинах з іншими державними органами, органами місцевого самоврядування, їх посадовими особами, фізичними та юридичними особами, а також з іншими поліцейськими під час виконання своїх посадових обов'язків, та характеризують його як суб'єкта держано-владних повноважень [124, с. 75], Небеська М. С. зазначає, що він надає поліцейському можливість реалізовувати надані йому державою адміністративні права та обов'язки як службовця органів НПУ. Особливостями такого статусу є те, що він:

- регламентується адміністративно-правовими нормами;

- визначає фактичне місце поліцейського в системі суспільних відносин, пов'язаних із його професійною сферою;

- є складною категорією, що обумовлює одночасне її структурованість та єдність;

- за основу має адміністративні повноваження (права та обов'язки, функції);

- є стійким соціально-правовим явищем, похідним від загального правового статусу та спеціального статусу органу, в якому проходить службу посадовець [124, с. 74].

Отже, у дослідженні адміністративно-правового статусу НПУ науковці виходять із його понятєвого тлумачення, яке формують на основі аналізу словникових статей лексем «статус», «становище», словосполучень «соціальний статус», «правовий статус», «адміністративно-правовий статус». У різноманітті підходів та поглядів вони наголошують на тому, що розуміння досліджуваного явища повинно охоплювати не лише нормативно-правові положення в частині забезпечення правоохоронної діяльності уповноваженими підрозділами, а й реалізацію завдань, функцій, прав, обов'язків поліцейського при наданні поліцейських послуг населенню. З огляду на це, адміністративно-правовому статусу поліції у справах про адміністративні правопорушення сфері забезпечення безпеки дорожнього руху властива певна двоплановість, яка проявляється з одного боку в тому, що НПУ підтримує стан захищеності учасників дорожнього руху від ДТП та їх наслідків, з іншого – її підрозділи (патрульна поліція) виконують завдання із запобігання та протидії адміністративним та кримінальним правопорушенням. На прикладі оціночних понять норм КУпАП Бааджи Н.А. демонструє, як неправомірне або некоректне тлумачення понять «суспільно шкідливі наслідки», «доцільно», «правосвідомість» поліцейським може негативно вплинути на реалізацію принципу законності у застосуванні адміністративного розсуду. Останнє в свою чергу позначиться на ступені захисту прав та свобод особи або вирішення справи по суті [12, с. 44].

Вочевидь відсутність лінійно-механічного характеру у пізнанні соціальної дійсності, якою в нашому дисертаційному дослідженні виступає

адміністративно-правовий статус НПУ у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, потребують застосування синергетичного підходу. Як слушно зазначає Лукашевич С. Ю., модель, де кожна причина є джерелом певного наслідку, який, у свою чергу, сам виступає як причина, що має свій наслідок, має певні обмеження у застосуванні. Маючи змогу оперувати відносно невеликою кількістю відокремлених фактів, вона дозволяє спрогнозувати не дуже віддалені у часі наслідки [116, с. 12].

У словниковій статті термінологічна одиниця «синергетика» тлумачиться як «спільний, узгоджений, діючий» [91, с. 902]. Як метод пізнання, що отримав переосмислення на філософському рівні, вона забезпечує вивчення адміністративно-правового статусу НПУ у справах про адміністративне правопорушення у сфері дорожнього руху та його безпеки як складної динамічної системи, дозволяє застосувати принципово нові підходи до пізнання дійсності [117, с. 166]. Балинська О.М. та Ященко В.А. вважають синергетику важливою для дослідження права насамперед через її методологічні можливості відкривати внутрішні механізми самоорганізації права як системи і утверджувати конструктивні напрями її подальшого розвитку. Спрямовуючи розвиток системи права, вказуючи вихід зі стану ентропії на зламі соціальних епох в бік транзитивності більшості соціальних інститутів, цінностей і норм, синергетика здатна забезпечити дослідження права механізмами спонтанного формування і збереження складних систем, зокрема тих, що перебувають у стані нестійкої рівноваги із зовнішнім середовищем, потребують підтримки стабільності та здатні до самоорганізації [16, с. 10-11].

Джужа О.М., Орлов Ю.Ю. і Калюжний Р.А., підкреслюючи первинний взаємозв’язок діалектики та синергетики, зазначають, що остання дозволяє більш повно інтерпретувати діалектичні закономірності, зокрема, дію закону переходу кількості в якість – через механізм виникнення і розвитку параметру порядку, доповнити закони діалектики низкою нових

закономірностей [74, с. 2] У цьому розумінні синергетичний підхід дозволить у напрямі пошуку шляхів до удосконалення законодавства, що стосується адміністративно-правового статусу поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, передбачити в системі забезпечення безпеки дорожнього руху найбільш оптимальні варіанти.

Лукашевич С.Ю. обґрунтовує позицію, що від застосування синергетики вчені вправі очікувати істотного позитивного ефекту у формі нових наукових теорій за різними галузями людського знання, які мають прояснити механізми виникнення й розвитку різноманітних явищ у матеріальному світі і світі ідей [117, с. 166]. Саме синергетика, продовжує дослідник, здатна запропонувати нові відповіді на «споконвічні» питання філософії про взаємозв'язок матеріального й ідеального, про причини виникнення і форми існування матерії, про єдність природи мікро-, макро- і мегасвіту, про механізми виникнення життя й розуму, про межі пізнання, про напрями розвитку соціуму тощо. Такий результат, вважає Лукашевич С.Ю., сприяє отриманню надзвичайних результатів, головним з яких є відкриття універсальних закономірностей, які однаково властиві усім системним утворенням незалежно від рівня складності елементів, що входять до них [117, с. 166-167].

Дослідження адміністративного-правого статусу поліції у справах про адміністративні правопорушення за допомогою синергетики дозволить враховувати багатоваріантність, непередбачуваність предмета вивчення, глибокий взаємозв'язок його структурних компонентів, що перебувають у хаосі або підпорядковуються одне одному, процесів та механізмів самоорганізації в природі і суспільстві. Для пояснення причин, що впливають на рівень забезпечення безпеки дорожнього руху поліцією доречно застосовувати принцип підпорядкування. Принцип підпорядкування дозволяє вирішити складне завдання через невелике число змінних («параметрів порядку) без ризиків до спрощення. Це означає, що у пізнанні особливостей адміністративно-правого статусу поліції у справах про адміністративне

правопорушення важливо знайти узагальнюючі фактори, що відіграють в системі досліджуваного явища головну, визначальну роль [117, с. 167].

У Законі України «Про дорожній рух» окремі контролюючі функції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху закріплено і за МВС, і за НПУ (ст. 52^1 «Повноваження Міністерства внутрішніх справ України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», ст. 52^3 «Повноваження Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху») [152], про що ми зазначали у підрозділі 1.2. «Органи Національної поліції як суб'єкт забезпечення безпеки дорожнього руху», тому адміністративно-правовий статус уповноважених підрозділів у чинних нормативно-правових актах має неоднозначне визначення. Зокрема, постановою КМУ від 20 травня 2015 р. №314 «Про утворення деяких територіальних органів Міністерства внутрішніх справ» Департамент патрульної служби, який став правонаступником патрульно-постової служби ДАІ, визначено як міжрегіональний територіальний орган МВС, управління патрульної служби МВС у м. Києві – територіальним органом МВС [190]. Як ми вже вказували вище, у п.3 ст.13 Закону України «Про Національну поліцію» патрульна поліція визначається як структурний підрозділ органів НПУ [150]. Така колізія у нормативно-правових актах виявляється у тому, що формально підрозділи патрульної поліції можуть брати участь у формуванні та реалізації в межах повноважень МВС держаної політики щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, підготовки проєктів законів та інших нормативно-правових актів, у тому числі правил, норм, державних і регіональних програм щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та його учасників, відповідно до ч.2 ст. ст.52^1 Закону України «Про дорожній рух» («Повноваження Міністерства внутрішніх справ України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху») [152], проте їх діяльність пов'язана із реалізацією в межах повноважень НПУ державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та власне самого забезпечення безпеки дорожнього руху, відповідно до ч. 2, ч. 3 ст. 52^3 Закону

України «Про дорожній рух» («Повноваження Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху») [152].

П. 4 постанови КМУ від 28 жовтня 2015 р. №878 «Про затвердження Положення про Міністерство внутрішніх справ України» закріплено, що МВС відповідно до покладених на нього завдань розробляє проєкти законів, інших актів законодавства, які надходять на погодження від інших міністерств та центральних органів виконавчої влади, готує в межах повноважень, передбачених законом, висновки і пропозиції до проєктів законів, інших актів законодавства, які подаються на розгляд КМУ, та проєктів законів, винесених на розгляд Верховної Ради України іншими суб'єктами права законодавчої ініціативи, нормативно-правових актів Верховної Ради Автономної Республіки Крим, зауваження і пропозиції до прийнятих Верховною Радою України законів, що надійшли на підпис Президентові України, розробляє проєкти державних програм з питань забезпечення безпеки дорожнього руху [173]. Окремими завданнями за МВС закріплено перевірку у разі дорожнього перевезення небезпечних вантажів відповідності транспортних засобів та обладнання з видачею відповідного свідоцтва про допущення до перевезення небезпечних вантажів, а також участь у формуванні та забезпеченні наукової і науково-технічної політики держави у сфері охорони суспільних відносин, пов'язаних із захистом та охороною прав і свобод людини, забезпеченням публічної безпеки і порядку, протидії злочинності, безпеки дорожнього руху [173]. Наведений перелік функцій МВС є незначним, але він не применшує законотворчість відомства для забезпечення безпеки дорожнього руху. Аналізом нормативно-правової бази МВС у сфері забезпечення дорожнього руху виявлено, що поміж чинних нормативних актів (69 підзаконних документів) 19 % (12 підзаконних актів), стосується діяльності поліцейських (Рисунок 3).

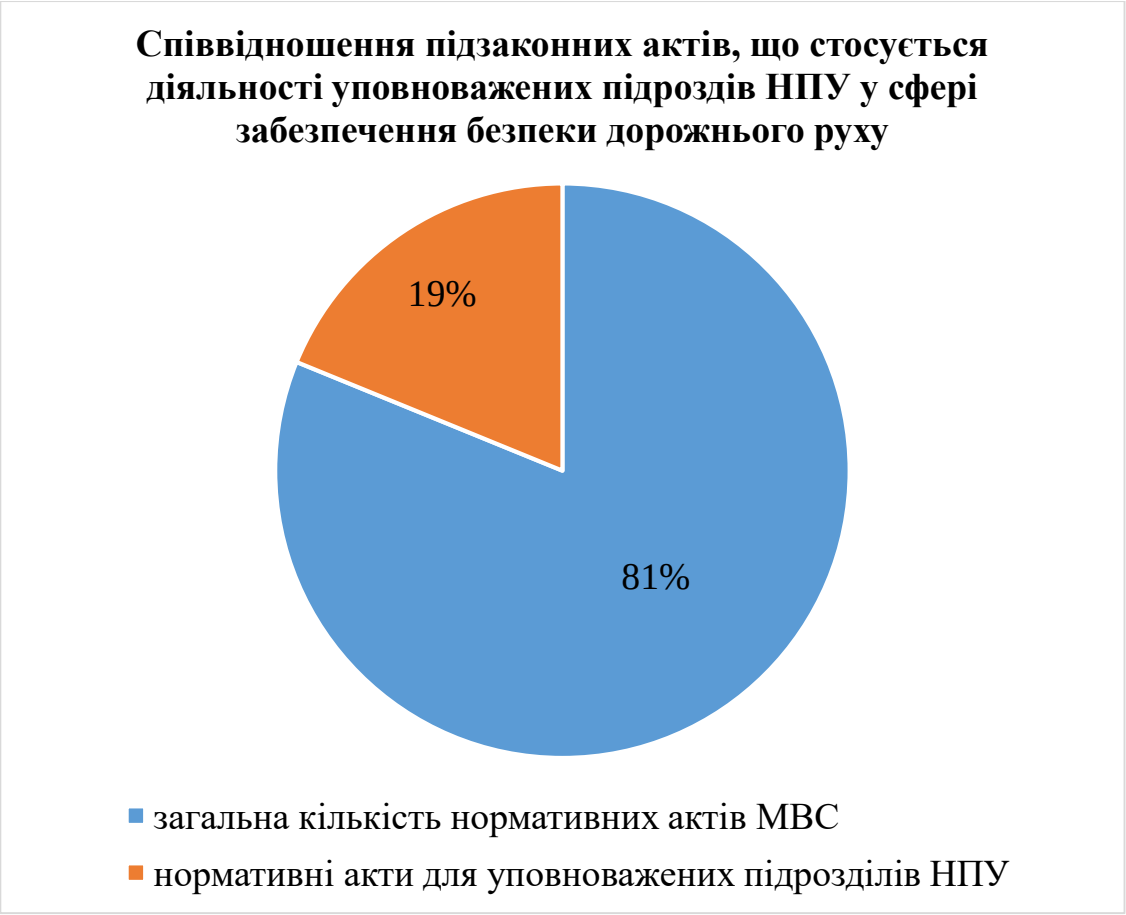

Рисунок 3

Основні напрями діяльності, які врегульовується ним, пов'язані із визначенням процедури оформлення поліцейськими підрозділів поліції та поліцейськими, на яких покладаються обов'язки із забезпечення безпеки дорожнього руху в окремих регіонах та населених пунктах, де тимчасово відсутня патрульна поліція, матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі [167], процедури оформлення працівниками органів і органів (підрозділів) Національної поліції, які мають спеціальні звання, відповідно до покладених на них повноважень, матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі [166].

До першої групи таких документів належать накази МВС від 07 листопада 2015 р. №1395 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному

режимі», від 11 жовтня 2016 р. №1073, від 13 квітня 2018 р. №318, від 10 грудня 2018 р. №1040, від 28 серпня 2019 р. №734, від 06 лютого 2020 р. №101, від 19 серпня 2020 р. №614, від 05 листопада 2021 р. №808 «Про затвердження Змін до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі». Розроблені відповідно до КУпАП, Законів України «Про центральні органи виконавчої влади», «Про дорожній рух», «Про Національну поліцію», постанов КМУ від 20 травня 2015 р. №314 «Про утворення деяких територіальних органів Міністерства внутрішніх справ», від 17 грудня 2008 р. №1086 «Про затвердження Порядку тимчасового вилучення посвідчення водія на транспортний засіб та його повернення», від 17 грудня 2008 р. №1103 «Про затвердження Порядку направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою вичавлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції і проведення такого огляду» [167], вони врегульовують питання:

- винесення поліцейським постанови у справах про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, передбачених ст.ст. 80 і 81 (в частині перевищення нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах транспортних засобів), частиною першою, другою, третьою, п'ятою, шостою, восьмою, десятою і одинадцятою ст.121, ст.ст.121^1, 121^2, частинами першою, другою, третьою, четвертою, шостою і сьомою ст.122, частинами першою ст. 123, ст.ст. 124^1, 125, частинами першою, другою і четвертою ст.126, частинами першою, другою і третьою ст. 127, ст.ст. 128 – 129, частинами першою ст.132^1, частинами третьою, шостою, восьмою, дев'ятою, десятою і одинадцятою ст. 133^1, частинами першою, другою і третьою ст.140, частинами шостою, сьомою і восьмою ст.152^1 КУпАП;

- оформлення протоколів про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;

- розгляду справи про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;

- накладання стягнення на особу (осіб), яка (які) притягається (притягаються) до адміністративної відповідальності;

- виконання постанов у справах про адміністративні правопорушення;

- особливостей оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення, вчинені повторно;

- особливостей оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення, відповідальність за яке передбачена ст.ст. 121, 124, 130 КУпАП;

- особливостей провадження у справах про порушення правил дорожнього руху іноземцями та особами без громадянства;

- вилучення посвідчення водія і позбавлення права керувати транспортними засобами;

- тимчасового затримання транспортних засобів;

- розгляду справ про адміністративне правопорушення за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису);

- деяких аспектів діловодства у справах [167].

До другої групи зазначених актів належать накази МВС від 13 січня 2020 р. №13 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі», від 10 травня 2019 р. № 359, від 27 травня 2020 р. № 416, від 25 жовтня 2021 р. №783 «Про затвердження Змін до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі». Розроблені відповідно до КУпАП, Законів України «Про Національну поліцію», «Про дорожній рух»,

«Про електронні довірчі послуги», «Про електронні документи та електронний документообіг», «Про виконавче провадження», «Про Єдиний державний демографічний реєстр та документи, що підтверджують громадянство України, посвідчують особу чи її спеціальний статус», «Про звернення громадян», Правил надання послуг поштового зв'язку, затвердженого постановою КМУ від 05.03.2009 №270 (зі змінами), Положення про Національну поліцію, затвердженого постановою КМУ від 28 жовтня 2015 р. №877 (зі змінами), Положення про єдину інформаційну систему МВС, затвердженого постановою КМУ від 10 листопада 2017 р. №833 «Про функціонування системи фіксації в автоматичному режимі» (зі змінами) [166], вони врегульовують питання:

- розгляду справ уповноваженими поліцейськими про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, передбачені частинами першою – четвертою ст.122 (перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів, проїзду на заборонений сигнал світлофора, порушення правил зупинки, стоянки, порушення установленої для транспортних засобів заборони рухатися смугою для маршрутних транспортних засобів, тротуарами чи пішохідними доріжками, виїзду на смугу зустрічного руху), та частиною першою ст. 123 (порушення правил руху через залізничний переїзд, крім в'їзду на залізничний переїзд у випадках, коли рух через переїзд заборонений) КУпАП;

- звільнення особи, що притягається до адміністративної відповідальності, від відповідальності за адміністративне правопорушення;

- порядку розгляду заяви особи, яка допустила адміністративне правопорушення;

- контролю за виконанням адміністративних постанов;

- особливостей діловодства у справах про адміністративне правопорушення;

- контролю за станом дотримання законності під час здійснення адміністративного провадження [166].

Отже, адміністративно-правовий статус НПУ у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху складне динамічне утворення, що визначається категоріальною належністю уповноваженого суб'єкта, який залучається до документування, оформлення або розгляду адміністративних матеріалів, пов'язаних із вчиненням особою правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, правами та обов'язками, якими його наділила держава як публічного управлінця і які складають його компетенцію, типом режиму фіксації адміністративного делікту та підвідомчістю розгляду справи про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, законодавчо врегульоване нормативними актами.

Елементи адміністративно-правового статусу НПУ у справах про адміністративні правопорушення умовно можна представити трьома блоками, а саме: цільовим, структурно-організаційним та компетенційним. До цільового блоку входять заходи із забезпечення публічного порядку та безпеки, безпеки осіб, захисту їх прав, свобод та законних інтересів, створення стану захищеності життєво-важливих інтересів суспільства, сконцентрованих у матеріальних та духовних цінностях, нормальних умовах життєдіяльності людини, діяльності підприємств, установ, організацій, запобігання і протидії кримінальним та адміністративним правопорушенням. Структурно-організаційний блок охоплює форми та способи організації діяльності уповноважених суб'єктів, контроль і нагляд за дотриманням прав людини в адміністративному провадженні та перебігом усіх його стадій. Зміст компетенційного блоку визначається переліком повноважень, прав, обов'язків, якими наділені уповноважені суб'єкти при документуванні, оформленні, розгляді справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та які відображено у положеннях нормативного законодавства та підзаконних актах.

Розглянувши у підрозділі 1.3. «Поняття та елементи адміністративно-правового статусу поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» питання, пов’язані із особливостями адміністративно-правового статусу поліції, його складовими елементами у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, нами обґрунтовано теоретико-методологічна модель, емпірично підтвердити яку ми спробуємо у Розділі 2 «Національна поліція України як суб’єкт провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» після формулювання висновків, яких ми дійшли у Розділі 1 «Теоретико-методологічна характеристика правового статусу поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху».

Висновки до першого розділу

Розмежовуючи поняття «безпека дорожнього руху» та «забезпечення безпеки дорожнього руху», обґрунтовуючи доцільність їх використання з приводу конкретних суспільних явищ та пропонуючи власне авторське визначення цих термінів, а також окреслюючи концептуальний підхід наукової роботи, визначаючи місце НПУ у загальній системі уповноважених суб’єктів та досліджуючи трансформацію обсягів завдань від часів проголошення Незалежності України та до сьогодення, що покладалися на наряди патрульно-постової служби міліції, підрозділи дорожньо-патрульної служби ДАІ, патрульної служби МВС та органи НПУ, розглядаючи адміністративно-правовий статус поліції у справах про адміністративні правопорушення та його складові елементи, ми дійшли такого.

1. Термінологічне застосування словосполучень «безпека дорожнього руху», «забезпечення безпеки дорожнього руху» у нормативно-правовій базі і досі не має усталеного характеру. Попри намагання законодавця здійснити загальне упорядкування за напрямом, основною проблемою невирішеності

питання залишається відсутність понятєвого тлумачення з чіткою диференціацією змісту та структурних елементів власне безпеки дорожнього руху та її забезпечення.

2. Формулювання понять безпека дорожнього руху та забезпечення дорожнього руху у науковій літературі здійснюється через аналіз нормативно-правової бази та встановлення диференціальних зв'язків із сполученням «дорожній рух». Попри різноманітні тлумачення, що пропонують дослідники, безпеку дорожнього руху вони ототожнюють із станом (ситуацією) на транспортному просторі, коли загрози людському життю зведені до мінімальних або є відсутніми (досягти останнього, на думку переважної більшості авторів, на сьогоднішній день є важким завданням). Забезпечення безпеки дорожнього розглядається як процес взаємодії, діяльність учасників дорожнього руху, уповноважених суб'єктів, органів виконавчої влади, метою якого є організація безпекового простору на дорогах.

3. У системі суб'єктів, на яких державою покладено виконання завдань із забезпечення безпеки дорожнього руху, органи НПУ мають статус суб'єкта із спеціальними повноваженнями публічно-сервісної діяльності. Відповідно до ст. 52^3 Закону України «Про дорожній рух» такі повноваження визначаються як участь в межах компетенції у реалізації державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та виконання контрольно-наглядових, дозвільних, адміністративно-процедурних повноважень.

Контрольно-наглядові повноваження НПУ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху поширюються на дотримання учасниками дорожнього руху правил експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі та паркування на майданчиках для паркування. Дозвільні повноваження реалізуються через погодження проєктів на будівництво, реконструкцію, ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу, організацію дорожнього руху, маршрутів, що можуть створити перешкоду дорожньому руху, а також видачу дозволів на участь у дорожньому русі окремих категорій транспортних засобів, дозволів на погодження

маршрутів руху транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі. Адміністративно-процедурні повноваження органів НПУ у сфері безпеки дорожнього руху визначаються їх адміністративно-юрисдикційною діяльністю за напрямом та організацію супроводження транспортних засобів спеціального і спеціалізованого призначення.

4. Динаміка зміни обсягів завдань публічно-сервісної діяльності у сфері забезпечення дорожнього руху від часів проголошення Незалежності України та до сьогодення, що покладалися на наряди патрульно-постової служби міліції, підрозділи дорожньо-патрульної служби ДАІ, патрульну службу МВС та органи Національної поліції, закріплені у юридичних текстах відомчих нормативних актів МВС, що втратили чинність, а саме: Статуті, Інструкції з діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС України, затвердженої наказом МВС від 13 листопада 2006 р.№ 1111, Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС, затвердженої наказом МВС України від 27 березня 2009 р. № 111, – чинній нормативно-правовій базі, зокрема, Положенні про патрульну службу МВС, затвердженому наказом МВС від 02 липня 2015 р. №796, Законі України «Про Національну поліцію», відображають трансформаційні процеси, що обумовили наділення органів НПУ особливими повноваженнями державного контролю.

5. У дослідженні адміністративно-правового статусу НПУ науковці виходять із його понятєвого тлумачення, яке формують на основі аналізу словникових статей лексем «статус», «становище», словосполучень «соціальний статус», «правовий статус», «адміністративно-правовий статус». У різноманітті підходів та поглядів вони наголошують на тому, що розуміння досліджуваного явища повинно охоплювати не лише нормативно-правові положення в частині забезпечення правоохоронної діяльності уповноваженими підрозділами, а й реалізацію завдань, функцій, прав, обов’язків поліцейського при наданні поліцейських послуг населенню.

6. Адміністративно-правовому статусу поліції у справах про адміністративні правопорушення сфері забезпечення безпеки дорожнього руху властива певна двоплановість, яка проявляється з одного боку в тому, що НПУ підтримує стан захищеності учасників дорожнього руху від ДТП та їх наслідків, з іншого – її підрозділи (напр., патрульна поліція) виконують завдання із запобігання та протидії адміністративним та кримінальним правопорушенням.

РОЗДІЛ 2
НАЦІОНАЛЬНА ПОЛІЦІЯ УКРАЇНИ ЯК СУБ'ЄКТ ПРОВАДЖЕННЯ У СПРАВАХ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

2.1. Документування адміністративних правопорушень поліцейськими у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху

У Розділі 1 «Теоретико-методологічна характеристика правового статусу поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» ми окреслили власні концептуальні підходи, в межах яких реалізовуються завдання дисертаційного дослідження. Розділ 2 «Національна поліція України як суб’єкт провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» присвячуватиметься емпіричному обґрунтуванню побудованої теоретичної моделі. Надаючи перевагу суб’єктному підходу, ми зазначали, що у розумінні змісту та особливостей адміністративно-правового статусу поліції у справах про адміністративні правопорушення визначальними є документування адміністративних правопорушень поліцейськими, оформлення ними матеріалів, зафіксованих в автоматичному режимі, а також підвідомчість справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що належать до розгляду та вирішення органів (підрозділів) НПУ. У підрозділі 2.1. «Документування адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» ми зупинимось на документуванні як окремому напрямі діяльності у запобіганні та протидії поліцейськими адміністративним правопорушенням на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв’язку.

Жовтан П. В. вважає документування важливою складовою забезпечення уповноваженими підрозділами доказування [83, с. 92]. Документування він визначає як передбачений законами та підзаконними

актами комплекс дій, спрямованих на достовірне відбиття (закріплення, фіксацію) в матеріалах справи порядку й результатів як окремих заходів і рішень, так і всього ходу, і результатів справи, що охоплюють збирання, закріплення, систематизацію, перевірку і оцінку фактичних даних, необхідних для доказування у справі про адміністративне правопорушення, вирішенню інших завдань адміністративного провадження, а також використання цих даних уповноваженою особою у розгляді та вирішенні справи [83, с. 92].

Як зазначає Парханов Г. Р., документування адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є різновидом превентивної роботи, що посідає вагоме місце в діяльності органів НПУ [136, с. 39]. Необхідність постійного, систематичного контролю та здійснення превентивних (профілактичних) заходів мають за мету вплив на свідомість учасників дорожнього руху – не лише водіїв транспортних засобів, але й пішоходів [136, с. 39]. На думку науковця, реалізація покладених державою на НПУ завдань як суб’єкта провадження у справах про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху здійснюється через запровадження системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, притягнення до адміністративної відповідальності порушника ПДР, проведення роз’яснювальної роботи та пропаганди безпеки дорожнього руху тощо [136, с. 42].

Сидорець В. А., досліджуючи зміст компетенції органів (підрозділів) НПУ щодо вирішення справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, типові дії патрульних поліцейських під час виявлення та документування таких правопорушень, приходить до висновку, що документування у зазначених справах визначається компетенцією поліцейських виносити постанови у справах про адміністративні правопорушення або складати протоколи. Власну позицію автор обґрунтовує тим, що працівники підрозділів патрульної поліції, маючи спеціальне звання, є основним суб’єктом провадження у справах про

адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Їх повноваження переважно пов’язані із виявленням та документуванням справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпеченні безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі [206, с. 10].

Саковський А. А., Климчук М. П. підкреслюють, що метою документування є не лише притягнення особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, до адміністративної відповідальності, а й запобігання правопорушенням, розшук осіб, які залишили місце дорожньо-транспортної пригоди, до якої вони причетні, ухиляються від адміністративної відповідальності [203, с. 51]. Основними напрямами, за якими реалізується така діяльність, є встановлення осіб, які можуть бути свідками у справі про адміністративні правопорушення; виявлення предметів і документів, які мають доказове значення; фіксація дій осіб для подальшого використання даних під час розгляду та вирішення справи про адміністративне правопорушення. Під час документування, продовжують Саковський А. А., Климчук М. П., працівники поліції мають уживати заходів щодо виявлення та збереження предметів і документів, які під час розгляду справи про адміністративне правопорушення можуть стати доказами в ній [203, с. 52].

Авторський колектив навчального посібника «Адміністративно-юрисдикційна діяльність поліцейських», очолюваний Куліковим В.А., під документування адміністративних правопорушень поліцейськими розуміють оформлення в органах НПУ, у тому числі в їх структурних (відокремлених) підрозділах, матеріалів про адміністративне правопорушення та контроль за оформленням таких матеріалів [11, с. 95]. Оформлення адміністративно-процесуальних матеріалів здійснюється поліцейськими на підставі:

- КУпАП (розділ IV);

- Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах Національної поліції, затвердженої наказом МВС від 06.11.2015 №1376;

- Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затвердженої наказом МВС від 07.11.2015 №1395;

- Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, затвердженої наказом МВС від 13.01.2020 №13.

Науковці зазначають, що документування адміністративних правопорушень поліцейськими не обмежується лише складанням протоколу про адміністративне правопорушення. Воно також передбачає відбирання пояснення в особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, пояснень у свідків та потерпілого. Під час документування адміністративних правопорушень поліцейськими можливе застосування заходів забезпечення провадження [11, с. 102-103].

Отже, документування адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху науковці традиційно пов’язують із виконанням органами (підрозділами) НПУ завдань превентивної діяльності. Наголошуючи на поліфункціональному значенні, автори описують його через перелік загально-наукових методів, мету, заради якої документування застосовується, алгоритм дій посадових осіб, які наділені повноваженнями виявляти, фіксувати та кваліфікувати адміністративні правопорушення, або за способами фіксації останніх, що закріплені у нормативно-правових актах і визначається у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху специфікою діяльності патрульної поліції.

Лемко Г. І., Дідух І. Я. звертають увагу на важливості документування у діяльності сучасної людини [115, с. 128]. Автори пов’язують це, насамперед із тим, що документування є обов’язковою умовою сьогодення. Документ, що закріплює факти, свідчення або права на що-небудь, офіційно засвідчує особу, є засобом фіксації різними способами на спеціальному матеріалі інформації фактів, подій, явищ об’єктивної дійсності та розумової діяльності людини. Основними властивостями документа є доступність інформації, його змісту,

наявність стійкої матеріальної (речової) форми, що забезпечує використання та зберігання документів, функціональне призначення у передачі просторово-часових даних соціальними каналами [115, с. 129].

У термінології законодавства на офіційному сайті Верховної Ради України поняття документування закріплено через тлумачення двох словосполучень, а саме: документування діяльності з експлуатації інженерно-технічних засобів, що наведене у частині 4 п. 1.2 Розділу І Порядку експлуатації інженерно-технічних засобів систем фізичного захисту ядерних установок, об'єктів, призначених для поводження з радіоактивними відходами, іншими джерелами іонізуючого випромінювання, затвердженому спільним наказом Міністерства палива та енергетики України, Міністерства з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи, МВС від 23 червня 2010 р. №252/492/267, («Загальні положення»), та документування інформації, наведене у частині 5 п. 4 Розділу 1 Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті, затвердженому наказом Міністерства інфраструктури України від 24 грудня 2020 р. №842, («Загальні положення»). Документування діяльності з експлуатації інженерно-технічних засобів – це ведення документообігу з використання, підтримання в належному стані та відновлення працездатності інженерно-технічних засобів фізичного захисту відповідно до вимог норм і правил з фізичного захисту та стандартів підприємства [180]. Документування інформації – це збирання, зберігання та аналіз даних щодо стану безпеки руху на підприємстві з метою забезпечення безпеки руху [178].

Академічний словник української мови, окрім того, що не містить тлумачення віддієслівного іменника «документування», не наводить його й у словникових статтях в означеннях. Тобто «документування» не має лексикографічного закріплення в українській мові. Словникова стаття дієслова, за допомогою якого утворено іменник, визначає «документувати» як «обґрунтовувати документами» [81].

У справах про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху обґрунтування наявності чи відсутності адміністративного правопорушення, винності особи в його вчиненні та інших обставин здійснюється за документами, які під час розгляду такої справи органом або уповноваженою на те посадовою особою, визнаються доказами. Згідно із частиною 1 ст. 251 КУПАП («Докази») обставини, що мають значення для правильного вирішення справи, встановлюються за будь-якими фактичними даними, зафіксованими у:

- протоколі про адміністративне правопорушення,

- поясненнях особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, потерпілих, свідків,

- висновку експерта,

- речових доказах,

- показаннях технічних приладів та технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису,

- показаннях технічних приладів та технічних засобів, працюючих в автоматичному режимі або в режимі фотозйомки (відеозапису), які використовуються при нагляді за виконанням правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, безпеки на автомобільному транспорті та паркування транспортного засобу,

- протоколі про вилучення речей і документів,

- інших документах [98].

Відповідно до п.1 Розділу ІІ Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах Національної поліції, затвердженої наказом МВС від 06.11.2015 №1376 («Документування адміністративних правопорушень»), документування адміністративних правопорушень передбачає складання протоколів про адміністративні правопорушення, протоколів про адміністративні затримання, протоколів про вилучення речей і документів, протоколів про огляд речей та особистий огляд, а також отримання пояснення від осіб, які притягаються до адміністративної

відповідальності, потерпілих, свідків уповноваженими на те посадовими особами органів (підрозділів) НПУ [165]. Водночас у п.15 Розділу ІІ вказаного підзаконного акту («Документування адміністративних правопорушень») зазначається, що пояснення особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, потерпілих, свідків, висновок експерта, речові докази, протокол про вилучення речей і документів, рапорти посадових осіб, а також інші документи та матеріали, що містять інформацію про правопорушення, є додатками до протоколу про адміністративне правопорушення [165].

У Розділі І Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затвердженої наказом МВС від 07.11.2015 №1395 («Загальні положення») закріплено, що документування адміністративних правопорушень забезпечується двома способами. Якщо виявлено правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, розгляд якого віднесено до компетенції НПУ, поліцейським виноситься постанова у справі про адміністративне правопорушення. У разі якщо виявлене правопорушення, вчинене особою віком від шістнадцяти до вісімнадцяти років, або таке, що його розгляд не віднесено до компетенції НПУ, поліцейським відповідно до ст.255 КУпАП складається протокол про адміністративне правопорушення [167].

Письмові пояснення свідків правопорушення у разі їх наявності, акт огляду та тимчасового затримання транспортного засобу в разі здійснення його затримання, акт огляду на стан сп’яніння в разі проведення огляду на стан сп’яніння, інші документи та матеріали, які містять інформацію про правопорушення відповідно до п. 1 Розділу ІІ Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затвердженої наказом МВС від 07.11.2015 №1395 («Оформлення протоколів про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху») є матеріалами, що долучаються до протоколу про

адміністративне правопорушення [167]. Акт обстеження ділянки вулично-шляхової мережі з відповідними замірами та схемою обов'язково долучається до постанови у справі про адміністративне правопорушення, передбачені частинами першою – третьою статті 140 КУпАП (коли протокол не складається) [167].

Відповідно до п.2 Розділу ІІ Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, затвердженої наказом МВС від 13.01.2020 №13 («Розгляд справ про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі), результатом документування адміністративних правопорушень є створення інформаційних файлів та метаданих до них в ході автоматичної фіксації подій у системі фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, а також інші відомості з реєстрів, баз (банків) даних останньої [166].

Отже, попри відсутність термінологічного визначення поняття «документування» у нормативних актах, що регулюють діяльність поліцейського у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, незаперечним є те, що результатом такої діяльності обов'язково є документ, який під час розгляду уповноваженою на те посадовою особою або органом справи про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху визнається або не визнається доказом. Перелік документів з фактичними даними, на основі яких у визначеному законом порядку орган (посадова особа) встановлює наявність чи відсутність адміністративного правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку, винність даної особи в його вчиненні та інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи [98], визначається Інструкцією з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному

режимі, затвердженої наказом МВС від 07.11.2015 №1395, та Інструкцією з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, затвердженої наказом МВС від 13.01.2020 №13.

Незалежно від того, як здійснюється документування адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (в неавтоматичному чи автоматичному режимі), за результатами збирання, закріплення, систематизації, перевірки і оцінки фактичних даних поліцейським у разі, якщо справа про адміністративне правопорушення не належить до компетенції розгляду та вирішення органів НПУ, оформлюється протокол про адміністративне правопорушення. У разі, якщо підвідомчість розгляду справи закріплена за органами НПУ, матеріали документування відображатимуться у рішенні уповноваженої особи або у передбачених законом випадках можуть долучатися до матеріалів кримінального провадження.

Основними властивостями документів, що фіксують наявність чи відсутність адміністративного правопорушення, винність даної особи в його вчиненні та інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи [98], є інформаційна доступність, зміст, наявність стійкої матеріальної форми вираження, обов'язкове опрацювання уповноваженою на те посадовою особою з дотриманням власне принципів документування.

Частина 1 п.1 ст.255 КУпАП («Особи, які мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення») передбачає, що у справах про адміністративні правопорушення, розгляд та вирішення яких належить до компетенції адміністративних комісій (ст.218 КУпАП «Адміністративні комісії»), виконавчих комітетів (виконавчих органів) сільських, селищних, міських рад) (ст.219 КУпАП «Виконавчі комітети (виконавчі органи) сільських, селищних, міських рад»), районних, районних у місті, міських чи міськрайонних судів (суддів) (ст.221 КУпАП «Районні, районні у міті, міські чи міськрайонні суди (судді)»), уповноважені посадові особи органів

Національної поліції мають право складати протоколи про правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку. Останнє стосується адміністративних деліктів, передбачених частинами четвертою, сьомою – дев'ятою ст. 121 КУпАП («Порушення правил керування або експлуатації транспортного засобу, правил користування ременями безпеки або мотошоломами»), частиною третьою ст. 121^3 КУпАП («Порушення вимог законодавства щодо використання номерних знаків транспортних засобів»), частинами п'ятою і сьомою ст. 122 КУпАП («Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонений сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху»), частиною першою ст. 122^2 КУпАП («Невиконання вимог про зупинку»), ст. 121^2 КУпАП («Невиконання вимог про зупинку»), ст. 122^4 КУпАП («Залишення місця дорожньо-транспортної пригоди»), ст. 122^5 КУпАП («Порушення вимог законодавства щодо встановлення і використання спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв»), частинами другою і третьою ст. 123 КУпАП («Порушення правил руху через залізничні переїзди»), ст. 124 КУпАП («Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна»), частинами третьою і п'ятою ст. 126 КУпАП («Керування транспортним засобом особою, яка не має відповідних документів на право керування такими транспортним засобом або не пред'явила їх для перевірки, або стосовно якої встановлено тимчасове обмеження у праві керування транспортними засобами»), частиною четвертою ст. 127 КУпАП («Порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами та особами, які керують гужовим транспортом і погоничами тварин»), ст. 127^1 КУпАП («Порушення порядку видачі документа про технічну справність транспортного засобу та порядку видачі спеціального знака державного зразка про укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів»), ст. 130 КУпАП («Керування транспортними засобами або суднами

особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції»), частиною третьою ст. 133 КУпАП («Порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів на транспорті»), ст. 135^1 КУпАП («Підроблення проїзних квитків і знаків поштової оплати»), ст. 136 КУпАП («Порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на залізничному, морському, річковому та автомобільному транспорті») (що стосується порушень на автомобільному транспорті), ст. 139 КУпАП («Пошкодження автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів і технічних засобів регулювання дорожнього руху. Створення перешкод для руху та невжиття необхідних заходів щодо їх усунення»), частиною четвертою ст. 140 КУпАП («Порушення правил, норм і стандартів при утриманні автомобільних доріг і вулиць, невжиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху чи позначення на автомобільних дорогах і вулицях місць провадження робіт») [98].

Водночас у наведеному переліку маємо колізії від законодавця. Зокрема, вчинення адміністративних правопорушень, передбачених частиною восьмою ст. 121 КУпАП («Порушення правил керування або експлуатації транспортного засобу, правил користування ременями безпеки або мотошоломами»), частиною п’ятою ст. 122 КУпАП («Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху»), окрім того, що, як зазначалося вище, передбачає складання протоколу про адміністративне правопорушення уповноваженою посадовою особою органів НПУ, відповідно до ст. 222 КУпАП («Органи Національної поліції») розгляд та вирішення такої справи також належить до її компетенції. Зазначене суперечить положенням частини 2 ст. 258 КУпАП («Випадки, коли протокол про адміністративне правопорушення не складається»), у якій закріплено, що у разі вчинення адміністративних правопорушень, розгляд яких віднесено до

компетенції НПУ, протокол про адміністративне правопорушення не складається [98].

Ст. 122^2 КУпАП («Порушення правил перевезення пасажирів») містить дві частини, справи про адміністративне правопорушення за першою з яких відповідно до ст.221 КУпАП («Районні, районні у місті, міські чи міськрайонні суди (судді)») розглядають районні, районні у місті, міські чи міскрайонні суди (судді), за другою – відповідно до ст. 229 КУпАП («Органи автомобільного транспорту та електротранспорту») органи автомобільного транспорту та електротранспорту. Водночас частина 1 ст.255 КУпАП («Особи, які мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення») обмежує перелік суб'єктів, для яких складаються поліцейськими протоколи про адміністративні правопорушення адміністративними комісіями (ст.218 КУпАП «Адміністративні комісії»), виконавчими комітетами (виконавчими органами) сільських, селищних, міських рад) (ст. 219 КУпАП «Виконавчі комітети (виконавчі органи) сільських, селищних, міських рад»), районними, районними у місті, міськими чи міськрайонними судами (суддями) (ст. 221 КУпАП «Районні, районні у місті, міські чи міськрайонні суди (судді)»). До закріпленого переліку органи автомобільного транспорту та електротранспорту не входять. Відповідно уповноважені посадові особи органів Національної поліції мають складати протоколи про адміністративне правопорушення лише за частиною 1 ст. 122^2 («Порушення правил перевезення пасажирів»).

Так само у п. 2 Розділу ІІ Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах Національної поліції, затвердженої наказом МВС від 06.11.2015 №1376, («Документування адміністративних правопорушень») зазначається, що у справах про адміністративні правопорушення, розгляд яких віднесено до відання органів поліції, зазначених у статті 222 КУпАП, протоколи відповідно до статті 255 КУпАП складають уповноважені на те посадові особи зазначених органів [167]. Однак, як зазначалося вище, ст.255 КУпАП («Особи, які мають

право складати протоколи про адміністративні правопорушення») визначає перелік уповноважених та посадових осіб, які мають право складати протоколи про адміністративне правопорушення у справах про адміністративні, що розглядаються органами, зазначеними у статтях 218-221 КУпАП, а саме:

- адміністративними комісіями (ст.218 КУпАП «Адміністративні комісії»);

- виконавчими комітетами (виконавчими органами) сільських, селищних, міських рад) (ст.219 КУпАП «Виконавчі комітети (виконавчі органи) сільських, селищних, міських рад»),

- районними, районними у місті, міськими чи міськрайонними судами (суддями) (ст.221 КУпАП «Районні, районні у місті, міські чи міськрайонні суди (судді)») [98].Органи НПУ до цього переліку не входять, тобто законодавцем не передбачено суб'єктів, що мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення у справах про адміністративні правопорушення, розгляд та вирішення яких, відповідно до ст.222 КУпАП, віднесено до органів НПУ.

Попри те, що частиною другою ст.251 КУПАП («Докази») обов'язок щодо збирання таких даних покладається на осіб, уповноважених на складання протоколів про адміністративне правопорушення, визначених ст. 255 КУпАП [98], частина перша передбачає, що для фіксації фактичних даних про наявність / відсутність адміністративного правопорушення можуть застосовуватися технічні прилади та технічні засоби із функцією фото- і кінозйомки, відеозапису, що використовуються особою, яка притягається до адміністративної відповідальності, або свідками [98]. У такому аспекті, суперечливим вочевидь, видається питання віднесення фіксації особою, яка притягається до адміністративної відповідальності, або свідками фактичних даних про адміністративне правопорушення, винності особи в її вчиненні та інших обставин, що мають значення для правильного вирішення справи, до документування адміністративного правопорушення.

Василенко С. О. вважає, що залучення громадян до фіксація правопорушень має позитивний результат для превентивної діяльності, яку провадять органи (підрозділи) НПУ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [45, с. 25]. Надсилання матеріалів, отриманих від застосування технічних приладів та технічних засобів, що мають функції відеозапису, чи засобів фото- і кінозйомки, зокрема: смартфонів, камер зовнішнього відеоспостереження, автомобільних відеореєстраторів та інше, впливає на оперативність та об'єктивність реагування НПУ на правопорушення, суттєво зменшує їх кількість та сприяє створенню безпекового середовища для громадян [45, с. 25]. Водночас у такій спосіб реалізується один із принципів діяльності поліції, передбачений ст.11 Закону України «Про Національну поліцію» («Взаємодія з населенням на засадах партнерства»), що визначає здійснення діяльності поліції у тісній співпраці та взаємодії з населенням, територіальними громадами, громадськими об'єднаннями на засадах партнерства і спрямованою на задоволення їхніх потреб [187].

Стус В.М. обстоює позицію, що документування адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху не повинно обмежуватися власне фактом збирання доказової інформації для притягнення особи до адміністративної відповідальності [212]. Воно має забезпечувати реалізацію завдань КУпАП, передбачених ст.1 («Завдання Кодексу України про адміністративні правопорушення»), щодо охорони прав і свобод громадян, власності, конституційного ладу України, прав і законних інтересів підприємств, установ і організацій, встановленого правопорядку, зміцнення законності, запобігання правопорушенням, виховання громадян у дусі точного і неухильного додержання Конституції і законів України, поваги до прав, честі і гідності інших громадян, до правил співжиття, сумлінного виконання своїх обов'язків, відповідальності перед суспільством [98]. На думку Стуса В.М., принципи документування адміністративних правопорушень доречно об'єднати до двох груп, а саме: принципи соціально-правового характеру та принципи організаційно-управлінського спрямування [212].

Принципи соціально-правового характеру за змістом забезпечують виконання моральних, правових завдань із запобігання та протидії адміністративним правопорушенням у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху незалежно від рівня та місця того чи іншого підрозділу, від посади, яку обіймає поліцейський [212, с. 206]. До них належать законність, гуманізм, соціальна справедливість, поєднання гласності та професійної таємниці, залучення до запобігання громадськості. Принцип законності, зазначає Стус В.М., передбачає, що НПУ здійснює документування адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на підставі та неухильно дотримуючись законодавства та законних інтересів осіб, що є учасникам дорожнього руху [212, с. 206]. Принцип гуманізму передбачає, що людина, її життя є найвищою цінністю. Принцип соціальної справедливості визначає, що документуванню підлягають усі адміністративні правопорушення, незалежно від соціального статусу особи, яка притягається до адміністративної відповідальності. Принцип поєднання гласності та професійної таємниці виявляється у тому, що за результатами документування поліцейські зобов'язані не розголошувати державну та службову таємниці, а також відомості, що стосується приватного життя громадян, принижують їх честь і гідність. Принцип залучення громадськості дозволяє побудувати діяльність поліцейських НПУ із документування адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху так, щоб територіальні громади та їх представники активно їм сприяли [212, с. 207].

Принципи організаційно-управлінського спрямування дозволяють раціонально розподілити компетенції, між суб'єктами, усунути паралелізм та дублювання в реалізації функцій із документування адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Стус В.М. вважає, що документування адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є управлінським процесом, тому принципи організаційно-управлінського спрямування він ототожнює із

загальними принципами управління та їх реалізацією в управлінні МВС та НПУ [212, с. 207]. До вказаної групи належать принципи плановості, цілеспрямованості, безперервності, принцип головної ланки, маневреності, пропорційної відповідальності, розмежування компетенції, оптимальності та ефективності, узгодженості дій з іншими суб'єктами забезпечення безпеки дорожнього руху [212, с. 207].

Особливого значення Стус В.М. поміж принципів організаційно-управлінського спрямування надає принципу узгодженості дій органів (підрозділів) НПУ із іншими суб'єктами забезпечення безпеки дорожнього руху. Дослідник вважає, що власне від дотримання вказаного принципу залежить не лише ефективність запобігання та протидії адміністративним правопорушенням у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за фактом документування окремого правопорушення, а й ефективність функціонування усієї системи документування органів (підрозділів) НПУ, оформлення матеріалів, зафіксованих в автоматичному режимі, а також розгляду та вирішення справ про адміністративні правопорушення за напрямом [212, с. 207].

Абдулкадірова Е. Е. наголошує на потребі законодавчого закріплення принципів документування та розгляду справ про адміністративні правопорушення, що перебувають в межах компетенції патрульної поліції. Власний погляд вчений обґрунтовує необхідністю створення фундаменту для розвитку якісної сервісної служби у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, яка буде відповідати європейським стандартам, і вважає, що в основу принципів документування адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху мають бути покладені загальні принципи адміністративного процесу, а також принципи діяльності поліції, передбачені у Розділі ІІ Закону України «Про Національну поліцію», та принципи, які закріплені в Декларації про поліцію, прийнятій у Страсбурзі 8 травня 1979 р. на 31-й сесії Парламентської асамблеї Ради Європи [3, с. 151]. Абдулкадірова Е. Е. виділяє загальні та спеціальні принципи у документуванні

адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Розуміючи загальні принципи як загальнообов'язкові вихідні нормативно-юридичні положення, науковець характеризує їх такими, що відрізняються універсальністю, загальною значимістю, найвищою імперативністю та нормативністю. Вони визначають зміст правового регулювання і виступають критерієм правомірності поведінки та діяльності учасників суспільно-правових відносин [3, с. 153]. До них належать принцип верховенства права, принцип законності, принцип гуманізму, принцип рівноправності, принцип об'єктивної істини, принцип публічності, принцип стадійності, принцип усності та безпосередності, принцип диспозитивності, принцип національної мови провадження, принцип швидкості і економічності, принцип відповідальності посадових осіб, принцип дотримання прав і свобод людини, принцип відкритості та прозорості, принцип політичної нейтральності, принцип взаємодії за населенням на засадах партнерства, принцип безперервності, структурно-функціональний принцип та принцип професіоналізму та компетентностей [3].У переліку загальних принципів Абдулкадірова Е. Е. робить акценти на окремі категорії. Зокрема, принцип об'єктивної істини визначає необхідність уповноваженої посадової особи правильно і повно відображати фактичні обставини справи під час документування адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху для того, щоб рішення у справах про адміністративні правопорушення базувалися лише на фактах реально існуючої дійсності. Принцип усності та безпосередності передбачає особисте озвучення усіма учасниками події та очевидцями власних міркувань щодо процедурних питань документування адміністративного правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, самостійності сприйняття та оцінки правозастосовцем створених документів. Принцип національної мови полягає у тому, що документування правопорушень здійснюється з урахуванням мови, якою здійснюється провадження у справі. Наприклад, у випадку, коли особа,

яка притягується до адміністративної відповідальності, не володіє мовою, якою здійснюватиметься провадження, вона може виступати рідною мовою і користуватися допомогою перекладача [3, с. 152]. Принцип професіоналізму і компетентності визначає особисту відповідальність поліцейського за свої власні дії або бездіяльність, вчинені за його вказівкою [3, с. 153].

Враховуючи особливості стадії розгляду справ про адміністративне правопорушення працівниками патрульної поліції, Абдулкадірова Е. Е. пропонує у документування адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху виділити спеціальні принципи, зокрема, принцип роз'яснення прав і обов'язків учасникам адміністративного правопорушення, принцип відеофіксації, принцип належного встановлення та оформлення, принцип невідворотності покарання, принцип спрощеності, принцип правоти поліцейського. Дотримання принципу відеофіксації науковець пояснює тим, що документування адміністративного правопорушення поліцейським має здійснюватися його нагрудною камерою. Принцип належного встановлення та оформлення потребує від уповноваженої посадової особи внесення до процесуальних документів лише перевіреної і достовірної інформації. Принцип невідворотності покарання забезпечує дієвість права, вплив на поведінку суб'єктів правовідносин, ефективність інституту юридичної відповідальності у механізмі регулювання, створення гарантій щодо реалізації суб'єктних прав та юридичних обов'язків. Принцип спрощеності визначає, що у документуванні адміністративного правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху формування доказової інформації повинно бути вибірковим [3, с. 153]. Утворені документи повинні фіксувати склад адміністративного правопорушення і враховувати вимоги, що висуваються до доказів. Принцип правоти поліцейського Абдулкадірова Е. Е. пов'язує із відсутністю змагальності під час документування адміністративного правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та правом особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, оскаржувати дії поліцейського [3, с. 153].

Розумей Д. І., Макарчук В.В. вважають, що у документуванні адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху мають реалізовуватися принципи верховенства права, законності та доцільності. Принцип верховенства права виявляється у тому, що заборонні приписи адміністративно-деліктного законодавства є доступні кожній особі, вирішення процедурних питань здійснюється у визначений законодавством спосіб, виключаючи фактори суб'єктивізму, що будуються на власних уподобаннях уповноваженої особи [199, с. 15]. Дослідники зазначають, що принцип верховенства права у документуванні повинен забезпечувати однаковість правових позицій учасників дорожнього руху перед приписами нормативно-правових актів, що закріплюють настання адміністративної відповідальності за порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [199, с. 15].

Принцип законності реалізується через види та розміри адміністративних стягнень. що накладаються на особу, яка притягується до адміністративної відповідальності. Вони є визначеними на законодавчому рівні. Важливою передумовою реалізації принципу законності у документуванні адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є власне процедура притягнення особи до адміністративної відповідальності, що визначено нормами КУпАП [199, с. 15].

Принцип доцільності Розумей Д. І., Макарчук В.В. пояснюють через здійснення документування виключно у випадках, коли є правова передумова для цього. Тобто діяння особи повинні мати склад адміністративного правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, ані містити малозначні дії або склад кримінального правопорушення [199, с. 15].

Отже, документування адміністративних правопорушень поліцейськими у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є складовою превентивної діяльності органів (підрозділів) НПУ. Як і будь-яка діяльність поліції, вона повинна відповідати принципам, закріпленим у Розділі ІІ Закону України «Про Національну поліцію» («Принципи діяльності поліції»), а саме:

законності, дотримання прав і свобод людини, відкритості та прозорості, політичної нейтральності, взаємодії з населенням на засадах партнерства, безперервності [230].

Основна мета документування підпорядковується узгодженню заходів взаємодії між учасниками дорожнього руху та уповноваженими суб'єктами у реалізації державної політики у сфері дорожнього руху і захисту національних інтересів від впливу реальних та потенційних загроз. За результатами документування уповноважені посадові особи НПУ збирають докази та складають протоколи про адміністративне правопорушення, направляючи їх до органів, які мають право відповідно до Глави 17 КУпАП («Підвідомчість справ про адміністративні правопорушення»), розглядати справи про адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку. Інакше, відповідно до ст.222 КУпАП («Органи Національної поліції») поліцейські як уповноважені на те посадові особи розглядають такі справи про адміністративні правопорушення і виносять рішення. У передбачених законом випадках матеріали, отримані в ході документування делікту, можуть долучатися до матеріалів кримінального провадження [230].

Як зазначалося у підрозділі 2.1. «Документування адміністративних правопорушень поліцейськими у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху органами НПУ здійснюється в автоматичному та неавтоматичному режимі. Підрозділ 2.2. «Особливості оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі» присвячуватиметься механізму винесення постанови про адміністративне правопорушення та притягнення особи до адміністративної відповідальності із застосуванням автоматизованих систем службових процесів.

2.2. Особливості оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі

У підрозділі 2.1. «Документування адміністративних правопорушень поліцейськими у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» ми зазначали, що документування поліцейськими адміністративних правопорушень на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку здійснюється в автоматичному та неавтоматичному режимах. Відмінності, що їх має від традиційного документообігу механізм оформлення матеріалів у справах про адміністративні правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі, його ефективність у превентивній діяльності потребують окремого розгляду. Цьому присвячуватиметься підрозділ 2.2. «Особливості оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі».

У КУпАП вирішенню та розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, визначенню суб'єкта таких правопорушень та притягненню його до відповідальності відведено особливе значення. Окрім загального визначення місця розгляду справи про адміністративне правопорушення за місцем його вчинення, місцем розгляду органами (підрозділами) НПУ справ про адміністративні правопорушення, передбачені ст. 80 («Випуск в експлуатацію транспортних та інших пересувних засобів з перевищенням нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах»), ст. 81 КУпАП («Експлуатація автомототранспортних та інших пересувних засобів з перевищенням нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах») в частині, що стосується перевищення нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах транспортних засобів, частинами першою, другою, третьою, п'ятою, шостою, восьмою, десятою і одинадцятою ст. 121 КУпАП («Порушення правил

керування або експлуатації транспортного засобу, правил користування ременями безпеки або мотошоломами»), ст. 121^1 КУпАП («Експлуатація водіями транспортних засобів, ідентифікаційні номери складових частин яких не відповідають записам у реєстраційних документах»), ст. 121^2 КУпАП («Порушення правил перевезення пасажирів при наданні послуг з перевезення пасажирів»), частинами першою і другою ст. 121^3 КУпАП («Порушення вимог законодавства щодо використання номерних знаків транспортних засобів»), частинами першою, другою, п'ятою і шостою ст. 122 КУпАП («Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонений сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху»), частиною першою ст. 123 КУпАП («Порушення правил руху через залізничні переїзди»), ст. 124^1 КУпАП («Ненадання транспортних засобів поліцейськими та медичними працівниками, а також ненадання військових транспортних засобів посадовим особам Військової служи правопорядку у Збройних Силах України»), ст. 125 КУпАП («Інші порушення правил дорожнього руху»), частинами першою, другою і четвертою ст. 126 КУпАП («Керування транспортним засобом особою, яка не має відповідних документів на право керування таким транспортним засобом або не пред'явила їх для перевірки, або стосовно якої встановлено тимчасове обмеження у праві керування транспортними засобами»), ст. 128 КУпАП («Випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан яких не відповідає встановленим вимогам або без необхідних документів, передбачених законодавством»), ст. 129 КУпАП («Допуск до керування транспортними засобами або суднами водіїв чи судноводіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, або осіб, які не мають права керування транспортним засобом»), є місце обліку транспортного засобу або місце проживання порушника. У разі якщо адміністративне правопорушення, зафіксоване в автоматичному режимі, місцем розгляду справи є місце оброблення та обліку таких правопорушень [98].

Інструкція з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, затверджена наказом МВС від 13 січня 2020 р. №13, місцем розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі та які належать до компетенції розгляду і вирішення органів (підрозділів) НПУ, визначає місце вчинення правопорушення, місце обліку транспортного засобу або проживання порушника, місце оброблення та обліку таких правопорушень [166].

Отже, органи (підрозділи) НПУ законодавчо наділені повноваженнями оформляти справи про адміністративні правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі, за місцем документування проступку. У випадку, коли це є неможливо, але встановлено місце обліку транспортного засобу або місце проживання порушника, оформлення адміністративних правопорушень здійснюється за територіальним принципом облікування транспортного засобу або проживання особи. Інакше оформлення матеріалів може здійснюватися за місцем оброблення та обліку, в підрозділах патрульної поліції.

Суб’єктом адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у разі їх фіксації працюючими в автоматичному режимі спеціальними технічними засобами, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, чи засобами фото- і кінозйомки, відеозапису, визнаються власники (співвласники) транспортних засобів. Частиною другою ст. 14^1 КУпАП («Відповідальність власників (співвласників)») закріплено обставини, за якими власник (співвласник) транспортних засобів можуть уникнути притягнення до адміністративної відповідальності. Такими обставинами є повідомлення органу (посадовій особі), який виніс постанову про накладення адміністративного стягнення інформації про те, що на момент вчинення правопорушення транспортний засіб знаходився у володінні чи

користуванні іншої особи, вибув з його володіння внаслідок протиправних дій інших осіб [98].

Суб'єктом, що притягається до адміністративної відповідальності за вчинення делікту у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованого в автоматичному режимі, а також за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксованих в режимі фотозйомки (відеозапису), відповідно до ст. 14^2 КУпАП («Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису)»), є фізична особа або керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб, належний користувач транспортного засобу, особа, яка виконує повноваження керівника юридичної особи, особа, яка ввезла на територію України транспортний засіб, зареєстрований за межами території України і який не підлягає державній реєстрації в Україні [98].

Суб'єктом, що притягається до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, передбачені частиною другою ст. 122^2 КУпАП («Невиконання водіями вимог про зупинку), частинами другою і третьою статті 132^1 КУпАП («Порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів та правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами»), зафіксовані в автоматичному режимі відповідно до ст. 14^3 КУпАП («Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері безпеки на автомобільному транспорті») є фізична особа або керівник юридичної особи, за якою зареєстрований транспортний засіб, належний користувач транспортного засобу, відомості про якого наявні у Єдиному державному реєстрі транспортних засобів, особа, яка виконує повноваження керівника юридичної особи, у разі відсутності відомостей у Єдиному державному реєстрі

юридичних осіб, фізичних осіб про керівника юридичної особи, за якою зареєстрований транспортний засіб, особа, яка ввезла на територію України транспортний засіб, який зареєстрований за межами території України і який не підлягає державній реєстрації в Україні [98].

Отже, оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку, що документувалися в автоматичному режимі, може здійснювати щодо таких категорій осіб:

- власник (співвласники) транспортного засобу;

- особа, у володінні чи користуванні якої знаходиться транспортний засіб на момент вчинення правопорушення, незалежно від способу отримання володіння, у тому числі внаслідок протиправних дій цієї особи або інших осіб;

- фізична особа, за якою зареєстровано транспортний засіб;

- керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб;

- належний користувач транспортного засобу, відомості про якого наявні у Єдиному державному реєстрі транспортних засобів;

- особа, яка виконує повноваження керівника юридичної особи, у разі відсутності відомостей у Єдиному державному реєстрі юридичних осіб за якою зареєстрований транспортний засіб;

- особа, яка ввезла на територію України транспортний засіб, зареєстрований за межами України і який не підлягає державній реєстрації в Україні [232].

Законодавцем у частині першій ст. 14^2 КУпАП («Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису)»), у частині першій ст. 14^3 КУпАП («Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері безпеки на автомобільному транспорті») чітко розмежовано технічні засоби, за допомогою яких здійснюється автоматична фіксація. По-перше, до таких належать прилади

контролю за дотриманням правил дорожнього руху з функціями фото-, відеофіксації, які функціонують з дотриманням вимог законодавства про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах. По-друге, це технічні засоби з функціями запису, зберігання, відтворення і передачі фото-, відеофіксації. По-третє, документування в автоматичному режимі може здійснюватися за допомогою комплексу технічних засобів автоматичного визначення вагових, габаритних та інших параметрів транспортного засобу з функціями фотозйомки та/або відеозапису, що функціонують із дотриманням вимог законодавства про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах [98].

Застосування органами (підрозділами) НПУ технічних приладів, технічних засобів та спеціалізованого програмного забезпечення передбачено ст. 40 Закону України «Про Національну поліцію» («Застосування технічних приладів, технічних засобів та спеціалізованого програмного забезпечення») для виконання покладених завдань та здійснення повноважень як один із превентивних поліцейських заходів. Інформація про монтування / розміщення технічних приладів, технічних засобів має розміщуватися на видному місці. У сфері забезпечення безпеки дорожнього руху до таких приладів і засобів належать:

1) фото- і відеотехніка, у тому числі техніка, що працює в автоматичному режимі, технічні прилади та технічні засоби з виявлення та/ або фіксації правопорушень;

2) спеціалізовані технічні засоби перевірки на наявність стану алкогольного сп’яніння;

3) спеціалізоване програмне забезпечення для здійснення аналітичної обробки фото- і відеоінформації, у тому числі для встановлення осіб та номерних знаків транспортних засобів [187].

Застосування технічних приладів і технічних засобів, що мають функції автоматичної фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, доступ до відеозаписів працівників поліції та інших осіб, порядок

зберігання, видачу та приймання технічних приладів і технічних засобів, а також зберігання, видалення та використання інформації регулюється Інструкцією із застосування органами та підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, затвердженою наказом МВС від 18 грудня 2018 р. №1026. Відповідно до пункту 3 Розділу І вказаного підзаконного акту («Загальні положення») для забезпечення безпеки дорожнього руху патрульними поліцейськими застосовується відеореєстратори, портативні відеореєстраттори та стаціонарна система технічних приладів і технічних засобів фото- і кінозйомки, відеозапису. Відеореєстратор являє собою пристрій, призначений для запису, зберігання та відтворення відеоінформації. Особливістю портативного відеореєстратора є те, що його технічні характеристики та конструкція дозволяють закріплювати пристрій на однострої поліцейського. Стаціонарна система технічних приладів і технічних засобів фото- і кінозйомки, відеозапису – це технічний комплекс, призначений для здійснення фото- і кінозйомки, відеозапису [164].

Відповідно до абзацу п’ятого п. 2 Порядку функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, затвердженого постановою КМУ від 10 листопада 2017 р. №833, система фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі являє собою взаємопов’язану сукупність технічних засобів (приладів контролю), програмних і апаратних засобів обробки отриманих за допомогою технічних засобів (приладів контролю) інформаційних файлів та метаданих, обміну з використанням телекомунікаційних мереж інформації, необхідною для організації і процесуальних заходів під час здійснення контролю за дотриманням ПДР його учасниками, що функціонує в єдиній інформаційній системі МВС [181].

До складу зазначеної системи входять:

1) автоматична система фіксації, тобто автоматична система виявлення та фіксації подій, що містять ознаки адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, за допомогою технічних засобів (приладів контролю);

2) автоматизована система обробка даних МВС, що представлена комплексом взаємопов'язаних методів і засобів збирання, збереження, обробки та надання даних про адміністративне правопорушення;

3) підсистема взаємодії з Єдиним державним реєстром транспортних засобів, Реєстром адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та іншими інформаційними та інформаційно-телекомунікаційними системами МВС тощо [181].

Отже, оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі передбачає обов'язкове застосування технічних пристроїв, технічних засобів, спеціалізованого програмного забезпечення. Попри те, що документування у такий спосіб унеможливлює втручання уповноваженої посадової особи НПУ у процес запису, без його переривання, вимірювання здійснюється сертифікованими пристроями, у Єдиному реєстрі судових рішень наявні справи адміністративного оскарження, винесених поліцейськими постанов, у яких позовні вимоги ставлять під сумнів механізм збирання доказової інформації. Зокрема, у постанові п'ятого апеляційного адміністративного суду м. Одеса у складі колегії суддів (головуючий в 1 інстанції Куриленко О.М., суддя-доповідач Димерлій О.О., сідді Танасогло Т.М., Крусян А.В.) від 30 листопада 2022 за справою № 947/16568/22 у провадженні № 2-о/293/27/2020 «*вимоги адміністративного позову мотивовано тим, що фіксація швидкості транспортного засобу позивача була здійснена посадовими особами відповідача лазерним вимірювачем швидкості, який працівник поліції тримав в руках,» – «Ручне розміщення засобів фото- і відеотехніки для вимірювання та фіксації швидкості транспортного засобу, на думку позивача, суперечить приписам*

ст.40 Закону України «Про Національну поліцію», де передбачено, що при проведенні фіксації швидкості транспортного засобу, автоматична фото- і відеотехніка повинна бути розміщена стаціонарно вмонтованим способом». Судом першої інстанції «*визнано протиправною та скасовано постанову серії ЕАР №5642876 від 21.07.2022 року про накладення адміністративного стягнення по справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» – «Ухвалюючи означене рішення суд, виходив з того, що прилад TruCam LTI 20/20 при проведенні фіксації швидкості певного транспортного засобу не може утримуватися інспектором поліції в руках, адже в такому разі простежуються певні коливання, які можуть дати більшу похибку вимірювання ніж передбачену свідоцтвом про повірку технічного приладу»* [198].

У рішенні Новомосковського міськрайоного суду (головуючий суддя Майна Г.Є.) від 03 квітня 2023 р. за справою № 183/3427/22 у провадженні № 2-а/183/28/23 позивач звернулася до суду з приводу «*винесеної 09 червня 2022 року інспектором Департаменту патрульної поліції Єсепчук А.А. постанови серії 2АВ №00158073 про притягнення її до адміністративної відповідальності за ч.1 ст.122 КУпАП і на накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу в розмірі 340,00 грн. У постанові зазначено, що 18 травня 2022 року о 19.16год. за адресою: м.Хмельницький, вул. Кам'янецька, 132, ОСОБА_1 керувала автомобілем марки «HondaCR-V», д/н НОМЕР_1 , із перевищенням встановленої швидкості руху на 26 км/год, чим порушила вимоги п. 12.9 (б) ПДР» –* «*При цьому позивач посилається на те, що вона у момент вчинення адміністративного правопорушення перебувала в смт Східниця Львівської області, додатково зазначаючи про те, що ознайомившись із фотографіями порушення, зафіксованими засобом Каскад, 226-1220, на вебсайті, зазначеному в постанові, нею установлено наявність зображення марки та моделі транспортного засобу аналогічного тому, який перебуває в її приватній власності, однак, на її думку, останній*

має інший колір, а також вважає, що на самих зображеннях містяться ознаки монтажу державного номерного знаку автомобіля» [196].

Отже, документування адміністративних правопорушень на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку в автоматичному режимі пов'язано із виконанням поліцейськими повноважень та завдань превентивного характеру. Як і будь-який поліцейський захід, застосування технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису повинно відповідати вимогам законності, необхідності, пропорційності та ефективності.

Законність полягає у тому, що застосування технічних приладів і технічних засобів, що мають функції автоматичної фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі закріплено у Законі Україні «Про Національну поліцію», Порядку функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, затвердженому постановою КМУ від 10 листопада 2017 р. №833, Інструкції із застосування органами та підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, затвердженою наказом МВС від 18 грудня 2018 р. №1026.

Необхідність виявляється у тому, що оформлення матеріалів органами (підрозділами) НПУ за вчиненими адміністративними правопорушеннями в автоматичному режимі технічними пристроями, технічними засобами, спеціалізованим програмним забезпеченням є ефективним і сприяє зменшенню кількості випадків оскарження рішень поліцейських. На Рисунку 4 наведено порівняння статистичних даних, отриманих з Єдиного реєстру судових рішень протягом періоду з 2020 до 2022 рр. Якщо у 2020 році фіксувався початок практики оскарження постанов про адміністративні правопорушення, винесених поліцейськими, у сфері забезпечення безпеки

дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі (58 справ – 29%), то у 2021 ці показники виросли удвічі і становили 121 справу (48%), що вказує на негативну динаміку зростання. Зменшення кількості звернень до суду у 2022 році до 73 справ (29%) засвідчує, що об'єктивність та правильність прийнятих рішень поліцейськими дедалі менше викликає сумнівів та не потребує звернення до суду в адміністративному провадженні.

Пропорційність застосування превентивного поліцейського заходу, пов'язаного з автоматичним режимом фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху визначається

Рисунок 4

тим, що шкода, заподіяна охоронюваним законом правам і свободам людини або інтересам суспільства чи держави, не перевищує блага, для захисту якого він застосований, або створеної загрози заподіяння шкоди [187]. Фото- або відеофіксація обставин адміністративного правопорушення, пов'язаного із порушенням вимог до зупинки, стоянки або паркування транспортних засобів,

здійснюється уповноваженою посадовою особою. Інформацією, що має бути задокументована, є дата, час (момент), місце розташування транспортного засобу по відношенню до нерухомих об’єктів та/або географічних координат, фактичні дані, що вказують на наявність складу адміністративного правопорушення. У примітці ст. 14^2 КУпАП («Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису)») передбачено, що обов’язковою є наявність не менше двох зображень транспортного засобу, отриманих з різних або протилежних ракурсів. У разі фіксації дій, пов’язаних з неоплатою вартості послуг з користування майданчика для платного паркування в межах населеного пункту, в якому не впроваджена автоматизована система контролю паркування, уповноважена посадова особа додатково документує відсутність документа про оплату послуг з користування майданчиком для платного паркування під лобовим склом транспортного засобу [187].

Ефективність застосування технічних пристроїв, технічних засобів, спеціалізованого програмного забезпечення, що працює в автоматичному режимі, дозволяє документувати поліцейським адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та виконувати повноваження органів НПУ в частині, що стосується складання протоколів про адміністративні правопорушення, розгляду справ та винесення постанов про накладення адміністративного стягнення. У такому контексті доречно диференціювати механізми спрощеного провадження, що здійснюється поліцейськими та нормативно є врегульованим.

Ст. 258 КУпАП (Випадки, коли протокол про адміністративне правопорушення не складається) передбачено, що розгляд та вирішення справи про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху органами (підрозділами) НПУ без складання відповідного протоколу здійснюється у таких випадках:

- якщо особа не оспорює допущене адміністративне правопорушення, передбачене частинами першою і другою ст.119 КУпАП («Порушення правил користування засобами автомобільного транспорту та електротранспорту»), ст. 135 КУпАП («Безквитковий проїзд»), і адміністративне стягнення, що на неї накладається;

- якщо розгляд вчиненого особою адміністративного правопорушення віднесено до компетенції НПУ;

- якщо вчинено адміністративне правопорушення, передбачене частиною другою ст. 122^2 КУпАП («Невиконання водіями вимог про зупинку»);

- якщо адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, а також стосуються порушень правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксованих у режимі фотозйомки (відеозапису);

- якщо адміністративне стягнення накладається на особу на місці вчинення правопорушення у виді попередження або штрафу [187].

Битяк О.В., аналізуючи законодавство України, яке регулює підстави та порядок притягнення власників транспортних засобів до адміністративної відповідальності, звертає увагу на специфічність рис кожної процесуальної стадії провадження за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі [28, с. 241]. Оскільки порушення ПДР у такому випадку розглядається у спрощеному провадженні, тобто без складання уповноваженою особою (органом) протоколу про адміністративне правопорушення, початком адміністративно-деліктної процесуальної діяльності є наявність приводу. Привід передує отриманню інформації про діяння, що містить ознаки проступку [28, с. 241].

Відповідно до п. 2 розділу ІІ Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, затвердженої наказом МВС від 13 січня 2020 р. №13, розгляд матеріалів, задокументованих

системою фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, має особливий характер – здійснюється уповноваженою посадовою особою шляхом опрацювання інформаційних файлів, метаданих до них, інших відомостей реєстрів системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі та оцінювання доказів за власним внутрішнім переконанням, що ґрунтується на всебічному, повному й об'єктивному дослідженні усіх обставин справи сукупно. Приводом для порушення таких проваджень є момент опрацювання інформаційних файлів, метаданих до них за результатами автоматичної фіксації події з ознаками правопорушення та інших відомостей, отриманих за допомогою системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі з відповідних реєстрів [166].

Завальний М.В. підкреслює особливе правове значення приводу для порушення й розслідування адміністративної справи і пояснює його специфічність тим, що кожен сигнал про вчинення проступку викликає публічну діяльність органів державного управління, обумовлює ситуацію, за якої уповноважені суб'єкти органів публічного адміністрування змушені відповідним чином реагувати [88, с. 79]. Саме інформація про адміністративне правопорушення обумовлює здійснення та застосування адміністративно-деліктної процесуальної норми. До такої інформації дослідник відносить:

- заяви або повідомлення підприємств, установ, організацій, посадових осіб, представників влади, громадськості, громадян (свідків, потерпілих, інших зацікавлених осіб);
- повідомлення, опубліковані у засобах масової інформації, Інтернет-ресурсах;
- безпосереднє виявлення правоохоронними органами ознак адміністративного правопорушення;
- явку з каяттям [88, с. 79].

Червінчук А.В., визначаючи привід для порушення справи про адміністративне правопорушення як перший етап стадії порушення справи про адміністративне правопорушення, на якому розпочинається офіційна фіксація уповноваженим органом (посадовцем) фактичних даних, тлумачить його як інформацію про діяння, що має ознаки адміністративного правопорушення, у носіях, а саме:

1) зверненнях громадян;

2) повідомленнях підприємств, установ, організацій;

3) статтях, нотатках, дописах і листах, опублікованих у пресі, продемонстрованих у радіопередачах, на телебаченні, у кінохроніці;

4) матеріалах, отриманих за результатами оперативно-розшукової діяльності уповноважених на те органів (підрозділів) НПУ і що містять ознаки адміністративного правопорушення;

5) безпосередньому виявленні ознак адміністративного правопорушення;

6) заявах постраждалих, свідків, представників (незалежно від форми – усної чи письмової);

7) рапортах поліцейських;

8) повідомленнях судових органів, прокуратури [220, с. 30].

Водночас вчений зазначає, що хоча поліція може застосовувати технічні прилади та технічні засоби, що мають функції фото- та кінозйомки, відеозапису для попередження, виявлення або документування правопорушення, охорони публічної безпеки і порядку, власності, забезпечення безпеки осіб, дотримання правил дорожнього руху як превентивний захід, саме по собі формування комплексом автоматичної фото-відеофіксації впорядкованої сукупності даних про подію, зафіксовану в зоні контролю, не є приводом для порушення провадження у справі про адміністративне правопорушення. Лише після свідомого сприйняття та попередньої правової оцінки зафіксованих обставин дорожньої обстановки

доречно стверджувати про факт документування уповноваженою посадовою особою НПУ ознак адміністративного правопорушення [220, с. 31].

Отже, привід виступає рушійним механізмом для початку розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, визначає особливості подальшого провадження, а також є можливою причиною оскарження рішення поліцейського. Так, у рішенні Новоодеського районного суду Миколаївської області (головуючий суддя Демінська О.І. при секретарі судового засідання Шведовій Я.О.) від 08 листопада 2018 року за справою № 482/1663/18 у провадженні № 2-а/482/28/2018 зазначається: позивач звернувся до суду з адміністративним позовом, «*мотивуючи це тим, що 30.08.2018 р. інспектором Управління патрульної поліції в Миколаївській області було винесено постанову про накладення адміністративного стягнення по справі про адміністративне правопорушення серії НК № 982274, якою на нього накладено штраф в розмірі 680 грн. Однак працівник поліції під час винесення постанови, не роз'яснив йому його права та обов'язки, передбачені ст. 63 Конституції України та КУпАП, йому не було надано можливості скористатися правовою допомогою, працівником поліції його притягнуто до адміністративної відповідальності без доказів та з'ясування всіх обставин справи»* [197].

У постанові другого апеляційного адміністративного суду м. Харкова у складі колегії (головуючий суддя Русанова В.Б., суддів Жиглій С.П., Перцова Т.С., за участю секретаря судового засідання Севастьянової А.Ю.) від 08 червня 2021 за справою № 646/395/21 у провадженні № 5196/21 позивач звернулась до суду з позовом, «*в якому просила суд: - скасувати постанову інспектора взводу 1 роти 2 батальйону 1 Управління патрульної поліції в Харківській області Департаменту патрульної поліції Назаренка М.А серії ДП18 № 484316 від 15 січня 2021 року про накладення адміністративного стягнення у виді штрафу. В обґрунтування позовних вимог посилалась на порушення процедури розгляду справи про притягнення до адміністративної*

відповідальності, оскільки постанова винесена неповноважною особою, без складання протоколу та отримання пояснень позивача, та за відсутності належних доказів правопорушення.» – «Рішенням Червонозаводського районного суду м. Харкова від 22.02.2021 року по справі № 646/395/21 у задоволенні адміністративного позову відмовлено.» – Позивач «*не погоджуючись з рішенням суду, подала апеляційну скаргу, в якій просила його скасувати, як постановлене з порушенням норм матеріального та процесуального права, при не повному з'ясуванні обставин справи та ухвалити нове рішення, яким задовольнити позов.*» – «*В обґрунтування вимог апеляційної скарги зазначила про помилковість висновків суду щодо врахування, в якості належних доказів, відеозапису та " витягу з бази даних", не врахування доводів позивача про не здійснення нею керування автомобілем, а лише знаходження в ньому.*» – «*Зазначає, що, факт вчинення порушення є не доведеним належними доказами, оскільки відеозапис не фіксує факт керування нею транспортним засобом, а лише відображає процедуру винесення постанови, запис переривається, що свідчить про його монтаж.*» – «*Оскаржувана постанова не містить зазначення назви або моделі технічного засобу на який здійснюється відеозапис, надана копія відеозапису не засвідчена електронним цифровим підписом відповідно до Закону України «Про електронний цифровий підпис», як і не засвідчена належним чином надана відповідачем фотографія, яку суд першої інстанції помилково назвав «витягом з бази даних МВС ІПНП «АРМОР» – «Митниця», оскільки не містить ні печатки, ні підпису.*» – «*Також просить врахувати, що оскаржувану постанову винесено без розгляду справи, без складання протоколу про адміністративне правопорушення, який є додатком до постанови у справі про адміністративне правопорушення.*» – «*Крім того, постанову складено не повноваженою особою, оскільки ст.23 Закону України «Про Національну поліцію», надано поліції право на вжиття заходів для виявлення неправомірного керування транспортними засобами, а не притягнення до відповідальності*» [140].

У постанові восьмого апеляційного адміністративного суду м. Львова (головуючий суддя Большакова О.О., судді Качмар В.Я., Кушнерик М.П. з участю секретаря судового засідання Рибачука А.В.) від 30 березня 2023 за справою № 555/1663/22 у провадженні № А/857/2906/23 обґрунтування апеляційних вимог позивачем здійснюється тим, *«що оскаржена постанова не містить назву посади посадової особи, опис обставин, установлених при розгляді справи, яка винесла постанову, не конкретизоване місце вчинення адміністративного правопорушення, постанова не містить порядок сплати штрафу, порядок оскарження адміністративного стягнення, відривну квитанцію із зазначенням реквізитів та можливих способів оплати адміністративного стягнення у вигляді штрафу*» [141].

Червінчук А.В. вважає, що наявність прогалин та колізій у законодавчому врегулюванні стадії порушення і з'ясування обставин справи про адміністративні правопорушення є однією із причин оскарження застосування поліцейськими технічних пристроїв, технічних засобів, спеціалізованого програмного забезпечення, що працює в автоматичному режимі, у документуванні деліктів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [220, с. 27]. Обґрунтовуючи позицію, що складання протоколу про адміністративне правопорушення не коректно розглядати як процесуальний момент початку провадження, автор зазначає: усі процесуальні дії, здійснювані уповноваженим органом до цього моменту є не менш значущими і, по суті, будь-яка з них може стати актом процесуального порушення справи. Однак якщо визнавати складання протоколу про адміністративне правопорушення процесуальним моментом початку провадження, то усі процесуальні дії, що обслуговують адміністративну юрисдикцію, виявляться поза провадженням і , як наслідок, поза стадією порушення і з'ясування обставин справи [220, с. 29].

На думку Благородного А. М., Шкуратенюка О.В., проблемні питання провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі,

обумовлені відсутністю в адміністративно-процесуальному законодавстві спеціальних норм, які б у концентрованому вигляді відображали приводи та підстави порушення справи про проступок. Звертаючи увагу на те, що традиційно приводами для початку провадження сприймаються заяви або повідомлення підприємств, установ, організацій, посадових осіб, повідомлення, опубліковані в пресі та інших засобах масової інформації, безпосереднє виявлення ознак правопорушення уповноваженою особою, вчені зазначають, що КУпАП не містить норм, які би зобов'язували компетентний орган приймати заяву чи повідомлення про вчинені адміністративні проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Не передбаченим є термін, протягом якого після вчинення адміністративного проступку складається протокол про адміністративне правопорушення. Це у свою чергу не узгоджується із короткочасністю терміну притягнення особи до адміністративної відповідальності та викликає сумніви, що достатності зібраних доказів, їх належності та допустимості [35, с. 24-25].

Вербіцька М.В. вбачає, що дискусійність питань щодо оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення поліцейськими у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, пов'язані із недосконалістю норм КУпАП, які не завжди відповідають суспільним викликам сьогодення. У практичній діяльності патрульних підрозділів НПУ це спричинює складнощі у розгляді справ про адміністративні правопорушення. Дослідниця вважає, що на сьогодні в Україні з окресленого питання спостерігається колізія між нормами різних законодавчих актів, що потребує активних наукових напрацювань та упорядкування нормативно-правого регулювання застосування поліцейськими технічних пристроїв, технічних засобів, спеціалізованого програмного забезпечення, що працює в автоматичному режимі, для документування та оформлення адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [52].

Отже, особливості оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, залежать від трьох чинників, а саме: місця розгляду справи про адміністративне правопорушення, категорії суб'єкта, який притягається до адміністративної відповідальності, та приводу, що визначає форму провадження, у якому здійснюватиметься розгляд та вирішення справи поліцейським.

Місцем розгляду справи органами (підрозділам) про адміністративне правопорушення, пов'язані із забезпеченням безпеки дорожнього руху та застосуванням технічних пристроїв, технічних засобів, спеціалізованого програмного забезпечення, що працює в автоматичному режимі, є місце вчинення адміністративного правопорушення, місце обліку транспортного засобу, місце проживання особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, місце оброблення та обліку правопорушень.

Суб'єктами, щодо яких може здійснюватися оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, є власник (співвласники) транспортного засобу; особа, у володінні чи користуванні якої знаходиться транспортний засіб на момент вчинення правопорушення, незалежно від способу отримання володіння, у тому числі внаслідок протиправних дій цієї особи або інших осіб; фізична особа, за якою зареєстровано транспортний засіб; керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб; належний користувач транспортного засобу, відомості про якого наявні у Єдиному державному реєстрі транспортних засобів; особа, яка виконує повноваження керівника юридичної особи, у разі відсутності відомостей у Єдиному державному реєстрі юридичних осіб за якою зареєстрований транспортний засіб; особа, яка ввезла на територію України транспортний засіб, зареєстрований за межами України і який не підлягає державній реєстрації в Україні.

Приводом для порушення проваджень поліцейськими за матеріалами про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, є момент з'ясування обставин справи, у тому числі пов'язаний із опрацюванням інформаційних файлів, метаданих до них та інших відомостей.

У підрозділ 2.2. «Особливості оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі» ми зазначали, що винесення постанови про адміністративне правопорушення та притягнення особи до адміністративної відповідальності із застосуванням автоматизованих систем службових процесів, відбувається за спрощеним провадженням. На розгляді та вирішенні справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що належать до компетенції органів (підрозділів) Національної поліції, ми зосередимо увагу у наступному підрозділі.

2.3. Підвідомчість органам поліції справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху

У попередніх підрозділах Розділу 2 («Національна поліція України як суб'єкт провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху») ми послідовно розглянули питання документування адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (2.1. «Документування адміністративних правопорушень поліцейськими у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»), оформлення матеріалів, зафіксованих в автоматичному режимі (2.2. «Особливості оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі»). Закономірним є те, що у підрозділі 2.3. («Підвідомчість органам поліції справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху») акценти будуть зроблені на

визначенні підвідомчості справ за проступками на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку органам (підрозділам) НПУ.

Басс В.О., досліджуючи нормативно-правове регулювання інституту підвідомчості справ про адміністративні правопорушення, відмічає відсутність у національному законодавстві впорядкування множинності суб'єктів, наділених повноваженнями розглядати справи про адміністративні правопорушення та виносити рішення, закріплення за ними кола справ, вирішення яких віднесено до їх відання. Така ситуація, на думку дослідниці, обумовлена відсутністю розмежування термінологічних одиниць «підвідомчість» та «юрисдикція» [17, с. 12]. У наукових колах існує позиція, пише дослідниця, коли поняттєве визначення терміну «юрисдикція» ототожнюється із тлумаченням терміну «підвідомчість». Однак вони не є тотожними, а співвідносяться як загальне і окреме. Якщо підвідомчість пов'язана із розмежуванням компетенції різних юрисдикційних органів, як судових, так і не судових (напр., адміністративних, громадських, міжнародних) у вирішенні правових питань та спорів про право, то юрисдикція визначає компетенцію уповноваженого суб'єкта у вирішенні правових питань та спорів лише у системі органів (підрозділів) Національної поліції. Тобто юрисдикція – це підвідомчість, що визначає коло справ, вирішення яких законом віднесено до відання уповноважених суб'єктів органів (підрозділів) Національної поліції. Це їх компетенція у вирішенні спорів про право та інші правові питання. У такому контексті, підводить підсумок Басс В. О., термін «підвідомчість» є більш широким поняттям, а «юрисдикція» – більш вузьким [17, с. 12].

Василів С. С. під підвідомчістю справ про адміністративні правопорушення розуміє нормативне закріплення кола справ, розгляд та вирішення яких віднесені до повноважень органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, посадових осіб цих органів. Тобто в основі розуміння цієї категорії знаходиться співвідношення між конкретними адміністративними справами та визначеним колом суб'єктів адміністративно-

деліктної юрисдикції, які уповноважені розглядати справу та приймати у ній рішення [46, с. 12]. Ознаки, що властиві підвідомчості, науковець об’єднує до двох груп: основної та додаткової. Група основних ознак представлена особливостями компетенції окремих юрисдикційних органів (посадових осіб), яким підвідомчий розгляд справ про адміністративні правопорушення; особливостями або характером суспільних відносин, які стали предметом посягання внаслідок вчинення адміністративного правопорушення; територіальною ознакою, тобто територією (місцем) вчинення адміністративного правопорушення. До групи додаткових ознак належать суб’єктний склад адміністративного правопорушення; вид адміністративного стягнення, яке накладається за вчинення певного адміністративного правопорушення; складність справи про адміністративне правопорушення [46, с. 12].

Абдулкадірова Е.Е. пов’язує розуміння терміну «підвідомчість» із розглядом справи про адміністративне правопорушення законодавчо визначеним уповноваженим суб’єктом і вважає, що основними ознаками підвідомчості є специфіка (вид) адміністративного правопорушення, місце розгляду справи про адміністративне правопорушення, вік особи, яку притягують до адміністративної відповідальності, компетенція органу (підрозділу) Національної поліції, що наділяє уповноваженого суб’єкта із спеціальним званням функціями розглядати та виносити рішення за визначеним колом справ про адміністративне правопорушення [4]. Детермінантами у цьому переліку авторка вважає специфіку адміністративного правопорушення та вік особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, обґрунтовуючи власну позицію тим, що не всі адміністративні правопорушення, передбачені КУпАП, підвідомчі, напр., патрульній поліції, а лише ті, що регламентовані законом та підзаконними нормативними актами [4, с. 59]. Норми КУпАП не передбачають для працівників органів і підрозділів НПУ прямої вказівки на можливість розгляду справ на місці вчинення адміністративного правопорушення. Водночас

частина третя ст. 222 КУпАП («Органи Національної поліції») дозволяє поліцейським стягувати штраф на місці вчинення адміністративного правопорушення незалежно від розміру виключно за допомогою безготівкових платіжних пристроїв. Тобто це означає, що поліцейський, який має безготівковий платіжний пристрій, опосередковано наділений повноваженнями розглядати справу про адміністративні правопорушення на місці його вчинення, тому що накладання адміністративного стягнення можливе суто під час її розгляду та вирішення [4, с. 65].

Євдокимов Д.А. поділяє думку про те, що підвідомчість є гарантією дотримання органами державної та публічної влади принципу законності у їх діяльності [85, с. 113]. Вона не є тотожною поняттю «адміністративно-деліктна юрисдикція». Пояснюючи останнє як процесуальну діяльність уповноважених суб'єктів щодо розслідування, розгляду і вирішення справ про адміністративні правопорушення, Євдокимов Д.А. обстоює позицію, що підвідомчість вказує, насамперед, на розподіл компетенції між уповноваженими суб'єктами (різними юрисдикційними органами) по розслідуванню, розгляду і вирішенню справ про адміністративні правопорушення. Відтак «підвідомчість справ про адміністративні правопорушення» як правова категорія є окремим елементом адміністративно-деліктної юрисдикції діяльності уповноважених суб'єктів, що полягає в розподілі компетенції між суб'єктами владних повноважень щодо розслідування, розгляду та прийняття рішень у справах про адміністративні правопорушення [85, с. 115].

Безпалова О.І., вказує на те, що підвідомчість є тим елементом, що покладено в основу розмежування повноважень різних суб'єктів, уповноважених розглядати справи про адміністративні правопорушення і забезпечує дотримання принципу законності в їх діяльності [23]. Це певний перелік питань, розгляд і вирішення яких віднесені до повноважень тих чи інших органів державної влади, органів управління підприємством, організацією, установою. Основними ознаками підвідомчості, на думку

дослідниці, є орієнтованість на види адміністративного стягнення (заходи виховного впливу), які можуть застосовуватися за вчинення адміністративних правопорушень, та суб'єктів, щодо яких вони можуть бути застосовані, а також обов'язкове нормативно-правове закріплення. Зокрема, наводить приклад Безпалова О.І., органи поліції та їхні посадові особи можуть застосовувати лише два види адміністративних стягнень: попередження і штраф [23].

Отже, поняття підвідомчості НПУ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху нерозривно пов'язано із адміністративно-деліктною юрисдикцією її органів та підрозділів, їх компетенцією у розгляді, вирішенні справ про адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку. Функціонуючи як найбільш загальний термін, яким охоплюються стани (режими) організаційних відносин між органами виконавчої та судової гілки влади різних рівнів (від вищого до найнижчого), більш конкретне розуміння підвідомчості дають поняття «підконтрольність», «підзвітність», «відповідальність» [184]. У Розділі VII Указу Президента України від 22.07.1998 року №810/98 «Про заходи щодо впровадження Концепції адміністративної реформи в Україні» («Термінологічний словник») підконтрольність та підзвітність закріплені як єдина терміносистема на позначенні певного стану (режиму) організаційних відносин між органами виконавчої та судової влади, за якими один орган має право перевіряти діяльність іншого, враховуючи право скасовувати чи зупиняти дію його актів. Водночас уповноважений суб'єкт, якого піддано такій перевірці, зобов'язаний надавати необхідні можливості для перевірок, і звітувати про свою діяльність. У змістовому плані «підконтрольність» є дещо ширшою, ніж «підзвітність», тому що передбачає отримання інформації та звітів. У свою чергу, підзвітність може застосовуватися окремо від здійснення функцій контролю у повному обсязі [184]. Тлумачення відповідальності, що не належить до політичної сфери, органів виконавчої та судової влади у Розділі VII Указу Президента України від 22.07.1998 року №810/98 «Про заходи щодо впровадження

Концепції адміністративної реформи в Україні» подано як визначений стан (режим) організаційних відносин між органами виконавчої та судової влади, за яким уповноважений орган (уповноважена посадова особа) наділений правом застосувати заходи дисциплінарної (службової) відповідальності до інших уповноважених органів (уповноважених посадових) осіб [184]. Відтак розуміння підвідомчості органам НПУ справ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху пов'язане із тим переліком справ про адміністративні правопорушення, які належать до сфери її компетенції, та врахуванням того, що органи (підрозділи) НПУ не є єдиними уповноваженими суб'єктами за цим напрямом.

Сидорець В. А. вказує на те, що розгляд та вирішення справ про адміністративне правопорушення посадовими особами НПУ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є одним із найбільш обговорюваних та дискусійних питань серед правозахисників, правоохоронців і громадськості з часів реформування МВС [206, с. 7]. Розуміючи під компетенцією повноваження уповноваженого поліцейського щодо розгляду та вирішення справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, науковець пов'язує таку діяльність із виявленням, документуванням адміністративних деліктів, а у випадках, передбачених ст. 222 КУпАП («Органи Національної поліції»), з прийняттям рішень у провадженнях шляхом винесення постанови у справі про адміністративне правопорушення. Чітке розмежування компетенції НПУ щодо вирішення справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та компетенції інших уповноважених суб'єктів законодавчо закріплено у Главі 17 КУпАП («Підвідомчість справ про адміністративні правопорушення») [206, с. 8].

Відповідно до частини першої ст. 222 КУпАП («Органи Національної поліції») органи НПУ розглядають справи про адміністративні правопорушення, пов'язані із порушенням громадського порядку, правил дорожнього руху, правил паркування транспортних засобів, правил, що

забезпечують безпеку руху транспорту, правил користування засобами транспорту, правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на транспорті, а також ст. 80 КУпАП («Випуск в експлуатацію транспортних засобів та інших пересувних засобів з перевищенням нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах») і ст. 81 КУпАП («Експлуатація автомототранспортних та інших пересувних засобів з перевищенням нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах») в частині перевищення нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах транспортних засобів, частин першої і другої ст. 119 КУпАП («Порушення правил користування засобами автомобільного транспорту та електротранспорту»), частин першої – третьої, п'ятої, шостої, восьмої, десятої і одинадцятої ст.121 КУпАП («Порушення правил керування або експлуатації транспортного засобу, правила користування ременями безпеки або мотошоломами»), ст.121^1 КУпАП («Експлуатація водіями транспортних засобів, ідентифікаційні номери складових частин яких не відповідають записам у реєстраційних документах»), ст. 121^2 КУпАП («Порушення правил перевезення пасажирів при наданні послуг з перевезення пасажирів»), частин першої і другої ст. 121^3 КУпАП («Порушення вимог законодавства щодо використання номерних знаків транспортних засобів»), частин першої – третьої, п'ятої і шостої ст. 122 КУпАП («Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонений сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху»), частини першої ст. 123 КУпАП («Порушення правил руху через залізничні переїзди»), ст. 124^1 КУпАП («Ненадання транспортних засобів поліцейським та медичним працівникам, а також ненадання військових транспортних засобів посадовим особам Військової служби правопорядку у Збройних Силах України»), ст. 125 КУпАП («Інші порушення правил дорожнього руху»), частин першої, другої і четвертої ст. 126 КУпАП («Керування транспортним засобом особою, яка не має відповідних документів на право керування таким транспортним засобом або не

пред'явила їх для перевірки, або стосовно якої встановлено тимчасове обмеження у праві керування транспортними засобами»), частин першої – третьої ст. 127 КУпАП («Порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами та особами, які керують гужовим транспортом, і погоничами тварин»), ст. 128 КУпАП («Випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан яких не відповідає вимогам або без необхідних документів, передбачених законодавством»), ст. 128^1 КУпАП («Порушення або невиконання правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху»), ст. 129 КУпАП («Допуск до керування транспортними засобами або суднами водіїв чи судноводіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або осіб, які не мають права керування транспортним засобом»), частини першої ст. 132^1 КУпАП («Порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів та правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами»), частин першої, п'ятої ст. 133 КУпАП («Порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів на транспорті»), частин третьої, шостої, восьмої – одинадцятої ст. 133^1 КУпАП («Порушення правил надання послуг та вимог безпеки при наданні послуг з перевезення пасажирів чи вантажів автомобільним транспортом»), ст. 135 КУпАП («Безквитковий проїзд»), частин першої – третьої ст.140 КУпАП («Порушення правил, норм і стандартів при утриманні автомобільних доріг і вулиць, невжиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху чи позначення на автомобільних дорогах і вулицях місць провадження робіт») [98].

Ст. 219 КУпАП («Виконавчі комітети (виконавчі органи) сільських, селищних, міських рад») передбачено, що справи про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за частинами першою, третьою ст.122 КУпАП («Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонений сигнал регулювання дорожнього руху

та порушення інших правил дорожнього руху»), що стосується порушення правил зупинки, стоянки транспортних засобів в межах відповідного населеного пункту, зафіксованого в режимі фотозйомки (відеозапису), розглядають виконавчі комітети (а в населених пунктах, де не створено виконавчих комітетів, виконавчі органи, що виконують їх повноваження) сільських, селищних, міських рад. Повноваженням накладати адміністративні стягнення від їх імені наділені уповноважені посадові особи виконавчих органів сільської, селищної, міської ради – інспектори з паркування [98].

П. 4 ст. 213 КУпАП («Органи (посадові особи, уповноважені розглядати справи про адміністративні правопорушення)) передбачає, що районні, районні у місті, міські чи міськрайонні суди (суддями), а у випадках, передбачених КУпАП, місцеві адміністративні та господарські суди, апеляційні суди, вищі спеціалізовані судами, Верховний Суд наділені повноваженнями розглядати та вирішувати справи про адміністративні правопорушення, враховуючи справи про адміністративні правопорушення у сфер забезпечення безпеки дорожнього руху. Відповідно до ст. 221 КУпАП («Районні, районні у місті, міські чи міськрайонні суди (судді)») у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху підвідомчими для суддів районних, районних у місті, міських чи міськрайонних судів є справи про адміністративні правопорушення, передбачені частиною п’ятою ст. 122 КУпАП («Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонений сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху»). Їх розгляд та вирішення так само належить до підвідомчості органів (підрозділів) НПУ [98].

Згідно із ст. 224 КУпАП («Органи залізничного транспорту») повноваженнями розглядати справи про адміністративні правопорушення, зокрема, порушення правил щодо охорони порядку та безпеки руху наділені органи залізничного транспорту. За ними закріплено підвідомчість у розгляді та вирішенні справ про адміністративні правопорушення, передбачені частиною першою ст. 133 КУпАП («Порушення правил перевезення

небезпечних речовин і предметів на транспорті»), абзацом другим ст.135 КУпАП («Безквитковий проїзд»). Право розглядати справи про адміністративні правопорушення та накладати адміністративні стягнення мають:

- начальники залізничних станцій та їх заступники, начальники локомотивних (вагонних) депо, начальники пасажирських поїздів (механіки-бригадири пасажирських поїздів);

- контролери-ревізори пасажирських поїздів, ревізори-інструктори пасажирських поїздів, ревізори по контролю доходів, дорожні майстри, начальники дистанцій колії, начальники дистанцій сигналізації та зв'язку;

- начальник Управління відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці та його заступники, начальники служб (загонів) відомчої воєнізованої охорони залізниць та їх заступники, начальники відділів (секторів) Управління відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці, начальники відділів (секторів) служби (загону) відомчої воєнізованої охорони залізниць та їх заступники, начальники команд (пожежних поїздів) відомчої воєнізованої охорони залізниць та їх заступники, старші інструктори та інструктори служб (загонів) відомчої воєнізованої охорони залізниць, начальники відділень команд (пожежних поїздів) відомчої воєнізованої охорони залізниць, метрополітенів, начальники груп воєнізованої охорони залізниць, старші в місці розташування станцій посадові особи відомчої воєнізованої охорони залізниць [98].

Ст. 229 КУпАП («Органи автомобільного транспорту та електротранспорту») до компетенції органів автомобільного транспорту та електротранспорту (тролейбус, трамвай) віднесено розгляд та вирішення справ про адміністративні правопорушення, пов'язані з порушенням правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, правил користування автомобільним транспортом та електротранспортом. Підвідомчість тут для них становлять частини перша і друга ст. 119 КУпАП («Порушення правил користування засобами автомобільного транспорту та електротранспорту»), частина п'ята ст.133 КУпАП («Порушення правил

перевезення небезпечних речовин і предметів на транспорті»), частина сьома ст. 133[1] КУпАП («Порушення правил надання послуг та вимог безпеки при наданні послуг з перевезення пасажирів чи вантажів автомобільним транспортом»), абзаци четвертий, шостий, восьмий ст.135 КУпАП («Безквитковий проїзд») [98]. Від імені органів автомобільного транспорту та електротранспорту розглядати справи і накладати адміністративні стягнення мають право:

- за частинами першою і другою ст. 119 КУпАП («Порушення правил користування засобами автомобільного транспорту та електротранспорту») на автомобільному транспорті – посадові особи центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, – на пасажирському електротранспорті (тролейбус, трамвай) – керівник перевізника, який в установленому законодавством порядку надає транспортні послуги, його заступники та контролери;

- за частиною п’ятою ст.133 КУпАП («Порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів на транспорті») керівник перевізника, який в установленому законодавством порядку надає транспортні послуги, його заступники та контролери;

- за частиною сьомою ст. 133[1] КУпАП («Порушення правил надання послуг та вимог безпеки при наданні послуг з перевезення пасажирів чи вантажів автомобільним транспортом») посадові особи центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті,;

- за абзацами четвертим, шостим, восьмим ст.135 КУпАП («Безквитковий проїзд») на автомобільному транспорті – посадові особи центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, – на пасажирському електротранспорті (тролейбус, трамвай) – керівник перевізника, який в установленому законодавством порядку надає транспортні послуги, його заступники та контролери [98].

Відповідно до частини першої ст. 235[1] КУпАП («Військова інспекція безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України»), справи про вчинення водіями військових транспортних засобів – військовослужбовцями, військовозобов'язаними та резервістами під час проходження зборів, а також працівниками Збройних Сил України під час виконання ними службових обов'язків правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху – розглядаються військовою інспекцією безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України. Особливістю компетенції останньої, є те, що вона правомочна накладати на винних адміністративне стягнення у вигляді попередження або передавати матеріали про ці правопорушення командирам (начальникам) за належністю для вирішення питання про притягнення винних до дисциплінарної відповідальності [98]. Відповідно справи про адміністративні правопорушення, вчинені водіями військових транспортних засобів та передбачені частиною п'ятою ст.121 КУпАП («Порушення правил керування або експлуатації транспортного засобу, правила користування ременями безпеки або мотошоломами»), ст.121[1] КУпАП («Експлуатація водіями транспортних засобів, ідентифікаційні номери складових частин яких не відповідають записам у реєстраційних документах»), частинами першою – третьою ст.122 КУпАП («Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонений сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху»), частиною першою ст.123 КУпАП («Порушення правил руху через залізничні переїзди»), ст.124[1] КУпАП («Ненадання транспортних засобів поліцейським та медичним працівникам, а також ненадання військових транспортних засобів посадовим особам Військової служби правопорядку у Збройних Силах України»), ст.125 КУпАП («Інші порушення правил дорожнього руху»), частинами першою, другою і четвертою ст.126 КУпАП («Керування транспортним засобом особою, яка не має відповідних документів на право керування таким транспортним засобом або не пред'явила їх для перевірки, або стосовно якої встановлено тимчасове

обмеження у праві керування транспортними засобами»), частиною першою ст. 132^1 КУпАП («Порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів та правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами»), у разі притягнення особи, дії чи бездіяльність якої спричинили порушення безпеки дорожнього руху, до адміністративної відповідальності із накладенням адміністративного стягнення у вигляді штрафу, ними розглядаються без прийняття рішення.

Матеріали за результатами документування правопорушень, що стосується вчинення водіями військових транспортних засобів – військовослужбовцями, військовозобов'язаними та резервістами під час проходження зборів, а також працівниками Збройних Сил під час виконання ними службових обов'язків порушення правил дорожнього руху, за які може накладатися адміністративне стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортним засобом, направляються до суду [98].

Отже, уповноваженими суб'єктами, за якими закріплено підвідомчість розгляду та вирішення справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, є уповноважені працівники органів (підрозділів) НПУ із спеціальним званням, інспектори паркування, районні, районні у місті, міські чи міськрайонні суди (судді), начальники залізничних станцій та їх заступники, начальники локомотивних (вагонних) депо, начальники пасажирських поїздів (механіки-бригадири пасажирських поїздів), контролери-ревізори пасажирських поїздів, ревізори-інструктори пасажирських поїздів, ревізори по контролю доходів, дорожні майстри, начальники дистанцій колії, начальники дистанцій сигналізації та зв'язку, начальник Управління відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці та його заступники, начальники служб (загонів) відомчої воєнізованої охорони залізниць та їх заступники, начальники відділів (секторів) Управління відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці, начальники відділів (секторів) служби (загону) відомчої воєнізованої охорони залізниць та їх заступники,

начальники команд (пожежних поїздів) відомчої воєнізованої охорони залізниць та їх заступники, старші інструктори та інструктори служб (загонів) відомчої воєнізованої охорони залізниць, начальники відділень команд (пожежних поїздів) відомчої воєнізованої охорони залізниць, метрополітенів, начальники груп воєнізованої охорони залізниць, старші в місці розташування станцій посадові особи відомчої воєнізованої охорони залізниць, посадові особи центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, керівник перевізника, який в установленому законодавством порядку надає транспортні послуги, його заступники та контролери, Військова інспекція безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України. Аналіз співвідношення справ про адміністративні правопорушення у їх підвідомчості (Рисунок 5) дозволяє говорити, що основними суб'єктами, що здійснюють розгляд та вирішення справ про проступки на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку є органи (підрозділи) НПУ (67%) та Військова інспекція безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України (17 %). Відсоткові частки залучення до протидії адміністративним правопорушенням інспекторів з паркування від виконавчих комітетів (виконавчі органи) сільських, селищних, міських рад, уповноважених працівників органів залізничного транспорту, автомобільного та електротранспорту є незначними, проте участь цих суб'єктів у забезпеченні безпеки дорожнього руху є незаперечною.

Рисунок 5

Нормативно-правове регулювання підвідомчості справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху районним, районним у місті, міським чи міськрайонним судам (суддями), місцевим адміністративним та господарським судам, апеляційним судам, вищим спеціалізованим судам, Верховному Суду передбачає закріплення за ними функцій контролю та повноважень розглядати і вирішувати справи про адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку, проте дискусійним видається питання щодо доречності наділення їх повноваженнями розглядати та вирішувати справи про адміністративні правопорушення, які підвідомчі іншим уповноваженим суб'єктам, зокрема, органам (підрозділам) НПУ. Дзюбановський Ю.І. відзначає, що діяльність судових органів насамперед забезпечує контроль за законністю дій (бездіяльності) та рішень органів (підрозділів) НПУ, а потім

вже як другорядний елемент розгляд справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення дорожнього руху, що входять до їх компетенції [75, с. 80]. Контроль за реалізацією принципу законності поліцейськими у вирішенні та розгляді справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху – єдина функція, яка належним чином може забезпечуватися районним, районним у місті, міським чи міськрайонним судом (суддями), місцевими адміністративними та господарськими судами, апеляційними судами, вищими спеціалізованим судам, Верховному Суду, тому ми вважаємо, що підвідомчість органів судової гілки влади не повинна охоплювати перелік справ про адміністративні правопорушення, розгляд та вирішення яких законодавчо закріплено за іншими уповноваженими суб'єктами.

Провадження у справах про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху являють собою сукупність стадій та дій уповноважених суб'єктів. Їх специфіка визначається за режимом фіксації, що може відбуватися не в автоматичному та в автоматичному режимах, і відповідно вливає на специфіку застосування заходів адміністративної відповідальності поліцейськими, що здійснюється за однією із двох процедур, а саме: загальною або спрощеною.

Сидорець В. А. виділяє такі особливості розгляду поліцейськими справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі:

- постанова у справі виноситься в присутності особи, яка притягається до адміністративної відповідальності;
- постанова у справі виноситься на місці вчинення адміністративного правопорушення;
- постанова про накладання адміністративного стягнення у такій справі складається у письмовій формі або в електронній формі у вигляді стрічки;
- постанова оголошується негайно після закінчення розгляду справи;

- копія такої постанови вручається особі, щодо якої її винесено, на місці вчинення правопорушення;

- після вручення особі постанова набирає законної сили [206, с. 9].

Миронюк Р. В., Миронюк С.А. описують загальну процедуру дій поліцейського у розгляді і вирішення справ про адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку, що зафіксовані не в автоматичному режимі, так:

1) виявлення правопорушення (встановлення юридичного складу правопорушення) відповідно до його кваліфікації за загальною частиною КУпАП;

2) встановлення особи правопорушника (на підставі пред'явлення ним документів, що підтверджують його особу) або встановлення особи за інформаційними базами, до яких мають доступ поліцейські;

3) документування факту адміністративного правопорушення у процесуальному документі – протоколі про адміністративне правопорушення;

4) збирання доказів вчиненого особою правопорушення: встановлення й опитування свідків правопорушення, потерпілої особи у разі її наявності та самого порушника; проведення огляду та вилучення речей і документів в особи; складення схеми дорожньо-транспортної пригоди; направлення матеріалів для проведення судової експертизи (напр., якщо виявлено речовину, що може бути наркотичним засобом);

5) оформлення матеріалів справи про адміністративне правопорушення (узагальнення зібраних процесуальних документів);

6) направлення матеріалів для розгляду за підвідомчістю: до керівника органу НПУ, якщо посадова особа поліцейський, котрий виявив, фіксував факт правопорушення й оформляв матеріали справи, не наділений повноваженнями щодо її розгляду; до суду (через керівника поліції), якщо ця категорія справи підвідомча суду на підставі ст. 221 КУпАП («Районні, районні у місті, міські чи міськрайонні суди (судді)»);

7) розгляд справи посадовою особою – поліцейським або керівником поліції – у строки й у порядку, визначеному КУпАП, зазвичай у 15-денний строк із викликом особи, яка підозрюється у вчинені правопорушення;

8) винесення рішення посадовою особою поліцейським або керівником поліції за результатом розгляду справи (зазвичай про застосування адміністративного стягнення у вигляді штрафу);

9) супроводження розгляду справи про адміністративне правопорушення у суді (надання додаткових матеріалів, забезпечення явки та приводу учасників судового розгляду);

10) забезпечення виконання рішення суду про застосування адміністративного стягнення у вигляді адміністративного арешту (супроводження особи до місць відбування адміністративного арешту) [268, с. 216-217].

Особливостями розгляду поліцейськими справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі є те, що вони здійснюються за спрощеною процедурою, основною метою якої є швидке вирішення справи. Підстави та дії поліцейського у такому провадження Миронюк Р. В., Миронюк С.А. визначають за наступним переліком:

1) виявлення адміністративного правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що зафіксоване в автоматичному режимі, або якщо порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису);

2) за даними фото-, відеофіксації у разі наявності порушника поліцейський виносить відразу постанову у справі про адміністративне правопорушення та вручає її копію особі, яка вчинила правопорушення для виконання;

3) у разі відсутності порушника, але наявності автомобіля, засобом якого вчинено це порушення, поліцейський розміщує на лобовому склі транспортного засобу копію постанови про притягнення до адміністративної

відповідальності (якщо технічні можливості дозволяють встановити відповідальну особу на місці вчинення правопорушення) або повідомлення про притягнення до адміністративної відповідальності (якщо технічні можливості не дозволяють встановити відповідальну особу на місці вчинення правопорушення);

4) у разі відсутності порушника й автомобіля, засобом якого вчинено це порушення, поліцейський зобов'язаний за даними Єдиного державного реєстру транспортних засобів, а також у разі необхідності – за даними Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців і громадських формувань встановити відповідальну особу, власника або володільця транспортного засобу. Цій особі направляється повідомлення про притягнення її до адміністративної відповідальності, котре має містити також інформацію про порядок виконання адміністративного стягнення, у тому числі реквізити для сплати 50% розміру штрафу протягом 10 банківських днів із дня вчинення відповідного правопорушення, що вважатиметься виконанням адміністративного стягнення у повному обсязі. Водночас уповноважений поліцейський, який оформлює порушення правил дорожнього руху, зафіксоване технічними засобами, виносить постанову про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване у режимі фотозйомки (відеозапису), котра виноситься без участі особи, яка притягається до адміністративної відповідальності. Інформація про правопорушення та винесена постанова про накладення адміністративного стягнення не пізніше наступного робочого дня з дня встановлення відповідальної особи вноситься до Реєстру адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху;

5) добровільне завчасне виконання постанови поліцейського про накладення адміністративного стягнення протягом 10 днів із моменту винесення передбачає можливість пільгової сплати штрафу у розмірі 50%

розміру штрафу. У разі несплати штрафу протягом 10 днів постанова про його накладення надсилається відповідальній особі за місцем її проживання (реєстрації) та має бути виконана протягом 5 днів [268, с. 217-218].

Гордєєв В.В., Паскар А.Л., звертають увагу на те, що спрощений порядок розгляду адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, в тому числі тих, які зафіксовані в автоматичному режимі, попри революційність нововведень, є доволі обговорюваним у наукових колах [65]. Нормативно-правове регулювання притягнення до адміністративної відповідальності власників транспортних засобів критикується за свою правову невизначеність та заплутаність. Таку позицію Гордєєв В.В., Паскар А.Л. пояснюють тим, що чинне законодавство передбачає спрощену процедуру накладання адміністративного стягнення на особу, а не розгляд справи. Водночас притягнення до адміністративної відповідальності та накладання адміністративного стягнення у такому випадку здійснюється не щодо особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, а щодо особи, яка є власником (співвласником) транспортного засобу, фізичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб, керівника юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб, особи, яка виконує повноваження керівника юридичної особи, у разі відсутності відомостей у Єдиному державному реєстрі юридичних осіб за якою зареєстрований транспортний засіб, особи, яка ввезла на територію України транспортний засіб, зареєстрований за межами України і який не підлягає державній реєстрації в Україні, без складання протоколу про адміністративне правопорушення. Внести зміни у такому разі до постанови про адміністративне правопорушення є можливим лише після її винесення. Тобто уточнюють дослідники спочатку особа, яка могла не вчиняти адміністративне правопорушення, притягається до адміністративної відповідальності, і звільнити її від адміністративної відповідальності можливо за умови звернення до уповноваженого органу та підтвердження сплати штрафу. Тобто наявним є дефектний фактичний склад (юридичний факт), що призводить до дефектних правовідносин [65, с. 117] та

внаслідок чого порушується принцип індивідуалізації покарання. У розгляді справи сумнівним стає дотримання норми про своєчасне, всебічне, повне і об'єктивне з'ясування обставин кожної справи, відкритий розгляд справи, та дотримання прав особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, принаймні в частині надання їй правової допомоги [65, с. 118]

Бондар В. В., Бездольний М.Ю. вказують на проблеми, пов'язані із оформленням матеріалів за частиною четвертою ст.122 КУпАП («Перевищення встановлених обмежень швидкості, проїзд на заборонений сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху») [37]. Відсутність норми у переліку справ, підвідомчих для розгляду та вирішення органам (підрозділам) НПУ спричинило ситуацію, коли поліцейські не документують адміністративні правопорушення, пов'язані із перевищенням швидкості водіями транспортних засобів більше ніж на 50 км/год, тому що у частині першій статті 222 КУпАП («Органи Національної поліції») відсутня інформація, що визначає їх компетенцію у розгляді відповідних справ про адміністративні правопорушення. Аналізуючи практику підрозділів патрульної поліції, Бондар В. В., Бездольний М.Ю. зазначають, що така правова колізія спричинила ситуацію, за якої поліцейські у разі виявлення адміністративного правопорушення, передбаченого частиною четвертою ст.122 КУпАП («Перевищення встановлених обмежень швидкості, проїзд на заборонений сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху»), здійснюють його документування із кваліфікацією за частиною першою, що в свою чергу, нівелює принцип невідворотності покарання за скоєне правопорушення, змушує працівників НПУ допускати порушення своїх посадових інструкцій, вимог національного законодавства, дають привід для оскарження їх дій та факту притягнення правопорушника до відповідальності, сприяє виникненню відчуття безкарності у правопорушників, створює сприятливі умови для

ненадходження до державного бюджету грошових коштів у вигляді сплати штрафів [37, с. 62].

На проблемах, що виникають у розгляді та вирішенні справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в умовах воєнного стану, наголошують Ободець Є.А., Терещенко О.О. [128]. Тимчасові зміни внесені до правил дорожнього руху, зокрема, заборона використовувати відеореєстратори, щоб уникнути розголошення інформації про переміщення та виконання завдань сил оборони; допуск до керування на території України транспортними засобами категорії С, С1 осіб, які мають посвідчення водія категорії В; дозвіл на використання протермінованого посвідчення водія; подовження строків винесення постанов у справах про адміністративні правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі, до 60 діб, – не відповідають меті забезпечення безпеки дорожнього руху [128], тому нагальною постає проблема удосконалення адміністративно-правового статусу поліцейського у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Отже, підвідомчість справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є визначальним показником для адміністративно-правового статусу поліцейського. ЇЇ основними ознаками виступають особливості компетенції уповноважених суб'єктів, зміст, характеристика суспільних відносин, що є предметом посягань внаслідок вчинення адміністративного правопорушення, територіальні ознаки, пов'язані із місцем вчинення проступку або його виявлення, суб'єктний склад адміністративного делікту, вид адміністративного стягнення, яке накладається за вчинення певного адміністративного правопорушення; складність справи про адміністративне правопорушення, режим фіксації, що застосувався при його документуванні та у збиранні доказової інформації.

Компетенція НПУ у розгляді та вирішенні таких справ ототожнюється із її адміністративно-юрисдикційною діяльністю. Водночас саме вона

розмежовує повноваження уповноважених працівників НПУ із спеціальним званням та повноваження уповноважених суб'єктів інших органів.

З огляду на те, що чимале коло досліджень останнім часом присвячено проблемам нормативно-правового врегулювання колізій національного законодавства, імплементації норм Європейського законодавства у зв'язку з посиленням процесів євроінтеграції та виробленню нових концепцій, що дозволять врегулювати діяльність поліцейського у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху як прийнятною до умов воєнного стану та особливого післявоєнного періоду, після формулювання висновків до розділу 2 у Розділі 3 «Удосконалення адміністративно-правового статусу поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» мова йтиме про зарубіжний досвід діяльності органів поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та можливості його використання в Україні, перспективи вдосконалення національного законодавства за напрямом.

Висновки до другого розділу

Розглядаючи документування адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху як окремий напрям діяльності поліцейських у запобіганні та протидії адміністративним правопорушенням на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку, визначаючи відмінності, що їх має від традиційного документообігу механізм оформлення матеріалів в автоматичному режимі, його ефективність у превентивній діяльності та досліджуючи особливості підвідомчості розгляду та вирішення справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, ми дійшли таких висновків:

1. Документування адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху науковці традиційно пов'язують із виконанням органами (підрозділами) НПУ завдань превентивної діяльності. Наголошуючи на поліфункціональному значенні, автори описують його через

перелік загально-наукових методів, мету, заради якої документування застосовується, алгоритм дій посадових осіб, які наділені повноваженнями виявляти, фіксувати та кваліфікувати адміністративні правопорушення, або за способами фіксації останніх, що закріплені у нормативно-правових актах і визначається у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху специфікою діяльності патрульної поліції.

2. Документування адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху повинно відповідати принципам, закріпленим у Розділі ІІ Закону України «Про Національну поліцію» («Принципи діяльності поліції»), а саме: законності, дотримання прав і свобод людини, відкритості та прозорості, політичної нейтральності, взаємодії з населенням на засадах партнерства, безперервності.

3. Оформлення адміністративних правопорушень на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку в автоматичному режимі пов'язано із виконанням поліцейськими повноважень та завдань превентивного характеру. Застосування технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису повинно відповідати вимогам законності, необхідності, пропорційності та ефективності.

4. Законність полягає у тому, що застосування технічних приладів і технічних засобів, що мають функції автоматичної фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі закріплено у Законі Україні «Про Національну поліцію», Порядку функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, затвердженого постановою КМУ від 10 листопада 2017 р. №833, Інструкції із застосування органами та підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки,

відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, затвердженою наказом МВС від 18 грудня 2018 р. №1026.

5. Необхідність виявляється у тому, що документування органами (підрозділами) НПУ адміністративних правопорушень на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку в автоматичному режимі технічними пристроями, технічними засобами, спеціалізованим програмним забезпеченням є ефективним і сприяє зменшенню кількості випадків оскарження рішень поліцейських.

6. Пропорційність застосування превентивного поліцейського заходу, пов'язаного з автоматичним режимом фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху визначається тим, щоб не заподіювалася шкода охоронюваним законом правам і свободам людини або інтересам суспільства чи держави А в разі її заподіяння, вона не перевищувала блага або заподіяної шкоди, заради якого застосовувалися поліцейським технічні пристрої, технічні засоби, а також спеціалізоване програмного забезпечення.

7. Ефективність застосування технічних пристроїв, технічних засобів, спеціалізованого програмного забезпечення, що працює в автоматичному режимі, дозволяє документувати поліцейським адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та виконувати повноваження органів НПУ в частині, що стосується складання протоколів про адміністративні правопорушення, розгляду справ та винесення постанов про накладення адміністративного стягнення.

8. Поняття підвідомчості НПУ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху нерозривно пов'язано із адміністративно-деліктною юрисдикцією її органів та підрозділів, їх компетенцією у розгляді, вирішення справ про адміністративні правопорушення, на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку. Уповноваженими суб'єктами, наділені правом розглядати та вирішувати такі справи, окрім органів (підрозділів) НПУ, є виконавчі комітети (виконавчі органи) сільських, селищних, міських рад,

районні, районні у місті, міські чи міськрайонні суди (судді), органи залізничного транспорту, автомобільного та електротранспорту.

РОЗДІЛ 3
УДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО СТАТУСУ ПОЛІЦІЇ У СПРАВАХ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

3.1. Зарубіжний досвід діяльності органів поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та можливості його використання в Україні

На попередніх сторінках дисертаційного дослідження ми розмежували поняття «безпека дорожнього руху» та «забезпечення безпеки дорожнього руху», обґрунтували доцільність їх використання з приводу конкретних суспільних явищ, визначили місце НПУ у загальній системі уповноважених суб'єктів, розглянули адміністративно-правовий статус поліції у справах про адміністративні правопорушення та його складові елементи (Розділ 1 «Теоретико-методологічна характеристика правового статусу поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»). Водночас, аналізуючи документування адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху як окремий напрям діяльності поліцейських у запобіганні та протидії адміністративним правопорушенням на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку, визначаючи відмінності, що їх має від традиційного документообігу механізм оформлення матеріалів в автоматичному режимі, його ефективність у превентивній діяльності та досліджуючи особливості розгляду та вирішення підвідомчих справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (Розділ 2 «Національна поліція Україна як суб'єкт провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»), ми дійшли висновку, що національне законодавство має низку прогалин, що потребують правового

врегулювання та доопрацювання. У Розділі 3 «Удосконалення адміністративно-правового статусу поліції у справах про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» ми зупинимося на огляді міжнародної практики, пов'язаної із діяльністю патрульної поліції, інших уповноважених суб'єктів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (3.1. «Зарубіжний досвід діяльності органів поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та можливості його використання в Україні») та накреслимо напрями можливого впровадження позитивних аспектів її до української дійсності (3.2. «Перспективи вдосконалення національного законодавства, що регламентує діяльність поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»).

Коваль К.О., Алієв Е.К., Смола Р.М. вважають, що позитивний іноземний досвід у сфері забезпечення безпеки дорожнього відображає національні концепції розвинених країн із системним підходом [97]. На прикладі Сакартвело, Сполученого Королівства Великої Британії, Сполучених Штатів Америки, Італійської Республіки дослідники доводять доречність залучення інноваційного зарубіжного підходу до Української практики. Такі кроки можуть гарантувати ефективне підвищення рівня забезпечення безпеки дорожнього руху нашої держави [97].

Галкіна О.М. зазначає, що перевищення кількості ДТП та рівня смертності постраждалих в них в Україні порівняно із аналогічними статистичними даними країн Європи пов'язане із недостатньою імплементацією європейського досвіду в частині застосування автоматизованих систем у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [57, с. 49]. Причинами, з яких наша держава залишається єдиною європейською країною, що не використовує максимально потужностей технології автоматичного фіксування порушень ПДР, дослідниця вбачає у відсутності єдиного державного органу, який би повною мірою відповідав за адміністративно-правове регулювання ПДР за допомогою автоматизованих

систем, необхідності значного фінансування, щоб встановити прилади фото- та відеофіксації на державних автошляхах та забезпечити його обслуговування висококваліфікованим персоналом, несприятливій економічній та політичній ситуації, незадовільному стані доріг, затяжному процесі реформування правоохоронних органів та відсутності чіткого розподілу повноважень суб'єктів системи забезпечення безпеки дорожнього руху. Як приклад для наслідування Галкіна О.М. наводить досвід Сполученого Королівства Великої Британії, Королівства Швеції, Федеративної Республіки Німеччини, Королівства Норвегії, Сполучених Штатів Америки, Королівства Нідерландів, Італійської Республіки, Французької Республіки, які мають найменші ризики виникнення ДТП завдяки впровадженню до сфери забезпечення безпеки дорожнього руху автоматичних систем фіксації та обробки порушень ПДР [57, с. 49].

Чанцева А. О. звертає увагу на те, що впровадження досвіду зарубіжних країн до практичної діяльності патрульної поліції НПУ повинно здійснюватися з оцінкою його реальної та потенційної успішності в Україні. Це означає, що процеси імплементації мають бути виваженими та враховувати аналіз минулих невдач. Дослідниця обстоює позицію, що удосконалення потребують механізм нагляду НПУ за безпекою дорожнього руху, форми взаємодії поліції із населенням з метою запобігання та протидії правопорушенням, правове регулювання та законодавче забезпечення діяльності патрульної поліції. Наводячи досвід Сполучених Штатів Америки у запровадженні інституту внутрішніх статутів для правоохоронних органів, Чанцева А. О. поділяє ідею створення та введення в дію подібних нормативних актів. На її переконання такий підхід дозолить створити умови для якісного та доброчесного виконання чинних правових норм українською патрульною поліцією [218].

Отже, вчені-адміністративісти у дослідженнях зарубіжного досвіду діяльності органів поліції, інших уповноважених суб'єктів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху звертаються до практики країн із

високим соціально-економічним розвитком, таких, як Сполучене Королівство Велика Британія, Сполучені Штати Америки, Італійська Республіка, Королівство Швеція, Федеративна Республіка Німеччина, або країн, які за ментальними процесами та реформуванням подібні до України, – напр., Сакартвело. Основними ознаками, за якими здійснюється такий аналіз, є наявність системного підходу, відображення національної концепції, статистика випадків ДТП та постраждалих у ньому, ефективність функціонування автоматизованої системи фіксації правопорушень, взаємодія патрульної поліції і громадянського суспільства, дотримання прав людини.

У Сакартвело реформування підрозділів ДАІ мало на меті створення сервісної служби, що об'єднає до своїх повноважень функції дорожньої поліції та підрозділів оперативного реагування на звернення громадян, служби екстреної допомоги [97]. Будучи, як і українська поліція, виконавчим органом державної влади, сакартвельська поліція у власній діяльності суворо дотримується вимог чинного законодавства, забезпечує свободу та безпеку кожного громадянина. Вона, так само, є підзвітною суспільству і виконує свої функції у співпраці з ним. Завдяки постійній підтримці зв'язків діяльність поліції з метою виявлення проблем, потреб та проведення відповідних заходів є ефективною [280]. Впровадженої практики взаємодії сприяло розширенню сфери повноважень служби патрульної поліції, збільшенню чисельності її екіпажів, зменшенню статистичних показників випадків незаконного заволодіння транспортними засобами [97; 280]. На законодавчому рівні новації позначилися на розробленні законпроєкту про поліцію, Кодексі поліцейської етики, Правил поведінки патрульних поліцейських та патрульних інспекторів (прикордонного інспектора) [280].

Основними напрямами діяльності патрульної поліції Сакартвелло є здійснення правових та організаційно-технічних заходів регулювання дорожнього руху, обмеження або призупинення дорожнього руху відповідно до підстав і правил, передбачених законодавством країни, охорона публічного порядку та безпеки в місцях, де виникають або виникли автомобільні аварії,

катстрофи, пожежі, стихійне лихо, інші надзвичайні ситуації; реалізація заходів запобігання та протидії ДТП; охорона режиму державного кордону, огляд цивільного населення у пунктах пропуску через державний кордон, а також виконання інших вимог, передбачених законодавством про міграцію та правовий статус іноземців; попередження та розкриття кримінальних правопорушень або будь-яких інших протиправних дій, а також проведення слідчих заходів; здійснення оперативно-розшукової діяльності з метою попередження та виявлення кримінальних правопорушень або інших протиправних дій; забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення, що виявлені у пунктах пропуску через державний кордон. Водночас до повноважень патрульної поліції віднесено видачу грузинських віз на прикордонних пунктах пропуску [280].

Процедура притягнення уповноваженим поліцейським патрульної поліції особи до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, регулюється Кодексом про адміністративні правопорушення Грузії. Ст.290^1 нормативного акту («Притягнення особи до адміністративної відповідальності уповноваженим органом МВС та накладення адміністративного стягнення за вчинення адміністративного правопорушення, зафіксованого на відео- та / або фотозаписах, а також оформлення документів щодо видачі / отримання письмової інформації, необхідної для оформлення повідомлення/ постанови у справі про адміністративне правопорушення») визначено коло суб’єктів, щодо яких можуть оформлюватися адміністративні матеріали. До цих категорій належать:

1) особи, за якими зареєстровано транспортний засіб та які є останніми, кому видавалося свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, якщо транспортний засіб ідентифіковано за реєстраційним номером (державним номерним знаком);

2) особи, за якими закріплений тимчасовий номерний знак в автоматизованій базі даних Міністерства внутрішніх справ Грузії або у базі

даних юридичних осіб публічного права Агентства обслуговування Міністерства внутрішніх справ Грузії у разі, якщо транспортний засіб ідентифіковано за тимчасовим номерним знаком;

3) законні представники особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, у разі, якщо особа не досягла віку (шістнадцять років), з якого може бути притягнута до адміністративної відповідальності;

4) фізичні або юридичні особи, які вчинили адміністративне правопорушення на транспортному засобі з номерним знаком іноземної держави і перетнули на ньому державний кордон Сакартвелло;

5) іноземці або особи без громадянства, які вчинили адміністративне правопорушення на транспортному засобі та претендують або подали заяву на видачу грузинської візи або в'їзд до Сакартвелло в установленому законодавством порядку [237].

Застосування адміністративного стягнення за адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, у виді накладення штрафу може здійснюватися за пільгою. Ст. 290^2 Кодексу про адміністративні правопорушення Грузії («Правило застосування стягнення на виконання постанови (штрафної квитанції), виданої уповноваженими органами МВС Грузії у зв'язку з правопорушенням, зафіксованим на відео- та / або фотозаписах») передбачено, що перед надсиланням поштового повідомлення уповноважений орган Міністерства внутрішніх справ Грузії надає інформацію про постанову, винесену уповноваженою особою МВС Грузії, щодо факту адміністративного правопорушення, зафіксованого у режимі відео- та/або фотозйомки до місця реєстрації особи, за якою зареєстрований транспортний засіб або закріплений тимчасовий номерний знак, у виді короткого текстового повідомлення або іншим технічним засобом за наявності контактної інформації у базі даних Міністерства внутрішніх справ Грузії. У разі здійснення сплати протягом 10 календарних днів з моменту отримання короткого текстового повідомлення про винесення постанови (квитанцію) про накладення штрафу відповідною

особою за фактом порушення законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху або іншими технічними засобами, розмір штрафу зменшується на 20 відсотків. У разі несплати штрафу у зазначений строк особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, втрачає право на пільгу, передбачену ст. Ст.290^2 Кодексу про адміністративні правопорушення Грузії («Правило застосування стягнення на виконання постанови (штрафної квитанції), виданої уповноваженими органами Міністерства внутрішніх Грузії у зв'язку з правопорушенням, зафіксованим на відео- та / або фотозаписах») [237].

У Сполученому Королівстві Великої Британії публічне адміністрування сфери забезпечення безпеки дорожнього руху належить до компетенції Міністерства транспорту. До складу останнього входить Департамент транспорту, низка профільних агентств із ліцензування транспортних засобів та водіїв, із стандартизації транспортних засобів і водіїв, із сертифікації автомобілів, дорожнє агентство та служба дорожніх комісарів [57, с. 50]. Дорожні поліцейські наділені найбільш широким спектром повноважень, тому що до сфери їх обов'язків належать не лише постійні завдання патрульної поліції, пов'язані із забезпеченням безпеки дорожнього руху, а завдання із протидії тероризму [97, с. 71]. Основними завданнями британських патрульних поліцейських у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є регулювання дорожнього руху у випадках, коли необхідно організувати безперешкодний пропуск спеціального транспорту та проїзд високопосадовців держави, контроль за швидкісним режимом на автострадах та проїзних частинах, документування адміністративних правопорушень. Рештою питань організацією дорожнього руху опікується відповідні підрозділи інспекції місцевого муніципалітету [97].

Підвідомчість справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у Сполученому Королівстві Великої Британії визначена за судами магістрату, які розглядають та приймають рішення про накладення адміністративного стягнення чи закриття

провадження. Процедура документування адміністративних правопорушення віднесена до повноважень поліцейських. Порівнюючи інститут стягнень за правопорушення Сполученого Королівства Великої Британії та України, Миронюк Р.В., Миронюк С.А. зазначають, що адміністративні стягнення, передбачені національним законодавством за аналогічні адміністративні правопорушення, значно м'якші, ніж у Сполученому Королівстві Великої Британії [268, с. 232]. Зокрема, за вчинення дрібного хуліганства, передбаченого ст.173 КУпАП («Дрібне хуліганство»), на особу, яка притягається до адміністративної відповідальності, може накладатися адміністративне стягнення у виді штрафу від трьох до семи неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від сорока до шістдесяти годин, або виправні роботи на строк від одного до двох місяців з відрахуванням двадцяти процентів заробітку, або адміністративний арешт на строк до п'ятнадцяти діб [98]. У Сполученому Королівстві Великої Британії як стягнення щодо особи, яка притягається до юридичної відповідальності за вчинення дрібного хуліганства, може застосовуватися позбавлення волі строком на півроку [268, с. 232].

Характерною ознакою ефективної діяльності британської поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху Стрижак А.О. вважає залучення до виконання її завдань громадськості [211, с. 87]. Така взаємодія охоплює широке коло напрямів – від розроблення правил оцінки результатів роботи поліції до визначення пріоритетних напрямів її роботи. У щорічному плані роботи кожен підрозділ поліції має розділ «удосконалення якості роботи», змістове наповнення якого забезпечується діяльністю спільних для поліції і громадськості робочих органів (комісій, робочих груп). Контроль за реалізацією програми здійснюється шляхом інспектування підрозділів протягом наступних п'яти років. Використання поліцією бюджетних коштів та інших надходжень на виконання завдань правоохоронної діяльності супроводжується громадським наглядом та передбачає обов'язкове звітування керівників різних поліцейських структур про їх цільову ефективність [211].

Як приклад, дослідник наводить досвід оцінки діяльності роботи дорожньої поліції Лінкольшира [211, с. 87]. Параметрами ефективності діяльності поліцейських у щорічному плані є:

1) започаткування партнерських заходів з Лінкольнширським товариством з безпеки дорожнього руху;

2) зниження рівня летальних випадків на дорогах графства за рік;

3) зменшення кількості випадків вчинення правопорушень із категорії «Fatal4», до яких належать перевищення швидкості, водіння транспортного засобу у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, невикористання ременів безпеки, користування мобільними засобами зв'язку під час керування транспортним засобом;

4) збільшення заходів із підвищення кваліфікації поліцейських та залучення більшої кількості поліцейських до патрулювання на дорогах;

5) збільшення кількості камер відеоспостереження та дорогах графства [211, с. 87].

Основними завданнями, що виконує дорожня поліція Сполучених Штатів Америки, є переслідування правопорушників, здійснення арештів, надання допомоги слідчим підрозділам у розслідування кримінальних правопорушень, забезпечення публічної безпеки і порядку. Виконуючи превентивні функції, дорожня поліція у свої діяльності орієнтується на потреби штату та підпорядковується місцевій владі. Патрульні автомобілі обладнані службовими базами, що дозволяють ефективно запобігати та протидіяти порушенням ПДР [97].

До адміністративної відповідальності у провадженні у справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване автоматизованою камерою безпеки дорожнього руху, у Сполучених Штатах Америки притягається власник транспортного засобу або особа, яка кермувала транспортним засобом на момент та / або в період вчинення правопорушення. Відповідно до п.1 ст.46.63.075 Кодексу штату Вашингтон (RWC – The Revised Code of Wachington), у випадку

документування порушення ПДР в автоматичному режимі оформлення матеріалів здійснюється на підставі припущення prima facie, що передбачає визнання власника транспортного засобу особою, яка керувала ним у момент і протягом періоду часу, у який мав місце проступок [302]. Особа, яка притягається до адміністративної відповідальності у такому разі, згідно із п. 2 RWC, може спростувати дію презумпції, якщо надасть до суду зареєстровану під присягою заяву або надасть суду свідчення або докази того, що у момент скоєння адміністративного правопорушення вона не керувала транспортним засобом, тому що останній був викрадений або перебував під керуванням чи контролювався іншою особою [302].

Битяк О.В., наводячи приклад застосування камер автоматичної фіксації порушень ПДР у Каліфорнії, підкреслює відповідність такого досвіду виховній меті адміністративної відповідальності [27, с. 37]. Камери фіксують номерний знак транспортного засобу, який здійснив проїзд на заборонене червоне світло світлофора, та водія, який у цей час перебував за його кермом. Задокументовані матеріали скеровуються до територіального відділу поліції і після оформлення поліцейським направляються поштовим повідомленням для сплати штрафу власнику транспортного засобу. Законодавством штату Каліфорнія передбачено притягнення до відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, особи, що вчинила такий проступок, проте повідомлення про накладення штрафу («traffic ticket») разом із світлинами фотофіксації правопорушення надсилаються поштою на адресу власника транспортного засобу. У такий спосіб забезпечується право власника транспортного засобу на оскарження накладення штрафу до територіального дорожнього суду. Під час провадження справи власник транспортного засобу не зобов’язаний ідентифіковувати особу, яка зображена на світлинах з фотофіксацією правопорушення. Таке право закріплено на законодавчому рівні у штаті. Дорожній суддя може звернутися до володільця з проханням

назвати особу водія, проте власник транспортного засобу наділений правом відмовитися від участі у такій процесуальній дії [27, с. 37].

У Каліфорнії діючою є система накопичувальних штрафних балів. У разі отримання повідомлення про накладення штрафу за проїзд на червоне світло світлофора особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, окрім накладення основного адміністративного стягнення у виді штрафу, має додаткове – у виді отримання одного або двох штрафних балів. Для власника транспортного засобу накладення штрафних балів спричинює зростання страхових виплат на транспортний засіб. Несплата штрафу за порушення ПДР тягне для суб'єкта адміністративної відповідальності збільшення розміру грошового стягнення до 500 доларів США та більше, а також в окремих випадках є підставою для його арешту [27, с. 37].

Особливою рисою судової практики оскарження штрафних квитків за порушення ПДР у штаті Каліфорнії є стовідсоткове задоволення позовних вимог особи, повідомленої про притягнення до адміністративної відповідальності. Це стосується і випадків, пов'язаних із порушенням правил проїзду на світлофорі. Здебільшого скасування накладення штрафу та отримання штрафних балів у суді здійснюється з таких мотивів:

1) водій здійснив рух транспортного засобу на червоне світло світлофора, щоб уникнути створення аварійної ситуації;

2) у момент та в період фіксації адміністративного правопорушення камера автоматичної фіксації не працювала належним чином;

3) зображення водія, який керує транспортним засобом, на світлинах, є нечітким і не дозволяє правильно ідентифікувати особу;

4) особа, на яку накладено стягнення, надала докази того, що не могла бути за кремом транспортного засобу тоді, коли здійснювалося документування правопорушення [27, с. 37].

Дорожня поліція в Італійській Республіці є одним із чотирьох управлінь Національної поліції, основні функції якого пов'язані із виконанням повноважень стратегічного сектору контролю та регулювання мобільності

автомобільних шляхів [269]. Повноваження італійських дорожніх поліцейських поширюються виключно на забезпечення безпеки дорожнього руху. Вони не залучаються до завдань, пов'язаних із виконанням пошукових заходів щодо осіб, оголошених у розшук, та не мають право здійснювати арешти. Такі повноваження реалізуються іншими підрозділами поліції Італійської Республіки [97]. Ст.11 Кодексу автомобільних доріг (Закон від 30.04.1992 №285 із змінами та доповненнями) визначено перелік її завдань, що стосуються, зокрема, таких сфер правоохоронної діяльності: запобігання нещасним випадкам, виявлення ДТП, документування порушень правил дорожнього руху. Поліцейські Дорожньої поліції Національної поліції Італійської Республіки надають послуги супроводу транспортних засобів, регулювання дорожнього руху, забезпечують охорону та контроль за використанням дорожніх засобів, можуть залучатися до рятувальних робіт [269].

Автомобільний парк італійської дорожньої поліції визнано найкращим у світі, тому що її підрозділи є єдиними, які мають у своєму арсеналі спортивний автомобіль Ламборгіні Гайярдо (Ламбурджіні Гальярдо), обладнаний інноваційною технікою та пристроями для зняття електрокардіограми, артеріального тиску, проведення аналізу вмісту крові, дефібрилятором для реанімування постраждалих осіб, а також устаткуванням для перевезення донорської крові та донорських органів [97]. Щоб отримати уявлення про масштаби залучення поліцейських до забезпечення безпеки дорожнього руху, достатньо звернутися до офіційних статистичних даних. Кожного дня на 7450 кілометрах італійської мережі автомагістралей та на дорогах національного значення патрулювання здійснюють 1500 нарядів. Особовий склад управління нараховує близько 12000 високопрофесійних поліцейських, які постійно проходять підготовку, перепідготовку у Навчальному центрі Національної поліції Чезени [269].

Італійські патрульні поліцейські також проходять службу в Інформаційному координаційному центрі з безпеки дорожнього руху

(C.C.I.S.S.), розташованому в Міністерстві інфраструктури та транспорту. До обов'язків таких працівників входить перевірка та повідомлення інформації про стан дорожнього руху як складової забезпечення загальної національної безпеки та порядку [269].

В Італійській Республіці на законодавчому рівні закріплені та діють обмеження швидкості, а саме:

- на автомагістралях до 130 кілометрів на годину, за несприятливих погодних умов цей показник зменшується до 110 кілометрів на годину;

- на головних сільських дорогах допустимою є швидкість 110 кілометрів на годину, що за несприятливих погодних умов має бути зниженою до показника 90 кілометрів на годину;

- на неголовних та місцевих сільських автомобільних шляхах швидкість транспортного засобу не повинна перевищувати 90 кілометрів на годину незалежно від погодних умов;

- у місті обмеження швидкості транспортних засобів для водіїв становлять 60 кілометрів на годину, а в деяких регіонах дозволеною є швидкість 70 кілометрів на годину [269].

Окремий закон в країні містить положення про обов'язковість на дорогах знаків, які попереджають водіїв про наближення до ділянки, де здійснюється автоматична фіксація швидкості [57, с. 50]. Ст. 142 італійського Кодексу автомобільних доріг передбачено притягнення порушників до відповідальності та накладання штрафів. Розміри штрафів визначаються лімітованими показниками перевищення швидкості. Зокрема, штраф за перевищення швидкості до 10 кілометрів на годину коливається в межах від 42 до 73 євро. Перевищення швидкості від 10 кілометрів на годину та до 40 кілометрів на годину передбачає накладання стягнення на порушника у розмірі від 173 до 695 євро та списування 3 балів з ліцензії. Порушення обмежень швидкості понад 40 кілометрів на годину, але не більше ніж 60 кілометрів на годину передбачає настання для водія транспортного засобу відповідальності із накладанням стягнення у вигляді штрафу розміром від 544

до 21714 євро, списуванням 6 балів з ліцензії та додатковим стягненням у виді тимчасового призупинення дії посвідчення водія на строк від одного до трьох місяців. Перевищення максимальної швидкості транспортного засобу більше ніж на 60 кілометрів на годину встановлює стягнення для особи у вигляді штрафу розміром від 847 до 3389 євро, списанням 10 балів з ліцензійного рахунку з додатковою санкцією призупинення дії ліцензії від шести до дванадцяти місяців. У разі повторності вчинення правопорушення протягом двох років особа позбавляється права керування транспортним засобом, а водійське посвідчення анулюється. Розміри штрафних санкцій для водіїв-початківців та водіїв із значним досвідом кермування за звичай є максимальними [271].

Процедура притягнення до адміністративної відповідальності згідно із італійським Кодексом автомобільних доріг побудована на принципі солідарності [252]. Це означає, що у разі документування правопорушення в автоматичному режимі накладення адміністративного стягнення у виді штрафу здійснюватиметься на власника (власників) транспортного засобу або спільно із порушником до відповідальності притягатимуться вигодонабувач, орендар чи користувач, якщо транспортний засіб має причеп. У разі, якщо власник доведе, що на момент вчинення правопорушення транспортний засіб використовувався проти його волі, це звільняє його від сплати штрафу. У разі, якщо на момент вчинення правопорушення за кермом перебував не власник транспортного особа, це не є підставою звільнення його від притягнення до адміністративної відповідальності та накладання адміністративного стягнення у виді штрафу. У такому випадку штраф призначається комбіновано для правопорушника та власника транспортного засобу, якщо останній не доведе факт того, що не міг запобігти або протидіяти проступку. За принципом солідарності накладається стягнення і на юридичну особу, за якою зареєстрований транспортний засіб. У випадку виконання адміністративного стягнення у вигляді сплати штрафу власник транспортного засобу має право на регресне відшкодування коштів у правопорушника [252].

Територіальні підрозділи італійської дорожньої поліції щодня повідомляють про ділянки дороги, на яких встановлено прилади контролю швидкості та закликають водіїв транспортних засобів дотримуватися дозволених показників швидкості, враховувати обмеження з метою запобігання виникненню ДТП. Щопонеділка за регіонами публікується перелік ділянок доріг, на яких протягом тижня встановлено мобільні камери контролю швидкості дорожньої поліції. На місцевому рівні можуть бути організовані додаткові заходи з моніторингу швидкості з огляду на актуальні потреби (напр., поблизу будівельних майданчиків шляхів, разом із екстреними службами контролю тощо). Станції контролю визначення швидкості, відповідно до ст.142 Кодексу автомобільних доріг, повинні бути позначені знаками або світловими сигналами та бути чітко видимими [271].

У Королівстві Швеції запобігання та протидія правопорушенням, пов'язаним із порушенням швидкісних режимів, здійснюється за допомогою спеціальних фоторадарів для спостереження на дорогах. Пристрої встановлюються на ділянках дороги разом із попереджувальними знаками для того, щоб водії транспортних засобів реагували на знак та зменшували швидкість з метою уникнення накладання на них стягнень у формі штрафу [57, с. 49]. Підвідомчість справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, віднесено до компетенції відділу автоматичної інспекції безпеки дорожнього руху шведської поліції [304].

До складу системи автоматичної фіксації та обробки порушень ПДР входять засоби автоматичної фіксації порушень ПДР та центри документування адміністративних правопорушень. На аварійно-небезпечних ділянках дороги з високим рівнем концентрації ДТП, зокрема, прямих швидкісних ділянках автошляхів, штучних спорудах з обмеженою видимістю, перехрестях на основних вулицях великих міст, – встановлюються стаціонарні прибори вимірювання швидкості [57, с. 49]. Під час наближення автомобіля до камери, радар вимірює швидкість і фіксує транспортний засіб у разі

перевищення його водієм допустимої швидкості. Забезпечуючи право особи на захист персональних даних, фіксація зображення особи, яка перебуває на пасажирському сидінні, маскується. Отримані фотозображення правопорушника обробляються уповноваженим поліцейським за допомогою програмних засобів і в подальшому використовуються для встановлення особи правопорушника за реєстрами даних. Поліцейський здійснює порівняння зображення водія, отриманого з камер автоматичної фіксації поршень ПДР, із його світлинами у паспорті або посвідченні водія. У разі, якщо особу водія ідентифіковано, уповноважений поліцейський направляє на адресу місця реєстрації особи оформлені матеріали про адміністративне правопорушення, в яких міститься фотографія з місця події та дані вимірів швидкості транспортного засобу на момент або в період вчинення адміністративного правопорушення. У разі якщо особу водія транспортного засобу не вдалося ідентифікувати, але встановлено власника транспортного засобу, на адресу місця реєстрації останнього поліцейський відділу автоматичної інспекції безпеки дорожнього руху направляє запит про необхідність отримання інформації щодо особи, яка у визначений період керувала транспортним засосом на ділянці автошляху. Чинне законодавство Королівства Швеції залишає за власником транспортного засобу право не повідомляти поліції, хто керував транспортним засобом на момент чи в період вчинення ДТП [304].

Битяк О.В. вважає, що практика застосування у Королівстві Швеції камер контролю швидкості замінила традиційний підхід, коли технічні засоби фіксації використовуються задля покарання водіїв. Переслідуючи, насамперед, виконання завдань з інформування водіїв про швидкісні обмеження на небезпечних ділянках дороги [27, с. 40], патрульні поліцейські реалізують превентивні заходи у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, тому документування конкретних правопорушників відходить на інший план. За кількістю виписаних штрафів Королівство Швеції перебуває на найнижчій сходинці рейтингу країн, які мають менш розгалужену систему камер [27, с. 40]. У цілому позитивно сприймаючи впровадження фоторадарів

для контролю за дотриманням швидкісного режиму водіями транспортних засобів, громадяни Королівства Швеції, зазначає Галкіна О.М., визнають доцільність їх застосування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [57, с. 49].

У Федеративній Республіці Німеччині відповідальність за порушення обмежень швидкості встановлюється Законом «Про дорожній рух» та передбачає накладання на правопорушника покарання у вигляді позбавлення волі строком до одного року або стягнення у виді штрафу [57, с. 49-50]. Дорожня поліція, що є невід'ємною частиною державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху, забезпечує документування ДТП та кримінальних правопорушень [246]. Процедура такого документування визначається його автоматичною фіксацією програмними засобами. За результатами документування уповноваженою особою складається адміністративний акт [57, с. 49-50].

Однією із проблем у роботі німецьких патрульних поліцейських є постійна небезпека, яку становлять високі швидкості [246]. Допустимою швидкістю для транспортних засобів у населених пунктах Федеративної Республіки Німеччині визначено 50 кілометрів на годину, на приміських автошляхах – 100 кілометрів на годину, а рекомендованою швидкістю для транспортних засобів на автобанах є швидкість 130 кілометрів на годину. Допустимою некараністю визначається показник 3 кілометри на годину, у решті випадках на правопорушника накладається основне стягнення у вигляді штрафу розміром від 240 до 280 євро та додаткове стягнення у вигляді позбавлення права керування від одного до двох місяців. При цьому водієві транспортного засобу, що вчинив адміністративне правопорушення, у будь-якому випадку нараховуються 4 штрафних бали [57,с. 49-50].

Сукупна протяжність проїжджої частини автобанів в обох напрямках у Федеративні Республіці Німеччині становить приблизно 25000 кілометрів. При цьому на 2300 ділянках загальною протяжністю вісім тисяч кілометрів діють постійні або тимчасові обмеження швидкості, однак попереджувальні

знаки встановлено лише перед розв'язками, з'їздами – виїздами, на небезпечних ділянках, біля житлових районів з метою зменшення шуму, а також у місцях проведення будівельних робіт. Встановлення попереджувальних знаків щодо наявності на ділянці автошляху пристроїв фотофіксації порушень швидкісного режиму Законом Федеративної Республіки Німеччині «Про дорожній рух» не передбачено. За такої ситуації німецькі автомобілісти вбачали у автоматичній фіксації порушення власних прав. Хоча їхні аргументи виявилися непереконливими для уряду, законодавчого закріплення набула заборона на фотофіксацію у темну пору доби з мотивів, що спалахи фотокамери у цей час можуть створювати аварійну ситуацію на дорогах, засліплюючи водіїв [57, с. 50].

Факт порушення ПДР, задокументований фотокамерами фіксації Blitzerfotos, доводиться із застосуванням різноманітних вимірювальних приладів за фотографіями або відеофрагментами. Оскільки до відповідальності за вчинення адміністративного правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у Федеративній Республіці Німеччині притягується водій транспортного засобу, позитивні результати ідентифікації транспортного засобу є недостатніми для накладання адміністративного стягнення на особу. Обов'язковою підставою у такому випадку є наявність зображення особи, яка керувала транспортним засобом у момент та / або період вчинення проступку [219, с. 173].

На першій стадії провадження у справі про адміністративне правопорушення уповноважена особа робить припущення, що водій, зображення якого є на світлинах, отриманих за допомогою камери контролю швидкості, є водночас і власником транспортного засобу або власник транспортного засобу володіє інформацією про особу, яка перебувала за кремом транспортного засобу у момент або період вчинення адміністративного правопорушення. З'ясувавши інформацію про власника транспортного засобу, уповноважена особа патрульної поліції збирає доказову інформацію на підтвердження або спростування того, що водій та власник

транспортного засобу є однією тою самою особою. Якщо отримані матеріали вказують на те, що адміністративне правопорушення вчинене власником транспортного засобу, правопорушнику вручається форма слухання, у якій він має дати пояснення щодо події. Якщо зібрані докази спростовують припущення (напр., транспортний засіб є зареєстрованим за особою чоловічої статі, у той час, як в момент вчинення чи під час правопорушення за його кермом знаходилася особа жіночої статі, або власник транспортного засобу та водій, яким вчинено адміністративний проступок, мають істотну різницю у віці), уповноважений поліцейський патрульної поліції надає для заповнення власнику транспортного засобу анкету свідка з одночасним порушенням запиту від компетентного органу щодо надання інформації про користувача транспортного засобу у відповідний часовий проміжок [27, с. 39].

У судовому провадженні необхідним етапом розгляду справи є ідентифікація особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, за світлинами, отриманими за допомогою фотокамерами фіксації Blitzerfotos. Попри те, що порядок самої процесуальної дії не є визначеним, суддя, призначений для розгляду та вирішення справи, має переконатися в особі порушника за формою обличчя, волосся, підборіддя, очей, носа, вух, інших індивідуальних характеристик (напр., зростання брів, наявність шраму) [219, с. 173; 261]. Надані для розгляду у судове засідання матеріали відеофіксації повинні містити незашифровані, необроблені виміри для підтвердження показників швидкості транспортного засобу. У висновку Конституційного суду Федеративної Республіки Німеччини вказується на те, що інформація, отримана з камер відеоспостереження швидкості, що розглядається у провадженні у справі про адміністративне правопорушення та яку неможливо належним чином перевірити, не може бути визнана доказом, тому що у такий спосіб створюються умови для порушення права громадян Федеративної Республіки Німеччини на справедливий судовий розгляд, що передбачає їх право на ефективний захист [27,с. 39].

Отже, у забезпеченні безпеки дорожнього руху у країнах Європи та Сполучених Штатах Америки вагома роль відведена підрозділам дорожньої (патрульної) поліції. У Сакартвело патрульні поліцейські наділені правом документування, оформлення адміністративних правопорушень, зафіксованих в автоматичному режимі, розгляду та вирішення справ у провадженнях, а у випадках, коли правопорушення вчинене іноземцем або особою без громадянства, які претендують або подали заяву на видачу грузинської візи або в'їзд до Сакартвелло, уповноважена особа забезпечує виконання винесеної власноруч постанови про адміністративне правопорушення – відмовляє правопорушнику у видачіі грузинської візи або дозволу на в'їзд до країни. У Сполученому Королівстві Великої Британії дорожні поліцейські, окрім того, що виконують постійні превентивні завдання патрульної поліції, до їх повноважень належить і протидія тероризму. Основними завданнями дорожньої поліції Сполучених Штатів Америки, є переслідування правопорушників, здійснення арештів, надання допомоги слідчим підрозділам у розслідування кримінальних правопорушень, забезпечення публічної безпеки і порядку. Водночас їх діяльність спрямована на задоволення потреб територіального штату та місцевої влади. Функції дорожньої поліції в Італійській Республіці визначені сферою стратегічного контролю та регулювання автомобільних шляхів. Їх повноваження поширюються виключно на забезпечення безпеки дорожнього руху. У Королівстві Швеції запобігання та протидія правопорушенням, пов'язаним із порушенням швидкісних режимів, здійснюється за допомогою спеціальних фоторадарів для спостереження на дорогах. Патрульні поліцейські в такому аспекті реалізують превентивні заходи у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, тому документування конкретних правопорушників відходить на інший план. У Федеративній Республіці Німеччині діяльність патрульних поліцейських зосереджена на досудовому розслідуванні справи про порушення ПДР, збиранні доказової інформації щодо обставин події,

встановлення особи правопорушника та оформлення матеріалів для подальшого судового розгляду [228].

Попри різноманітність процедур, виконуваних патрульними поліцейськими іноземних країн, їх повноваження, як і повноваження українських підрозділів, підпорядковані єдиній меті – наданню громадянському суспільству сервісних послуг. Останні є детермінантами постійного удосконалення законодавства, що регламентує діяльність поліції у справах про адміністративні правопорушення, і з огляду на викладений матеріал потребують від нас окремого розгляду у наступному підрозділі [228].

3.2. Перспективи вдосконалення національного законодавства, що регламентує діяльність поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху

Результати аналізу міжнародного досвіду діяльності суб'єктів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що йому присвячувався підрозділ 3.1. («Зарубіжний досвід діяльності органів поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та можливості його використання в Україні»), засвідчили важливість виконання повноважень патрульної (дорожньої) поліції. З огляду на позитивні та негативні сторони іноземної практики країн Європи та Сполучених Штатах Америки, що вже є впровадженими до національного законодавства, нагальним залишаються питання удосконалення правового національного механізму в частині притягнення осіб до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. У підрозділі 3.2. («Перспективи вдосконалення національного законодавства, що регламентує діяльність поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху») ми визначимо подальші перспективи імплементації досвіду зарубіжних країн за вказаним напрямом.

Битяк О. В., досліджуючи правовий механізм регулювання процедури притягнення осіб до адміністративної відповідальності за правопорушення у

сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, вказує на його колізійність та необхідність удосконалення нормативно-правової бази в частині, що стосується обов'язкового урахування дотримання законних прав та свобод осіб. які притягаються до адміністративної відповідальності [27, с. 28]. Колізійність вона пояснює тим, що у Законі України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення дорожнього руху» [148] не враховані зауваження та висновки, викладені в рішенні Конституційного Суду України від 22 грудня 2010 р. у справі №1-34/2010 [195]. Зокрема, поза увагою законодавця залишилося повторне встановлення чинними нормами презумпції вини власника транспортного засобу за ст. 14^2 КУпАП («Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису)») та фактичне позбавлення особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, скористатися правами, передбаченими ст. 268 КУпАП («Права особи, яка притягається до адміністративної відповідальності»). У такому аспекті ігнорованими стають конституційні права особи, що бере участь у провадженні у справі про адміністративне правопорушення, у статусі особи, що притягається до адміністративної відповідальності [27, с. 31].

Отже, з огляду на викладене у дисертаційному дослідженні та враховуючи зауваження і висновки рішення Конституційного Суду України від 22 грудня 2010 р. у справі №1-34/2010 [195] пропонуємо внести зміни до нормативно-правових актів за переліком.

Кодекс України про адміністративні правопорушення.

1. Внести зміни та впорядкувати частину першу ст.14^1 КУпАП «Відповідальність власників (співвласників) транспортних засобів» в частині, що стосується встановлення презумпції вини особи за правопорушення у сфері

забезпечення безпеки дорожнього руху у разі їх фіксації працюючими в автоматичному режимі спеціальними технічними засобами, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, чи засобами фото- і кінозйомки, замінивши фразу «*власники (співвласники) транспортних засобів*» після слова «*притягаються*» фразою «*особи, передбачені ст.14[2] КУпАП*» та виклавши текст у наступній редакції:

«До адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у разі їх фіксації працюючими в автоматичному режимі спеціальними технічними засобами, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, чи засобами фото- і кінозйомки, відеозапису притягаються *особи, передбачені ст.14[2] КУпАП*.»

2. Внести зміни та впорядкувати частину другу ст.14[1] КУпАП «Відповідальність власників (співвласників) транспортних засобів» в частині, що стосується регулювання механізму оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення, впорядкування термінологічного апарату, що використовується у ст.213 КУпАП («Органи (посадові особи), уповноважені розглядати справи про адміністративні правопорушення»), –

- замінивши фразу «*постанови про накладення штрафу*» після слів «*може протягом десяти днів з дня вручення йому*» фразою *«повідомлення про притягнення до адміністративної відповідальності»*;

- замінивши фразу «*виніс постанову про накладення адміністративного стягнення*» після слів «*орган (посадову особу), що*» фразою *«розглядає справу про адміністративне правопорушення»*;

- замінивши фразу «*виконання постанови про накладення адміністративного стягнення*» після слів «*та перевірки цих обставин*» фразою *«розглядає справу про адміністративне правопорушення»*, – виклавши тест у наступній редакції:

«За наявності обставин, які свідчать про вчинення порушення, передбаченого частиною першою цієї статті, іншою особою, власник (співвласник) транспортного засобу може протягом десяти днів з дня вручення

йому *повідомлення про притягнення до адміністративної відповідальності* повідомити про відповідні обставини (транспортний засіб знаходився у володінні чи користуванні іншої особи, вибув з його володіння внаслідок протиправних дій інших осіб тощо) орган (посадову особу), що *розглядає справу про адміністративне правопорушення*. На період з'ясування та перевірки цих обставин *розглядає справу про адміністративне правопорушення* зупиняється до моменту встановлення особи, яка вчинила це правопорушення.»

3. Впорядкувати ст.221 КУпАП «Районні, районні у місті, міські чи міськрайонні суди (судді)» у фрагменті, що стосується розгляду та вирішенню справ про адміністративні правопорушення, передбачені частиною п'ятою ст.122 КУпАП («Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонений сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху»), розгляд та вирішення яких так само належить до сфери компетенції органів (підрозділів) НПУ, вилучивши частину фрагмент «частиною п'ятою *статті 122*» із загального переліку, та викласти текст статті у наступній редакції: «Судді районних, районних у місті, міських чи міськрайонних судів розглядають справи про адміністративні правопорушення, передбачені частинами першою – четвертою та сьомою статті 41, статтями 41^1 – 41^3, 42^1, 42^2, частинами третьою та четвертою статті 42^4, частиною першою статті 44, статтею 44^1, частиною першою статті 44^3, статтями 46^1, 46^2, 51, 51^2, 51^4, частинами другою, четвертою та п'ятою статті 85, статтями 85^1, 88 – 88^2, 89, 90, 91, 91^5, 91^6, 92^1, 96^2, 98, 101–103, 103^3, частиною першою статті 106^1, статтями 106^2, 107^1, частиною другою статті 112, частинами четвертою, сьомою і дев'ятою статті 121, частиною третьою статті 121^3, частиною першою статті 122^2, статтями 122^4, 122^5, частинами другою і третьою статті 123, статтею 124, частинами третьою і п'ятою статті 126, частиною четвертою статті 127, статтею 127^1, статтею 130, частинами другою і третьою статті 133, статтями 135^1, 139, частиною четвертою статті 140, статтями 146, 149^1, частиною другою статті 154, статтею 155^1, частинами

першою, третьою і четвертою статті 156, статтями 156^4, 160, 161^1, 162, 162^1, 162^3, 163^1 – 163^4, частиною другою статті 163^7, статтями 163^{12}, частинами другою і третьою статті 163^{17}, статтями 164, 164^3, 164^5 – 164^8, 164^{10}, 164^{12}, 164^{13}, частини третя – шоста статті 164^{14}, статті 164^{15} – 164^{19}, 166^1 – 166^4, частинами першою, другою, дев'ятою та десятою статті 166^6, 166^8 – 166^{12}, 166^{14} – 166^{18}, 166^{21}, 166^{23}, 166^{24}, 166^{25}, 166^{27}, 171^2, 172^4 – 172^{20}, 173 – 173^2, 173^4, 173^5, 174, 177^2, частиною третьою статті 178, статтею 180^1, частинами першою, другою і третьою статті 181, частиною другою статті 182, статтями 183^1 – 185^{11}, 185^{13}, 185^{14}, 186^1, 186^5 – 186^8, 187, 188, 188^1, 188^{13} (крім справ про адміністративні правопорушення, пов'язані з невиконанням законних вимог державного виконавця), 188^{14}, 188^{16}, 188^{17}, 188^{19}, 188^{22}, 188^{25}, 188^{27}, 188^{28}, 188^{31}, 188^{32}, 188^{33}, 188^{34}, 188^{35}, 188^{38}, 188^{39}, 188^{40}, 188^{41}, 188^{45}, 188^{46}, 188^{47}, 188^{48}, 188^{49}, 188^{50}, 188^{51}, 188^{54}, 188^{55}, 188^{57}, частиною першою статті 189^1, статтями 189^3, 190, 191, 193, 195^1 – 195^6, статтями 204^1, 204^3, 206^1, 212^2 – 212^{24} цього Кодексу, а також справи про адміністративні правопорушення, вчинені особами віком від шістнадцяти до вісімнадцяти років.»

4. Впорядкувати частину першу ст. 222 КУпАП «Органи Національної поліції», додавши до переліку норм статей, за якими органи Національної поліції розглядають справи про адміністративні правопорушення, частину четверту ст.122 після фрагменту «*частини перша і друга статті 12^{-3}, частини перша, друга, третя,*» перед фрагментом «*п'ята і шоста статті 122, частина перша статті 123,*», послідовно вставивши слово «*четверта*» та відділивши його розділовим знаком «,» (комою), та викласти текст частини статті у наступній редакції:

«Органи Національної поліції розглядають справи про такі адміністративні правопорушення: про порушення громадського порядку, правил дорожнього руху, правил паркування транспортних засобів, правил, що забезпечують безпеку руху транспорту, правил користування засобами транспорту, правил випуску у плавання малих, спортивних суден і водних мотоциклів, правил судноплавства на морських і внутрішніх водних шляхах,

правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на транспорті, а також про незаконний відпуск і незаконне придбання бензину або інших паливно-мастильних матеріалів (статті 80 і 81 (в частині перевищення нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах транспортних засобів), частина перша статті 44, стаття 89, частина друга статті 106^{1}, частини перша, друга, третя, четверта і шоста статті 109, стаття 110, частина четверта статті 116^{2}, стаття 117, частини перша і друга статті 119, частини перша, друга, третя, п'ята, шоста, восьма, десята і одинадцята статті 121, статті 121^{1}, 121^{2}, частини перша і друга статті 121^{3}, частини перша, друга, третя, *четверта,* п'ята і шоста статті 122, частина перша статті 123, статті 124^{1}, 125, частини перша, друга і четверта статті 126, частини перша, друга і третя статті 127, статті 128-129, частина перша статті 132^{1}, частини перша і п'ята статті 133, частини третя, шоста, восьма, дев'ята, десята і одинадцята статті 133^{1}, стаття 135, стаття 136 (за винятком порушень на автомобільному транспорті), стаття 137, частини перша, друга і третя статті 140, статті 148, 151, частини шоста, сьома і восьма статті 152^{1}, статті 161, 164^{4}, стаття 175^{1} (за винятком порушень, вчинених у місцях, заборонених рішенням відповідної сільської, селищної, міської ради), статті 176, 177, частини перша і друга статті 178, статті 180, 181^{1}, частина перша статті 182, статті 183, 192, 194, 195).

5. Впорядкувати абзац перший п.1 частини першої ст.255 КУпАП «Особи, які мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення» у фрагменті, що стосується переліку норм статей, за якими уповноважені посадові особи органів Національної поліції мають право складати протоколи про правопорушення на транспорті, шляховому господарстві та зв'язку, – «частина четверта, сьома – дев'ята статті 121, частина третя статті 121^{3}, частини п'ята і сьома статті 122, частина перша статті 122^{2}, статті 121^{2}, статті 122^{4}, 122^{5}, частини друга і третя статті 123, стаття 124, частини третя і п'ята статті 126, частина четверта статті 127, статті 127^{1},

130, частина третя статті 133, стаття 135^{1}, стаття 136 (про порушення на автомобільному транспорті), стаття 139, частина четверта статті 140»,

- вилучивши тире між частиною між словами «сьома – дев'ята статті 121» та замінюючи його комою,

- прибравши повтор сполучення «статті 121^{2}» у другому випадку разом із розділовим знаком «,» (комою), –

та викласти текст частини статті у наступній редакції: «1) органів Національної поліції (частини третя і четверта статті $42^{\mathbf{4}}$) (частина перша статті 44, стаття $44^{\mathbf{1}}$, частина перша статті $44^{\mathbf{3}}$, статті $46^{\mathbf{1}}$, $46^{\mathbf{2}}$, 51, $51^{\mathbf{2}}$, $51^{\mathbf{4}}$, $88^{\mathbf{1}}$, 89, 92, частина перша статті $106^{\mathbf{1}}$, стаття $106^{\mathbf{2}}$, частини *четверта, сьома, дев'ята статті 121,* частина третя статті 121^{3}, частини п'ята і сьома статті 122, частина перша статті 122^{2}, статті 122^{4}, 122^{5}, частини друга і третя статті 123, стаття 124, частини третя і п'ята статті 126, частина четверта статті 127, статті 127^{1}, 130, частина третя статті 133, стаття 135^{1}, стаття 136 (про порушення на автомобільному транспорті), стаття 139, частина четверта статті 140, статті 148, 151, 152, частина восьма статті $152^{\mathbf{1}}$, статті 154, 155, $155^{\mathbf{2}}$-156, частини перша – четверта статті $156^{\mathbf{1}}$, статті $156^{\mathbf{2}}$, $156^{\mathbf{4}}$, 159, 160, частини перша і третя статті $161^{\mathbf{1}}$, статті 162, $162^{\mathbf{3}}$, частина перша статті $163^{\mathbf{17}}$, статті 164-$164^{\mathbf{8}}$, $164^{\mathbf{10}}$, $164^{\mathbf{15}}$-$164^{\mathbf{18}}$, $165^{\mathbf{1}}$, $165^{\mathbf{2}}$, $166^{\mathbf{14}}$-$166^{\mathbf{18}}$, $166^{\mathbf{27}}$, $172^{\mathbf{4}}$- $172^{\mathbf{9}}$ (за винятком правопорушень, вчинених службовими особами, які займають відповідальне та особливо відповідальне становище), $172^{\mathbf{9\text{-}1}}$, $172^{\mathbf{9\text{-}2}}$, $172^{\mathbf{10}}$ і $172^{\mathbf{19}}$ (про правопорушення, вчинені поліцейськими поліції особливого призначення Національної поліції України під час дії воєнного стану), 173 - $173^{\mathbf{2}}$, $173^{\mathbf{4}}$, 174, стаття $175^{\mathbf{1}}$ (за винятком порушень, вчинених у місцях, заборонених рішенням відповідної сільської, селищної, міської ради), статті 176, 177, 178 – $181^{\mathbf{1}}$, 182 – $183^{\mathbf{1}}$, частини перша – третя, сьома статті 184, статті $184^{\mathbf{1}}$, $184^{\mathbf{2}}$, $184^{\mathbf{3}}$ (у частині незаконного використання найменування та ознак належності до Національної поліції України), 185 – $185^{\mathbf{2}}$, $185^{\mathbf{4}}$– $185^{\mathbf{9}}$, 186, $186^{\mathbf{1}}$, $186^{\mathbf{3}}$, $186^{\mathbf{5}}$ – 187, $188^{\mathbf{28}}$, $188^{\mathbf{47}}$, 189 – $195^{\mathbf{6}}$, статті $204^{\mathbf{1}}$, $206^{\mathbf{1}}$, $212^{\mathbf{6}}$, $212^{\mathbf{7}}$, $212^{\mathbf{8}}$, $212^{\mathbf{10}}$, $212^{\mathbf{12}}$, $212^{\mathbf{13}}$, $212^{\mathbf{14}}$, $212^{\mathbf{19}}$, $212^{\mathbf{20}}$, $212^{\mathbf{22}}$ – $212^{\mathbf{24}}$);

6. Впорядкувати частину першу ст.268 КУпАП («Права особи, яка притягається до адміністративної відповідальності») у фрагменті, що стосується розгляду справ про адміністративні правопорушення у сферах забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі фотозйомки (відеозапису), додавши після речення: «Особливості розгляду справ про адміністративні правопорушення у сферах забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, безпеки на автомобільному транспорті та про порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), встановлюються статтями 279^{-1}-279^{-8} цього Кодексу» – текст наступного змісту, – «*Справа про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, безпеки на автомобільному транспорті та про порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), розглядатися без участі особи, яка притягається до адміністративної відповідальності*».

7. Впорядкувати частину третю ст.279^{1} КУпАП «Розгляд справ про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та про порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)» в частині, що стосується забезпечення прав особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, передбачених ст.268 КУпАП («Права особи, яка притягається до адміністративної відповідальності») та яка є встановлена технічними можливостями на місці вчинення правопорушення, прибравши фрагменти тексту «*копію постанови про притягнення до адміністративної відповідальності (якщо технічні можливості дозволяють встановити відповідальну особу, зазначену у частині першій статті* 14^{2} *цього Кодексу, на місці вчинення правопорушення) або »* та *«якщо технічні можливості не дозволяють встановити відповідальну особу, зазначену у частині першій статті*

14^2 цього Кодексу, на місці вчинення правопорушення» та виклавши текст норми у наступній редакції:

«*Якщо адміністративне правопорушення, передбачене частинами першою, третьою та сьомою статті 122 (в частині порушення правил зупинки, стоянки), частинами першою, другою та восьмою статті 152^{-1} цього Кодексу, зафіксовано в режимі фотозйомки (відеозапису), посадова особа уповноваженого підрозділу Національної поліції або інспектор з паркування зобов'язані розмістити на лобовому склі транспортного засобу повідомлення про притягнення до адміністративної відповідальності. Якщо технічні можливості дозволяють встановити відповідальну особу, зазначену у частині першій статті 14^{-2} цього Кодексу, на місці вчинення правопорушення, вона вказується у повідомленні про притягнення до адміністративної відповідальності*».

8. Впорядкувати частину четверту ст.279^1 КУпАП «Розгляд справ про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та про порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)», в частині, що стосується уточнення статусу особи, що бере участь у провадженні у справі про адміністративне правопорушення, відповідно до визначення такого статусу у ст. 268 КУпАП («Права особи, яка притягається до адміністративної відповідальності») – особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, особливостей оформлення повідомлення, якщо технічні можливості не дозволяють встановити відповідальну особу, передбачену частиною першою ст.14^2 КУпАП («Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису)»), та ознайомлення особи, що притягається до адміністративної відповідальності з її правами,

передбаченими ст. 268 КУпАП («Права особи, яка притягається до адміністративної відповідальності»), –

- замінивши у першому реченні частину фрази після розділового знаку «,» (коми) «*стосовно якої розглядається справа»* фрагментом тексту «*яка притягається до адміністративної відповідальності*»;

- додавши після першого речення текст наступного змісту: «*У разі, якщо технічні можливості не дозволяють встановити відповідальну особу, зазначену у частині першій статті 14-2 цього Кодексу, у повідомленні про притягнення до адміністративної відповідальності відомості про особу, стосовно якої розглядається справа, не зазначаються*»;

- додавши до другого речення чинної редакції після слів «*має містити*» фрагмент тексту наступного змісту: «*інформацію про ознайомлення особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, з її правами, передбаченими ст. 268 цього Кодексу, а*», – та виклавши текст частини четвертої ст.279[1] КУпАП «Розгляд справ про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та про порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)» у наступній редакції:

«Повідомлення про притягнення до адміністративної відповідальності має містити відомості, передбачені частинами другою – четвертою статті 283 цього Кодексу, крім відомостей про особу, *яка притягається до адміністративної відповідальності*. *У разі, якщо технічні можливості не дозволяють встановити відповідальну особу, зазначену у частині першій статті 14-2 цього Кодексу, у повідомленні про притягнення до адміністративної відповідальності відомості про особу, стосовно якої розглядається справа, не зазначаються*. Повідомлення про притягнення до адміністративної відповідальності має містити *інформацію про ознайомлення особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, з її правами, передбаченими ст. 268 цього Кодексу, а* також інформацію про порядок

виконання адміністративного стягнення, у тому числі реквізити для сплати 50 відсотків розміру штрафу протягом 10 банківських днів з дня вчинення відповідного правопорушення, що вважатиметься виконанням адміністративного стягнення у повному обсязі.»

9. Вилучити частину п’яту ст.279[1] КУпАП «Розгляд справ про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та про порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)» з метою уникнення повторення тексту фрагменту у ст. 268 КУпАП («Права особи, яка притягається до адміністративної відповідальності») запропонованого у тексті редакції у п.6 змін до КУпАП підрозділу 3.2. «Перспективи вдосконалення національного законодавства, що регламентує діяльність поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху».

10. Впорядкувати частину шосту ст.279[1] КУпАП «Розгляд справ про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та про порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)», в частині, що стосується оптимізації регулювання механізму оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення, впорядкування термінологічного апарату, що використовується у ст.14[2] КУпАП («Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису)») на позначення суб’єкта правопорушення – відповідальна особа, – у ст. 284 КУпАП («Види постанов по справі про адміністративне правопорушення») щодо виду постанови, якою на особу накладається адміністративне стягнення – постанова про накладення адміністративного стягнення, – стилістичної доцільності та відповідно до контексту, –

- вилучивши фрагмент тексту «*та винесені постанови про накладення адміністративного стягнення*» після розділового знаку «,» (кома) та слів «*в режимі фотозйомки (відеозапису)*» до слів «*не пізніше наступного робочого дня з дня*»;

- додавши фразу «*виявлення та / або*» після слів «*не пізніше наступного робочого дня з дня*» перед наступним фрагментом тексту «*встановлення відповідальної особи*»;

- вилучивши фрагмент тексту «*при винесенні постанови про накладення адміністративного стягнення за вчинення такого правопорушення*», що знаходиться у чинній нормі після розділового знаку «,» (кома) і наступної фрази «*перевіряє, чи не були відповідні обставини зафіксовані раніше*»;

- вилучивши фразу «*а також*» перед фрагментом «*чи не притягалася*», що є стилістично доцільно;

- замінивши словосполучення «*відповідна особа*» термінологічним сполученням «*відповідальна особа*», передбаченим ст.14^2 КУпАП («Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису)»), із додаванням до нього дієприкметника «встановлена»;

- вилучивши словосполучення «*іншою уповноваженою посадовою особою*» після фрази «*до адміністративної відповідальності за це правопорушення*» до розділового знаку «.» (крапка);

- вилучивши слово «*відповідні*» на початку речення після слова «*Якщо*» перед наступним іменником «*відомості*»;

- замінивши дієприкметник «*зафіксоване*» після прийменника «*про*» на дієприкметник «*виявлене*»;

- вилучивши слово «*вже*» після іменника «правопорушення» перед наступною фразою «*внесені до Реєстру адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху*»;

- замінивши фразу «*відповідну особу вже притягнуто*» після слів «*у сфері безпеки дорожнього руху або*» до слів «*за це правопорушення*» фразою «*встановлена відповідальна особа отримала повідомлення про притягнення її*»;

- додавши після слів «*за це правопорушення*» до розділового знаку «,» (кома) та наступного слова *«постанова»* фразу «*та сплатила 50 відсотків розміру штрафу протягом десяти днів з дня отримання відповідальною особою повідомлення про притягнення до адміністративної відповідальності*»;

- замінивши словосполучення «*притягнення до адміністративної відповідальності*» після слів «*постанова про*» фразою «*накладення адміністративного стягнення не виноситься*» та прибравши у кінці речення фразу *«підлягає скасуванню»* до розділового знаку «.» (крапка);

- додавши у кінці частини шостої ст.279[1] КУпАП «Розгляд справ про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та про порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)» фрагмент тексту наступного змісту: «*Якщо відомості про виявлене правопорушення внесені до Реєстру адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху або встановлена відповідальна особа отримала повідомлення про притягнення її до адміністративної відповідальності за це правопорушення та не сплатила 50 відсотків розміру штрафу протягом десяти днів з дня отримання відповідальною особою повідомлення про притягнення до адміністративної відповідальності, уповноваженою особою виноситься постанова про притягнення до адміністративної відповідальності.*», та виклавши текст частини шостої ст.279[1] КУпАП «Розгляд справ про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та про порушення правил зупинки, стоянки,

паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)» у наступній редакції:

«Інформація про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), не пізніше наступного робочого дня з дня *виявлення та / або* встановлення відповідальної особи, зазначеної у частині першій статті 14^{-2} цього Кодексу, вноситься до Реєстру адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Посадова особа уповноваженого підрозділу Національної поліції або інспектор з паркування при внесенні до Реєстру адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху інформації про зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису) порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, а також перевіряє, чи не були відповідні обставини зафіксовані раніше, чи не притягалася *встановлена відповідальна особа* до адміністративної відповідальності за це правопорушення. Якщо відомості про *виявлене* правопорушення внесені до Реєстру адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху або *встановлена відповідальна особа отримала повідомлення про притягнення* її до адміністративної відповідальності за це правопорушення *та сплатила 50 відсотків розміру штрафу протягом десяти днів з дня отримання відповідальною особою повідомлення про притягнення до адміністративної відповідальності*, постанова про накладення адміністративного стягнення не виноситься. *Якщо відомості про виявлене правопорушення внесені до Реєстру адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху або встановлена відповідальна особа отримала повідомлення про притягнення її до адміністративної відповідальності за це правопорушення та не сплатила 50 відсотків розміру штрафу протягом десяти днів з дня отримання відповідальною особою повідомлення про притягнення до адміністративної*

відповідальності, уповноваженою особою виноситься постанова про притягнення до адміністративної відповідальності.»

11. Впорядкувати частини сьому – десяту ст.279[1] КУпАП «Розгляд справ про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та про порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)» в частині, що стосується надсилання копії постанови особі, щодо якої її винесено, та термінів її вручення або надсилання, передбачених ст.285 КУпАП («Оголошення постанови по справі про адміністративне правопорушення і вручення копії постанови»), –

- додавши до сполучення «постанова про накладення адміністративного стягнення» перед словом «постанова» іменник «копія», узгодивши відмінкові закінчення;

- вилучивши у частині сьомій ст.279[1] КУпАП «Розгляд справ про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та про порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)» розділовий знак «,» (кома) до та після, а також саму фразу «*що не була виконана шляхом сплати 50 відсотків розміру штрафу протягом десяти днів з дня її винесення*» після словосполучення «адміністративного стягнення»

- вилучивши у частині сьомій ст.279[1] КУпАП «Розгляд справ про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та про порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)» фрагмент «*За зверненням особи копія постанови про накладення адміністративного стягнення, що вважається виконаною, надсилається рекомендованим листом на її адресу протягом п'яти днів з моменту отримання звернення*» як такий, що суперечить частині першій ст. 285 КУпАП («Оголошення постанови по справі про адміністративне

правопорушення і вручення копії постанови»), та виклавши текст частин сьомої – десятої ст.279[1] КУпАП «Розгляд справ про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та про порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)» у наступній редакції:

«*Копія* постанови про накладення адміністративного стягнення надсилається відповідальній особі, зазначеній у частині першій статті 14-2 цього Кодексу, рекомендованим листом з повідомленням на адресу місця реєстрації (проживання) фізичної особи (місцезнаходження юридичної особи).

Днем отримання *копії* постанови є дата, зазначена в поштовому повідомленні про вручення її відповідальній особі, зазначеній у частині першій статті 14-2 цього Кодексу, або повнолітньому члену сім'ї такої особи.

У разі якщо відповідальна особа, зазначена у частині першій статті 14-2 цього Кодексу, відмовляється від отримання *копії* постанови, днем отримання *копії* постанови є день проставлення в поштовому повідомленні відмітки про відмову в її отриманні.

У разі невручення *копії* постанови адресату за зазначеною в Єдиному державному реєстрі транспортних засобів адресою днем отримання *копії* постанови вважається день повернення поштового відправлення з позначкою про невручення до органу (підрозділу), уповноважена посадова особа якого винесла відповідну постанову».

12. Внести зміни до ст. 279-3 КУпАП «Звільнення відповідальної особи, зазначеної у частині першій статті 14-2 цього Кодексу, особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України, від адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)» в частині, що стосується переліку осіб, які звільняються від адміністративної відповідальності за правопорушення у

сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису), –

- прибравши з абзацу другого частини першої ст. 279^{-3} КУпАП «Звільнення відповідальної особи, зазначеної у частині першій статті 14^{-2} цього Кодексу, особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України, від адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)» після фрагменту «*притягнення до адміністративної відповідальності*» частину фрази «*а також надала документ (квитанцію) про сплату відповідного штрафу*» та розділові знаки «,» (кома) та «.» (крапка) на розділовий знак «;» (крапка з комою) і виклавши текст норми у наступній редакції:

«особа, яка керувала транспортним засобом на момент вчинення зазначеного правопорушення, звернулася особисто до органу (посадової особи), уповноваженого розглядати справи про адміністративні правопорушення, із заявою про визнання зазначеного факту адміністративного правопорушення та надання згоди на притягнення до адміністративної відповідальності;»;

- доповнивши частину першу ст. 279^{3} КУпАП «Звільнення відповідальної особи, зазначеної у частині першій статті 14^{2} цього Кодексу, особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України, від адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)» абзацом третім з текстом у наступній редакції:

«*відповідальна особа, зазначена у частині першій статті 14^{-2} цього Кодексу та яка отримала повідомленні про притягнення до адміністративної*

відповідальності відомості , сплатила 50 відсотків розміру штрафу протягом 10 банківських днів з дня вчинення відповідного правопорушення та повідомила про факт сплати відповідним документом орган (посадову особу), що розглядає справу.»

13. Впорядкувати частину першу ст 300^1 КУпАП «Порядок виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, або про порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)» в частині, що стосується оптимізації регулювання механізму оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення, запропоновані у п.10 змін до КУпАП підрозділу 3.2. «Перспективи вдосконалення національного законодавства, що регламентує діяльність поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», надсилання копії постанови особі, щодо якої її винесено, та термінів її вручення або надсилання, передбачених ст.285 КУпАП («Оголошення постанови по справі про адміністративне правопорушення і вручення копії постанови»), –

- замінивши фрагмент фрази «*про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)*» після слів «*50 відсотків розміру штрафу за*» словами «*повідомленням про притягнення до адміністративної відповідальності*»;

- замінивши словосполучення «*такої постанови*» після слів «*до вручення*» фразою «*копії постанови про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки,*

стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)» і виклавши текст норми у наступній редакції:

«У разі сплати відповідальною особою, зазначеною у частині першій статті 14^{-2} цього Кодексу, або громадянином (резидентом) України, який ввіз на територію України транспортний засіб, зареєстрований за межами України, 50 відсотків розміру штрафу за *повідомленням про притягнення до адміністративної відповідальності*, до вручення *копії* постанови *про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)* або отримання поштового повідомлення про вручення або про відмову в її отриманні, або повернення поштового відправлення з позначкою про невручення, або протягом десяти днів з дня набрання постановою законної сили така постанова вважається виконаною. Постанова про накладення адміністративного стягнення за порушення зупинки, стоянки та паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису), також вважається виконаною у разі сплати штрафу за повідомленням про притягнення до адміністративної відповідальності, залишеним уповноваженою посадовою особою на місці вчинення правопорушення на лобовому склі транспортного засобу, у тому числі шляхом сплати 50 відсотків розміру штрафу протягом десяти днів з дня вчинення відповідного правопорушення».

Інструкція з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затверджена наказом МВС від 07.11.2015 №1395

Доповнити п.3 розділу І («Загальні положення») терміном «*забезпечення безпеки дорожнього руху*» та його тлумаченням, послідовно виклавши за алфавітним порядком у наступній редакції:

забезпечення безпеки дорожнього руху – це діяльність правоохоронних органів, інших державних органів, органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб та громадськості, які здійснюють узгоджені заходи щодо реалізації державної політики у сфері дорожнього руху і захисту національних інтересів від впливу реальних та потенційних загроз.

У бланку повідомлення про притягнення до адміністративної відповідальності, наведеному у додатку 13 до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі (пункт 2 розділу XIV), врахувати вимоги частини першої ст.268 КУпАП («Права особи, яка притягається до адміністративної відповідальності»), що стосується ознайомлення з правами особи, яка притягається до адміністративної відповідальності.

Інструкція з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах Національної поліції, затверджена наказом МВС від 06.11.2015 №1376

Впорядкувати п. 2 Розділу II («Документування адміністративних правопорушень») у частині посилання на ст. 255 КУпАП («Особи, які мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення») на уповноважених на те посадових осіб зазначених органів, які складають протоколи у справах про адміністративні правопорушення, розгляд яких віднесено до відання поліції, відповідно до частини 1 ст. ст. 255 КУпАП («Особи, які мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення»), вилучивши іменник «*поліції*», замінивши однину слово «статті» множиною «статтях» і цифру «222» цифрами «218», «221» з тире між ними, словосполучення «зазначених органів» сполученням «органів Національної поліції» та виклавши запропоновані зміни у наступній редакції: «*2. У справах про адміністративні правопорушення, розгляд яких віднесено до відання органів, зазначених у статтях 218-221 КУпАП, протоколи відповідно*

до статті 255 КУпАП складають уповноважені на те посадові особи органів Національної поліції».

Положення про Реєстр адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, затверджене наказом МВС України від 10 травня 2019 р. № 359

Доповнити п.3 розділу І («Загальні положення») терміном «*безпека дорожнього руху*» та його тлумаченням, послідовно виклавши за алфавітним порядком у наступній редакції:

безпека дорожнього руху – стан суспільних відносин, що виникають між учасниками дорожнього руху, уповноваженими суб'єктами, що реалізують державну політику за визначеним напрямом або виконують завдання, пов'язані із забезпеченням прав кожного учасника взаємодії в межах Єдиної транспортної системи України.

Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, затверджена наказом МВС від 13 січня 2020 р. №13

Упорядкувати текст Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, затверджена наказом МВС від 13 січня 2020 р. №13 відповідно до запропонованих змін до КУпАП.

У бланку постанови про накладення адміністративного стягнення у справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, стосовно особи, яка ввезла на територію України транспортний засіб, зареєстрований за її межами, та яка є іноземцем або особою без громадянства або громадянином, який має постійне місце проживання за кордоном, наведеному у додатку 2 до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі (пункт 3 розділу ІІ), врахувати вимоги частини першої ст.268 КУпАП («Права особи, яка притягається до адміністративної відповідальності»), що

стосується ознайомлення з правами особи, яка притягається до адміністративної відповідальності.

Отже, основними нормами національного законодавства, що регламентують діяльність поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху і потребують вдосконалення, є частини перша, друга ст.14^1 КУпАП «Відповідальність власників (співвласників) транспортних засобів», частина перша ст. 222 КУпАП «Органи Національної поліції», абзац перший п.1 частини першої ст.255 КУпАП «Особи, які мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення», частина перша ст.268 КУпАП («Права особи, яка притягається до адміністративної відповідальності»), частини третя – десята ст.279^1 КУпАП «Розгляд справ про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та про порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)», ст. 279^{-3} КУпАП «Звільнення відповідальної особи, зазначеної у частині першій статті 14^{-2} цього Кодексу, особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України, від адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)», частина перша ст. 300^1 КУпАП «Порядок виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, або про порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)», Інструкція з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затверджена наказом МВС від 07.11.2015 №1395, Інструкція з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах Національної поліції, затверджена

наказом МВС від 06.11.2015 №1376, Положення про Реєстр адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, затверджене наказом МВС України від 10 травня 2019 р. № 359, Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, затверджена наказом МВС від 13 січня 2020 р. №13.

Висновки до третього розділу

Аналізуючи міжнародний досвід діяльності суб'єктів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на прикладі Сакартвело, Сполученого Королівства Великої Британії, Сполучених Штатів Америки, Італійської Республіки, Королівства Швеції, Федеративної Республіки Німеччини, розглядаючи нагальні питання механізму притягнення осіб до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, у національному законодавстві, ми дійшли таких висновків:

1. У дослідженнях повноважень органів поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху з метою наслідування науковці звертаються до практики країн із високим соціально-економічним розвитком, таких, як Сполучене Королівство Велика Британія, Сполучені Штати Америки, Італійська Республіка, Королівство Швеція, Федеративна Республіка Німеччина, або країн, які за ментальними процесами та реформуванням подібні до України, – напр., Сакартвело. Основними ознаками, за якими здійснюється такий аналіз, є наявність системного підходу, відображення національної концепції, статистика випадків ДТП та постраждалих у ньому, ефективність функціонування автоматизованої системи фіксації правопорушень, взаємодія патрульної поліції і громадянського суспільства, дотримання прав людини.

2. Попри різноманітність процедур, виконуваних патрульними поліцейськими іноземних країн, їх повноваження, як і повноваження

українських підрозділів, підпорядковані єдиній меті – наданню громадянському суспільству сервісних послуг. Останні є детермінантами постійного удосконалення законодавства, що регламентує діяльність поліції у справах про адміністративні правопорушення.

3. Нормативно-правова база України потребує подальшого удосконалення за низкою питань. Зокрема, встановлення презумпції вини особи за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у разі їх фіксації працюючими в автоматичному режимі спеціальними технічними засобами, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, чи засобами фото- і кінозйомки, регулювання механізму оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення, впорядкування термінологічного апарату, що використовується у ст.213 КУпАП («Органи (посадові особи), уповноважені розглядати справи про адміністративні правопорушення»), розгляду та вирішенню справ про адміністративні правопорушення, передбачені частиною п’ятою ст.122 КУпАП («Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонений сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху»), віднесення частини четвертої ст.122 КУпАП «Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на забороннй сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху» до переліку норм статей, за якими органи Національної поліції розглядають справи про адміністративні правопорушення, упорядкування переліку норм статей, за якими уповноважені посадові особи органів Національної поліції мають право складати протоколи про правопорушення і сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, ознайомлення з правами, передбаченими ст.268 КУпАП («Права особи, яка притягається до адміністративної відповідальності»), особу, яка притягається до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у разі їх фіксації працюючими в автоматичному режимі спеціальними технічними засобами, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, чи засобами

фото- і кінозйомки, та уточнення її процесуального статусу, оптимізації регулювання механізму оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення, впорядкування термінологічного апарату, що використовується у ст.14^2 КУпАП («Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису)») на позначення суб'єктів правопорушення – відповідальна особа, – у ст. 284 КУпАП («Види постанов по справі про адміністративне правопорушення») щодо виду постанови, якою на особу накладається адміністративне стягнення – постанова про накладення адміністративного стягнення, – стилістичної доцільності та відповідно до контексту, надсилання копії постанови особі, щодо якої її винесено, та термінів її вручення або надсилання, передбачених ст.285 КУпАП («Оголошення постанови по справі про адміністративне правопорушення і вручення копії постанови»), розширення переліку осіб, які звільняються від адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису).

ВИСНОВКИ

У **дисертації** здійснено теоретичне узагальнення та запропоновано нове розв'язання наукового завдання, що полягає у визначенні адміністративно-правового статусу поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а також вироблення пропозицій щодо вдосконалення адміністративного законодавства України. За результатами дослідження сформульовано низку наукових положень та узагальнень, основними з яких є такі:

1. Забезпечення безпеки дорожнього руху в аспекті адміністративно-правових досліджень є багатоплановим, складним для наукового пізнання об'єктом. Його досліджують з позицій нормативного регулювання суспільних відносин (об'єктний підхід), діяльності уповноважених суб'єктів або учасників дорожнього руху, що з ними взаємодіють (суб'єктний підхід), факторів (суспільно-політичних явищ), що впливають безпосередньо чи опосередковано (дослідження детермінантів). Забезпечення безпеки дорожнього руху – це діяльність правоохоронних органів, інших державних органів, органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб та громадськості, що здійснюють узгоджені заходи щодо реалізації державної політики у сфері дорожнього руху і захисту національних інтересів від впливу реальних та потенційних загроз.

2. У забезпечення безпеки дорожнього руху органи НПУ мають особливий адміністративного-правовий статус. Якщо підрозділи патрульно-постової служби міліції виконували завдання за напрямом у суміжній діяльності із нарядами дорожньо-патрульної служби ДАІ МВС, то до компетенції патрульної служби МВС вже віднесено більш широкі повноваження, що згодом знайшли свої відображення в адміністративно-юрисдикційній діяльності органів НПУ. Наглядові функції правоохоронців у сфері дорожнього руху та його безпеки поступово замінилися на контрольні,

а межі розгляду справ про адміністративні правопорушення доповнилися новим переліком.

3. Адміністративно-правовий статус НПУ у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху – складне динамічне утворення, що визначається категоріальною належністю уповноваженого суб'єкта, який залучається до документування, оформлення або розгляду адміністративних матеріалів, пов'язаних із вчиненням особою правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, правами та обов'язками, якими його наділила держава як публічного управлінця і які складають його компетенцію, типом режиму фіксації адміністративного делікту та підвідомчістю розгляду справи про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, законодавчо врегульоване нормативними актами.

Елементи адміністративно-правового статусу НПУ у справах про адміністративні правопорушення умовно можна представити трьома блоками, а саме: цільовим, структурно-організаційним та компетенційним. До цільового блоку входять заходи із забезпечення публічного порядку та безпеки, безпеки осіб, захисту їх прав, свобод та законних інтересів, створення стану захищеності життєво-важливих інтересів суспільства, сконцентрованих у матеріальних та духовних цінностях, нормальних умовах життєдіяльності людини, діяльності підприємств, установ, організацій, запобігання і протидії кримінальним та адміністративним правопорушенням. Структурно-організаційний блок охоплює форми та способи організації діяльності уповноважених суб'єктів, контроль і нагляд за дотриманням прав людини в адміністративному провадженні та перебігом усіх його стадій. Зміст компетенційного блоку визначається переліком повноважень, прав, обов'язків, якими наділені уповноважені суб'єкти при документуванні, оформленні, розгляді справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та які відображено у положеннях нормативного законодавства та підзаконних актах.

4. Документування адміністративних правопорушень поліцейськими у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є складовою превентивної діяльності органів (підрозділів) НПУ. Його основна мета підпорядковується узгодженню заходів взаємодії між учасниками дорожнього руху та уповноваженими суб'єктами у реалізації державної політики у сфері дорожнього руху і захисту національних інтересів від впливу реальних та потенційних загроз. За результатами документування уповноважені посадові особи НПУ збирають докази та складають протоколи про адміністративне правопорушення, направляючи їх до органів, які мають право відповідно до Глави 17 КУпАП («Підвідомчість справ про адміністративні правопорушення»), розглядати справи про адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку. Інакше, відповідно до ст.222 КУпАП («Органи Національної поліції») поліцейські як уповноважені на те посадові особи розглядають такі справи про адміністративні правопорушення і виносять рішення. У передбачених законом випадках матеріали, отримані в ході документування делікту, можуть долучатися до матеріалів кримінального провадження.

5. Особливості оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, залежать від трьох чинників, а саме: місця розгляду справи про адміністративне правопорушення, категорії суб'єкта, який притягається до адміністративної відповідальності, та приводу, що визначає форму провадження, у якому здійснюватиметься розгляд та вирішення справи поліцейським.

Місцем розгляду справи органами (підрозділам) про адміністративне правопорушення, пов'язані із забезпеченням безпеки дорожнього руху та застосуванням технічних пристроїв, технічних засобів, спеціалізованого програмного забезпечення, що працює в автоматичному режимі, є місце вчинення адміністративного правопорушення, місце обліку транспортного

засобу, місце проживання особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, місце оброблення та обліку правопорушень.

Суб'єктами, щодо яких може здійснюватися оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, є власник (співвласники) транспортного засобу; особа, у володінні чи користуванні якої знаходиться транспортний засіб на момент вчинення правопорушення, незалежно від способу отримання володіння, у тому числі внаслідок протиправних дій цієї особи або інших осіб; фізична особа, за якою зареєстровано транспортний засіб; керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб; належний користувач транспортного засобу, відомості про якого наявні у Єдиному державному реєстрі транспортних засобів; особа, яка виконує повноваження керівника юридичної особи, у разі відсутності відомостей у Єдиному державному реєстрі юридичних осіб за якою зареєстрований транспортний засіб; особа, яка ввезла на територію України транспортний засіб, зареєстрований за межами України і який не підлягає державній реєстрації в Україні.

Приводом для порушення проваджень поліцейськими за матеріалами про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, є момент з'ясування обставин справи, у тому числі пов'язаний із опрацюванням інформаційних файлів, метаданих до них та інших відомостей.

6. Підвідомчість справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є визначальним показником для адміністративно-правового статусу поліцейського. ЇЇ основними ознаками виступають особливості компетенції уповноважених суб'єктів, зміст, характеристика суспільних відносин, що є предметом посягань внаслідок вчинення адміністративного правопорушення, територіальні ознаки, пов'язані із місцем вчинення проступку або його виявлення, суб'єктний склад адміністративного делікту, вид адміністративного стягнення, яке накладається

за вчинення певного адміністративного правопорушення; складність справи про адміністративне правопорушення, режим фіксації, що застосувався при його документуванні та у збиранні доказової інформації.

Компетенція НПУ у розгляді та вирішенні таких справ ототожнюється із її адміністративно-юрисдикційною діяльністю. Водночас саме вона розмежовує повноваження уповноважених працівників НПУ із спеціальним званням та повноваження уповноважених суб'єктів інших органів.

7. У забезпеченні безпеки дорожнього руху у країнах Європи та Сполучених Штатах Америки вагома роль відведена підрозділам дорожньої (патрульної) поліції. У Сакартвело патрульні поліцейські наділені правом документування, оформлення адміністративних правопорушень, зафіксованих в автоматичному режимі, розгляду та вирішення справ у провадженнях, а у випадках, коли правопорушення вчинене іноземцем або особою без громадянства, які претендують або подали заяву на видачу грузинської візи або в'їзд до Сакартвелло, уповноважена особа забезпечує виконання винесеної власноруч постанови про адміністративне правопорушення – відмовляє правопорушнику у видачіі грузинської візи або дозволу на в'їзд до країни. У Сполученому Королівстві Великої Британії дорожні поліцейські, окрім того, що виконують постійні превентивні завдання патрульної поліції, до їх повноважень належить і протидія тероризму. Основними завданнями дорожньої поліції Сполучених Штатів Америки, є переслідування правопорушників, здійснення арештів, надання допомоги слідчим підрозділам у розслідування кримінальних правопорушень, забезпечення публічної безпеки і порядку. Водночас їх діяльність спрямована на задоволення потреб територіального штату та місцевої влади. Функції дорожньої поліції в Італійській Республіці визначені сферою стратегічного контролю та регулювання автомобільних шляхів. Їх повноваження поширюються виключно на забезпечення безпеки дорожнього руху. У Королівстві Швеції запобігання та протидія правопорушенням, пов'язаним із порушенням швидкісних режимів, здійснюється за допомогою спеціальних фоторадарів

для спостереження на дорогах. Патрульні поліцейські в такому аспекті реалізують превентивні заходи у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, тому документування конкретних правопорушників відходить на інший план. У Федеративній Республіці Німеччині діяльність патрульних поліцейських зосереджена на досудовому розслідуванні справи про порушення ПДР, збиранні доказової інформації щодо обставин події, встановлення особи правопорушника та оформлення матеріалів для подальшого судового розгляду.

8. Основними нормами національного законодавства, що регламентують діяльність поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху і потребують вдосконалення, є частини перша, друга ст.14^{1} КУпАП «Відповідальність власників (співвласників) транспортних засобів», частина перша ст. 222 КУпАП «Органи Національної поліції», абзац перший п.1 частини першої ст.255 КУпАП «Особи, які мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення», частина перша ст.268 КУпАП («Права особи, яка притягається до адміністративної відповідальності»), частини третя – десята ст.279^{1} КУпАП «Розгляд справ про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та про порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)», ст. 279^{-3} КУпАП «Звільнення відповідальної особи, зазначеної у частині першій статті 14^{-2} цього Кодексу, особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України, від адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)», частина перша ст. 300^{1} КУпАП «Порядок виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, або про порушення правил зупинки, стоянки,

паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)», Інструкція з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затверджена наказом МВС від 07.11.2015 №1395, Інструкція з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах Національної поліції, затверджена наказом МВС від 06.11.2015 №1376, Положення про Реєстр адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, затверджене наказом МВС України від 10 травня 2019 р. № 359, Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, затверджена наказом МВС від 13 січня 2020 р. №13.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абдулкадірова Е. Е. Поняття розгляду справ про адміністративні правопорушення патрульною поліцією. Юридична Україна. 2017. Вип. 7–8. С. 36–40.

2. Абдулкадірова Е. Е. Права та обов'язки патрульних поліцейських України під час розгляду справ. *National Iaw journal: teory and practice*. 2018. № 4-1 (32). С. 32–34.

3. Абдулкадірова Е. Е. Принципи розгляду справ про адміністративні правопорушення патрульною поліцією. *Підприємництво, господарство і право.* 2017. №12. С.151-154.

4. Абдулкадірова Е.Е. Розгляд справ про адміністративні правопорушення патрульною поліцією: дис… докт. філософії: 081 – «Право»; Національна академія внутрішніх справ. Київ, 2020. 196 с.

5. Абдулкадірова Е. Е. Regulatory support of patrol police activities during the disposal of legal proceedings. *Вісник національної академії внутрішніх справ*. 2017. № 4 (105). С. 228–236.

6. Абдулкадірова Е. Е. Участь захисника під час розгляду справ патрульною поліцією. *Вісник національної академії внутрішніх справ*. 2019. № 4 (113). С. 112–118.

7. Адміністративне право зарубіжних країн: курс лекцій / за ред. О. В. Кузьменко. Київ : Юрінком Інтер, 2014. 528 с.

8. Адміністративне право та адміністративний процес в Україні в умовах воєнного стану: колективна монографія / В. Галунько, С. Стеценко, А. Берлач, О. Буханевич, О. Ситников та ін.; за заг. ред. В.Фелика, В.Курила. Київ: «Видавництво Людмила», 2023. 704 с.

9. Адміністративне право України: підручник для юрид. вузів і фак. / за ред. Ю. П. Битяка. Харків: Право, 2001. 528 с.

10. Адміністративне право України. Академічний курс : підручник : у 2 т. Т. 1. Загальна частина / ред. кол. : В. Б. Авер'янов (голова). Київ : Юрид. думка, 2004. 584 с.

11. Адміністративно-юрисдикційна діяльність поліцейських: навч. посібник / В.М. Білик, С.Г. Братель, В.І. Варивода та ін. ; за ред. В.А. Кулікова. Київ: ФОП Маслаков, 2020. 288 с.

12. Бааджи Н.А. До дискусії щодо оціночних понять в адміністративному праві. *Наше право*. 2020. №1. С.41-46.

13. Бабич В.А., Песоцька Ю.В., Мухіна О.Г. Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху. Міжнародний юридичний вісник: актуальні проблеми сучасності (теорія та практика). 2018. С. 88–94. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/muvnudp_2018_3-4_14 (дата звернення: 24.05.2022).

14. Багіров С. Р. Недоліки проекту Закону про доповнення ст. 286 КК України нормою щодо звільнення від кримінальної відповідальності та ризики його ухвалення. *Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право.* 2019. Вип. 2 (42). С. 86-90.

15. Багіров С. Р. Врахування психологічного змісту необережності у державній політиці щодо запобігання злочинам проти безпеки дорожнього руху. *Використання технологій штучного інтелекту у протидії злочинності: матеріали наук.-практ*. онлайн-семінару (м. Харків, 5 листоп. 2020 р.). Харків: Право, 2020. С. 19-22.

16. Балинська О.М., Ященко В.А. Синергетика як методологічна парадигма юридичних досліджень. *Науковий вісник Львівського держаного університету внутрішніх справ. Серія юридична.* 2017. №4. С.3-12.

17. Басс В.О. Правоохоронна діяльність: конституційні та адміністративно-правові аспекти. *Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції* (Львів, 23 жовтня 2013р.). Львів, 2013. С.12-14.

18. Басс В.О. Способи та умови взаємодії поліції з іншими державними органами безпеки у різних ситуаціях. *Матеріали Всеукраїнського науково-*

практичного семінару «Актуальні проблеми превентивної діяльності Національної поліції в умовах воєнного стану»: Дніпро. ДДУВС. 27 квітня 2022 року. С. 86 –89.

19. Башиста Д.П. Варивода В.І. Сучасні технічні системи виявлення та фіксації правопорушень. *Роль юридичної науки у забезпеченні правоохоронної діяльності*: матеріали наук.-теор. конференції (Київ, 14 квітня 2021 р.) Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2021.С.343-345.

20. Безега В. В. Характеристика адміністративно-правового статусу Національної поліції як суб'єкта сектору безпеки і оборони. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 3. С. 121-127. DOI https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.3.20.

21. Беззуб І. Національна стратегія у сфері прав людини в Україні: оцінки експертів. *Конституційний процес в Україні. Бюлетень інформаційно-аналітичних матеріалів*. 2015. № 1–2. С. 3–11.

22. Безпалова О. І. Адміністративно-правовий механізм реалізації правоохоронної функції держави : монографія. Харків : НікаНова, 2014. 544 с.

23. Безпалова О. І. Поняття, зміст та особливості адміністративно-юрисдикційної діяльності поліції. *Police activity in Ukraine and European countries: modern standards and unification options : collective monograph*. Riga: Baltija Publishing, 2021. P. 1-31.

24. Безпека. *Академічний тлумачний словник української мови (1970-1980)*: веб-сайт. URL: http://sum.in.ua/s/bezpeka (дата звернення: 07.11.2022).

25. Безпека дорожнього руху в Україні: перемоги та нові виклики в умовах війни. *Центр демократії та верховенства* права: веб-сайт. URL: https://cedem.org.ua/news/bezpeka-dorozhnogo-ruhu-v-ukrayini/ (дата звернення: 20.04.2023).

26. Бесчастний В. М., Брянцев В. В., Червінчук А. В. Перспективи впровадження адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі: науково-практичні рекомендації. ДЮІ МВС України. Кривий Ріг, 2018. 44 с.

27. Битяк О.В. Автоматична фіксація порушень Правил дорожнього руху в зарубіжних країнах. *Проблеми законності*. 2022. С.28-48. URL: https://www.ceeol.com/search/viewpdf?id=1136356 (дата звернення: 27.05.2023).

28. Битяк О.В. Автоматична фіксація порушень правил дорожнього руху як правова підстава для порушення провадження у справі про адміністративне правопорушення. *Юридичний електронний журнал*. 2022. №8. С.240-243.

29. Битяк О.В. Провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі: шляхи удосконалення: дис… докт. філософії: 081 – «Право»; Національна академія внутрішніх справ. Харків, 2023. 218 с.

30. Битяк О. В. Становлення інституту адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. № 5. С. 126–130.

31. Битяк О. В. Суб’єкти адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2021. № 4. С. 59–64.

32. Біліченко Н.О., Цимбал С.В., Крупський Я.Ю. Світовий досвід розвитку транспортних систем. *Автошляховик України*. 2014. Вип.4 С.28-34.

33. Білобров Т. В. Адміністративно-правовий статус Департаменту кіберполіції Національної поліції України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2020. 209 с.

34. Благодир А. А., Благодир В. С., Благодир С. М. Питання вдосконалення діяльності патрульної поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. *Право і суспільство*. 2021. № 1. С. 132-138. URL: http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2021/1_2021/23.pdf (дата звернення: 24.05.2022).

35. Благородний А. М., Шкуратенюк О.В. Удосконалення адміністративно-юрисдикційної діяльності правоохоронних органів на стадії порушення справи про адміністративний проступок. *Правоохоронна*

діяльність: історія, сучасний стан, перспективи розвитку (присвячена пам'яті видатного науковця О.Ф. Граніна): матеріали наук.-теорет. конф. (Київ, 23 березня 2017 р.), Київ, 2017. С.24-25.

36. Бойко Д.Д. Провадження в справах про адміністративні порушення правил експлуатації транспортних засобів. *Форум права*. 2014. № 3. С. 16–21. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2014_3_5 (дата звернення: 03.07.2022).

37. Бондар В. В., Бездольний М.Ю. Прогалини адміністративного законодавства щодо розгляду органами Національної поліції України справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі. *Юридичний бюлетень*. 2022. Вип.25. С.58–63.

38. Бортник Н.П., Єсімов С. С. Зміст адміністративної відповідальності за вчинення правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія: Юридичні науки. 2016. № 855. С. 38–47. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vnulpurn_2016_855_8 (дата звернення: 01.07.2022).

39. Босак Х. З. Кадрова політика в органах внутрішніх справ України – механізм реалізації кадрового потенціалу. *Юридичний вісник*. 2014. № 6. С. 419–424.

40. Братель С.Г. Повноваження поліції у сфері забезпечення національної безпеки. *Збірник матеріалів ІІІ Міжнародної науково-практичної інтернетконференції з нагоди відзначення Дня науки – 2023 в Україні «Актуальність та особливості наукових досліджень в умовах воєнного стану»* (23 травня 2023 року). Київ: ДНДІ МВС України. 2023. С.126 –128

41. Братель С. Г. Адміністративна (поліцейська) діяльність органів внутрішніх справ: цикл наук. пр. : реферат. Київ, 2015. 10 с.

42. Братель С.Г. Правоохоронна сфера як об'єкт адміністративно-правового регулювання. *Юридична наука.* 2015. №5. С.52-58.

43. Вайда Т.С. Деякі проблемні аспекти застосування автомобілів-«фактомів» як сучасних засобів оперативно-розшукової діяльності в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Правові та організаційно-тактичні засади оперативно-розшукової діяльності Національної поліції України: матеріали ІІІ Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції (м. Одеса, 07 жовтня 2022 р.)*. Одеса: ОДУВС, 2022. С.130-135.

44. Варивода В.І., Корольчук В.В. Участь особового складу закладів вищої освіти МВС України в забезпеченні публічної безпеки та порядку, дотримання прикордонного режиму в умовах воєнного стану: наук.-пр. довідник. Київ: МВС, НАВС, 2023. 64 с.

45. Василенко С.О. Фіксація правопорушень громадянами. *Гармонізація законодавства України з правом Європейського Союзу*: збірник тез доповідей ІІІ Всеукраїнської наукової конференції, присвяченої 60-річчю Хмельницького національного університету (Хмельницький, 17 квітня 2022 р.). Хмельницький, 2022. С.23-26.

46. Василів С. С. Адміністративно-правові засади підвідомчості розгляду справ про адміністративні правопорушення: автореф. дис. … канд.. юрид. наук: 12.00.07. Львів: Національний університет «Львівська політехніка», 2017. 20 с.

47. Введенська В. В. Адміністративно-правовий механізм притягнення до відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. *Право і суспільство*. 2014. № 1-2. С. 112-115. URL: http://www.pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2014/1-2_2014/26.pdf (дата звернення: 10.08.2021).

48. Вегера Ю.В. Сутність, завдання і принципи адміністративного провадження у справах про порушення правил дорожнього руху в Україні. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2015. № 3 (9). С. 141–144. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pjuv_2015_3_31 (дата звернення: 11.09.2021).

49. Великий тлумачний словник сучасної української мови / [уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел]. К. Ірпінь: ВТФ «Перун», 2003. 1427 с.

50. Веселов М.Ю. Адміністративно-правова профілактика дитячого травматизму в Україні: монографія. Донецьк: Видавничий дім «Норд-Прес», 2011. 219 с.

51. Веселов М.Ю., Маммедова А.А. Спірні 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

52. Вербіцька М.В. Деякі аспекти оскарження постанови про притягнення до адміністративної відповідальності. *Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів XXI століття» (до 25-річчя Національного університету «Одеська юридична академія» та 175-річчя Одеської школи права)*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 червня 2022 р.). Одеса, 2022. Том 2. С.32-36.

53. Вітвіцький С. С., Веселов М. Ю., Пилипів Р. М. Юридична відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп’яніння: проблеми та шляхи удосконалення правового регулювання : монографія. Київ: ВД Дакор, 2022. 152 с.

54. Використання автономних дронів в управління та контролі дорожнього руху. *TS2 Space SP.zo.o.*: вебсайт. URL: https://ts2.space/uk/використання-автономних-дронів-в-уп/ (дата звернення: 24.05.2023).

55. Власенко Д. В. Національна поліція України: адміністративноправові аспекти формування і розвитку: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана. Київ, 2019. 255 с.

56. Галаган В. В., Романенко М. В. Інститут громадського контролю за діяльністю поліції. *Національна поліція України: проблеми становлення та перспективи розвитку*: зб. матеріалів наук.-практ. конф. курсантів та студентів (м. Харків, 10 груд. 2015 р.). Харків : ХНУВС, 2015. 192 с.

57. Галкіна О.М. Зарубіжний досвід застосування автоматизованих систем у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Сучасні проблеми правового, економічного та соціального розвитку держави*: тези доп. X Міжнар. наук.-практ. конф., присвяч. 27-й річниці створення Харків. нац. ун-ту внутр. справ (м. Харків, 19 листоп. 2021 р.) Харків : ХНУВС, 2021. С.49-51.

58. Галунько В.В., Олефір В.І., Пихтін М.П. та ін. Адміністративне право України. навчальний посібник: у 2-х томах. Херсон 2011. 320 с.

59. Гетьманчук В.М. Національна поліція в системі суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху. *Сучасні проблеми правового економічного та соціального розвитку держави.* С.40-43.

60. Голін В.В. Теоретико-прикладні підходи до запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням в Україні. *Збірник матеріалів III Міжнародної науково-практичної інтернетконференції з нагоди відзначення Дня науки – 2023 в Україні «Актуальність та особливості наукових досліджень в умовах воєнного стану»* (23 травня 2023 року). Київ: ДНДІ МВС України. 2023. С.92-94.

61. Горбач М. І. Адміністративно-правовий статус суб'єктів адміністративного права: теорія і практика: дис… канд.юрид.наук.12.00.07. Київ. 2017. 215 с.

62. Голіна В.В., Шрамко С.С. Концептуальні основи культурологічного напряму підвищенн рівня безпеки дорожнього руху в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю*: зб. наук. пр. Харків : Право, 2021. Вип. 42. С. 113-121.

63. Голіна В. В. Підхід до визначення поняття дорожнього руху як складової публічної безпеки і правопорядку. *Забезпечення публічної безпеки і порядку в умовах воєнного стану: матеріали Всеукраїнської науково-*

практичної конференції (м. Кропивницький, 1 липня 2022 року). Донецький державний університет внутрішніх справ. Кропивницький, 2022. С.91-94.

64. . Гончарук С.Т. Реалізація права на захист у провадженні у справах про адміністративні правопорушення. Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». 2017. № 4 (2). С. 100–104. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/mnj_2017_4(2)__18 (дата звернення: 05.07.2021).

65. Гордєєв В.В., Паскар А.Л. Колізійність новел розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. №6. С.115-118.

66. Горкава В. Адміністративна відповідальність у сфері дорожнього руху: теоретико-правові аспекти. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. 2017. № 865. С. 190-197. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vnulpurn_2017_865_31 (дата звернення: 05.07.2021).

67. Григоренко І. А. Використання досвіду європейських країн у реформуванні органів внутрішніх справ України. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ*. 2014. № 1. С. 249–257.

68. Грітчіна В. Ю. Поняття і значення кадрових процедур у Національній поліції України. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2015. Вип. 3 (9). Т. 2. С. 21–24.

69. Гусєва Є.І. Адміністративно-правове регулювання участі громадян у забезпеченні безпеки дорожнього руху: автореф. дис. … канд.. юрид. наук: 12.00.07. Запоріжжя: ЗНУ, 2018. 22 с.

70. Давидова Н.В. Суб’єкти адміністративно-правового регулювання пропаганди безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник публічного та приватного права.* 2019. Вип.2. Т.2. С.31-36.

71. Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року. *Офіційний вісник України* від 04.01.2021. № 1.

72. Деякі питання допуску водіїв до керування транспортними засобами: Постанова КМУ від 03.03 2022 № 184. // База даних «Законодавство України»/

ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/184-2022-п#Text (дата звернення: 12.11.2022).

73. Деякі питання підготовки та допуску водіїв до керування транспортними засобами в період дії воєнного стану на території України або окремих її місцевостях: постанова КМУ від 25 березня 2022 р. № 360. // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/360-2022--п#Text (дата звернення: 12.11.2022).

74. Джужа О. М., Орлов Ю.Ю., Калюжний Р. А. Щодо можливості вивчення правових явищ з позицій синергетики. Право і суспільство. 2009. № 2. С. 3-12.

75. Дзюбановський Ю.І. Роль суду у забезпеченні дорожнього руху. *Українська повстанська армія у національному державотворенні (з нагоди 80-річчя створення УПА)*: матеріали Всеукр. наук. конф. (Тернопіль, 6 жовтня 2022р.). Тернопіль: ЗУНУ, 2022. С.80-82.

76. Дмитрик Р. В. Повноваження як елемент адміністративно-правового статусу поліцейського в Україні. *Реформування національного та міжнародного права: перспективи та пріоритети*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17–18 січ. 2020 р.). Одеса: ГО «Причорноморська фундація права», 2020. С. 61–63.

77. Дмитрик Р. В. Поліцейський як об’єкт адміністративно-правового дослідження. *Міжнародні та національні правові виміри забезпечення стабільності*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 19–20 квіт. 2019 р.). Львів : ЗО «Центр правничих ініціатив», 2019. С. 22–24.

78. Дмитрик Р. В. Поняття та елементи адміністративно-правового статусу поліцейського в Україні. *Юридична наука*. 2019. № 8. С. 178–183.

79. Дмитрик Р. В. Права та обов’язки як елемент адміністративно-правового статусу поліцейського в Україні. *Юридична наука*. 2019. № 9. С. 203–208.

80. Дмитрик Р. В. Становлення та розвиток адміністративно-правового статусу поліцейського в Україні . *Теорія і практика сучасної юриспруденції*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 7–8 груд. 2018 р.). Київ : ЦПНД, 2018. С. 43–46.

81. Документувати. *Академічний тлумачний словник української мови (1970-1980)*: веб-сайт. URL: http://sum.in.ua/s/dokumentuvaty (дата звернення: 28.02.2023).

82. Дружиніна-Сендецька Т.В. Тлумачення у праві: особливості герменевтичного підходу: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: 12.00.01 Харків, 2015. 16 с.

83. Жовтан П.В. Документування як засіб забезпечення оперативними підрозділами доказування прийняття пропозиції, обіцянки або одержання неправомірної вигоди. *Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності.* 2014. №4(51). С.87-93.

84. Жученко Є.Ю. Кримінологічна характеристика та запобігання правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху: дис… доктор. Філософії:081. Кропивницький, 2023. С.281.

85. Євдокимов Д.А. Адміністративно-правові засади здійснення розслідування у справах про адміністративні правопорушення органами Національної поліції: дис… докт. філософії: 081 – «Право»; Національна академія внутрішніх справ. Київ, 2021. 225 с.

86. Забезпечення Національною поліцією безпеки дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: метод.рек. /Варивода В.І., Євдокимов Д.А., Сюравчик В.Г., Жук О.М., Риндюк І.І. Київ: НАц. Акад. внутр.. справ, 2019. 110 с.

87. Забезпечувати. *Академічний тлумачний словник української мови (1970-1980)*: веб-сайт. URL: http://sum.in.ua/s/zabezpechuvaty (дата звернення 07.11.2022).

88. Завальний М.В. Особливості порушення справи про адміністративне правопорушення. *Юридична наука і практика.* 2011. №1. С.78-83.

89. Заросило В.О., Кислий А.М., Басс В.О. Національна поліція України: посібник для закладів вищої освіти. Київ: «Видавництво Людмила», 2022. 188 с.

90. Зеленський Є. С. Адміністративно-правовий статус ювенального поліцейського: питання сьогодення. *Правове забезпечення адміністративної реформи*. 2019. № 1. С. 75–77.

91. Історія філософії. Словник / за заг. ред. В. І. Ярошовця. Київ: Знання України, 2006. 1200 с.

92. Калініна А. В. Запобігання дорожньо-транспортним пригодам в умовах воєнного стану. *Питання боротьби зі злочинністю*: зб. наук. пр. Харків: Право, 2022. Вип. 44. С. 107-114.

93. Калініна А.В. Перспективи профілактики дорожньо-транспортної злочинності за допомогою автономних дронів. *Збірник матеріалів III Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції з нагоди відзначення Дня науки – 2023 в Україні «Актуальність та особливості наукових досліджень в умовах воєнного стану»* (23 травня 2023 року). Київ: ДНДІ МВС України. 2023. С.99-100.

94. Катрич Д. К. Адміністративно-правовий статус Національної поліції України: поняття і зміст. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2016. № 36. Т. 2. С. 31-35.

95. Клипа О.П. Поняття та сутність адміністративно-правового статусу працівника Національної поліції України. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: юридичні науки.* 2020. №5. Т.31 (70). С.52-56.

96. Коваленко Л. Основні причини скоєння дорожньо-транспортних пригод та їх наслідки. Вісник Харківського національного автомобільно-дорожнього університету. 2019. №. 86(2). С. 94–98. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vhad_2019_86%282%29__18 (дата звернення 07.11.2022).

97. Коваль К.О., Алієв Е.К., Смола Р.М. Міжнародний досвід у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Безпека на дорозі*: матеріали III

Молодіжної наук.-прак. конф. (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 21 травня 2021 року). Кривий Ріг, 2021.

98. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 року № 8073-X// База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10#Text (дата звернення: 08.11.2022).

99. Козар Д. К. Забезпечення безпеки дорожнього руху патрульною поліцією: до питання інформаційно-аналітичного забезпечення. *Наукові записки. Серія: Право*. 2020. Вип.9. С.129-133 URL: https://pravo.cuspu.edu.ua/index.php/pravo/article/view/38/28 (дата звернення 09.11.2022).

100. Кожухар О. В. Адміністративно-правове забезпечення взаємодії інститутів громадянського суспільства з органами і підрозділами Національної поліції України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2021. 23 с.

101. Коллер Ю. С., Собакарь А. О. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: монографія. Київ, 2015. 224 с. URL: https://er.dduvs.in.ua/bitstream/123456789/572/1/Монографія%20Собакарь%20Коллер.pdf (дата звернення: 12.08.2022).

102. Колодяжний М.Г. Система міжнародно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху. *Вісник Асоціації кримінального права України.* 2021. №2 (16). С.279-293.

103. Колодяжний М.Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України. Харків : Право, 2022. 300 с.

104. Коломоєць Т. О., Доценко В. А., Гаджиєва Ш. Н. Суб'єкт забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Адміністративне право і процес.* 2020. №8. URL:http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2020/8/27.pdf (дата звернення: 05.11.2022).

105. Костенко О.М. Культура і закон - у протидії злу. Київ : Атіка, 2008. 352 с.

106. 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.

107. Криворотько Н.О., Варивода В.І. Фантомні патрулі Національної поліції України. *Роль юридичної науки у забезпеченні правоохоронної діяльності*: матеріали наук.-теор. конференції (Київ, 14 квітня 2021 р.) Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2021.С.346-348

108. Криворучко В. О. Органи виконавчої влади як суб'єкти адміністративного управління. Підприємництво, господарство і право. 2018. № 3. С. 95–99.

109. Крижановська В. А. Про «поліцейське право» як різновид адміністративного права. *Адміністративне право і процес*. 2014. № 3 (9). С. 125–131.

110. Крищенко А. Є. Адміністративно-правовий статус керівника територіального органу Національної поліції у сфері забезпечення публічної безпеки і порядку : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2019. 255 с.

111. Крищенко А. Є. Завдання та функції Національної поліції як учасника адміністративно-правових відносин у сфері забезпечення публічної безпеки і порядку. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ*. 2017. № 2 (103). С. 121–130.

112. Кутерга М. В. Забезпечення безпеки дорожнього руху засобами адміністративно-правової профілактики. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2016. №4. С. 142–147 URL: http://www.nvppp.in.ua/vip/2016/4/35.pdf (дата звернення: 21.04.2022).

113. Лазаренко М. В. Теоретико-правові засади адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі. *Науковий*

вісник публічного права. 2016. Вип. 2, ч. 3. С. 116–119. URL: http://www.nvppp.in.ua/vip/2016/2/tom_3/26.pdf (дата звернення: 04.10.2021).

114. Ластович Д.М. Поняття адміністративно-правового статусу поліції як суб'єкта надання поліцейських послуг. *Наше право.* 2015. №6. С.71-75.

115. Лемко Г. І., Дідух І. Я. Характеристика та особливості документування. *Перспективи та інновації науки. Серія «Педагогіка», Серія «Психологія», Серія «Медицина»*. 2022. №8 (13). С.126-135.

116. Лукашевич С.Ю. Синергетична методологія в сучасній кримінології. Сучасні стратегії запобігання і протидії злочинності в Україні (пам'яті професора І. М. Даньшина). Ч. І.: Теоретичні засади української кримінології: *Матеріали X міжвузівської наукової студентської конференції з кримінології та кримінально-виконавчого права, Харків, 25 листопада 2011 р.* Харків: Нац. ун-т «Юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого», 2012. С. 12-15.

117. Лукашевич С.Ю. Синергетичні підвалини теорії запобігання злочинності. *Теоретичні питання юриспруденції і проблеми правозастосування: виклики XXI століття.* Харків: Науково-дослідний інститут публічної політики і соціальних наук, 2019. С.165-168.

118. Миронова А.С. Білик В.М. Використання міжнародного досвіду автоматичної фіксації правопорушень та інтелектуального транспорту у сфері безпеки дорожнього руху. *Роль юридичної науки у забезпеченні правоохоронної діяльності*: матеріали наук.-теор. конференції (Київ, 14 квітня 2021 р.) Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2021.С.161-165.

119. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: монографія. Дніпропетровськ : Юрид. акад. Мін-ва внутр. справ : зб. наук. пр. 2004. 380 с.

120. Мисливий В. А Розслідування дорожньо-транспортних пригод, вчинених безпілотним автотранспортом. *Безпека на дорозі*: матеріали круглого столу (в авторській редакції). (м. Кривий Ріг, 24 трав. 2018 р.). Кривий Ріг, 2018. С. 109-112.

121. Мисливий В.А. Штучний інтелект як фактор запобігання дорожньо-транспортній злочинності. *Використання технологій штучного інтелекту у протидії злочинності*: матеріали наук.-практ. онлайн-семінару (м. Харків, 5 листоп. 2020 р.). Харків : Право, 2020. С. 67-73.

122. Молчанов Р.Ю. Особливості проваджень в справах про адміністративні правопорушення, що здійснюються патрульною поліцією в сфері безпеки дорожнього руху. Правова держава. 2017. № 27. С. 60–64. URL: https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/325945.pdf (дата звернення: 15.11.2022).

123. Молчанов Р. Ю. Провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2016. Вип. 38. Т.2. С. 15–18. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvuzhpr_2016_38%282%29__5. (дата звернення: 18.07.2021).

124. Небеська М. С. Сутність адміністративно-правового статусу працівників Національної поліції України. *Держава та регіони. Серія: Право.* 2021. №2 (72). С.72-75.

125. Невядомський Д. В. Відеофіксація порушень ПДР: нові правила – старі цілі. Державний диктат замість соціального договору. Закон і Бізнес. URL: https://zib.com.ua/ua/142956-videofiksaciya_porushen_pdr_novi_pravila___stari_cili.html (дата звернення: 05.11.2022).

126. Нікуліна А. Г. Адміністративно-правовий статус органів досудового розслідування Національної поліції України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Суми, 2017. 241 с.

127. Новіков О.В. Деякі проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в умовах воєнного стану. *Діяльність державних органів в умовах воєнного стану:* збірник матеріалів Міжнародного науково-практичного онлайн-

семінару (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 29 квітня 2022 року). Кривий Ріг, 2022. С.95-96.

128. Ободець Є.А., Терещенко О.О. Застосування технічних засобів відео фіксації порушень правил дорожнього руху в умовах воєнного стану. *Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану:* збірник матеріалів Всеукраїнської науково-практичного онлайн-конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 27 травня 2022 року). Кривий Ріг, 2022. С.88-89.

129. Павликівський В. І., Юртаєва К. В. Етико-правові проблеми встановлення кримінальної відповідальності за шкоду, спричинену автономними транспортними засобами. *Вісник кримінологічної асоціації України*: Спецвипуск. 2019. С. 13-23.

130. Павліченко Є.В., Голинська М.І. Становлення порівняльного правознавства та порівняльно-правової методології. *Правовий часопис Донбасу*. 2019. №1 (66). С.18-24.

131. Падалка О. А. Адміністративно-правовий статус Національної поліції України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2016. 207 с.

132. Падалка О. А. Обов'язки Національної поліції України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2016. Вип. 38. Т. 2. С. 19–22.

133. Падалка О. А. Щодо сутності правового статусу Національної поліції України. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2015. № 3. С. 72–76.

134. Панчишин А. В. Поняття, ознаки та структура категорії «правовий статус». *Часопис Київського університету права*. 2010. № 2. С. 95–97.

135. Парасюк В.М., Демків Р.Я., Когут В.М. Безпека дорожнього руху: навчальний посібник. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2022. 340 с.

136. Парханов Г.Р. Превентивна робота поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Прикарпатський юридичний вісник.* 2018. Вип.4 (25). Т.3 С.39-43.

137. Пауалішвілі Заза. За останній місяць дві третини загиблих пішоходів загинули у темну пору доби, – Монастирський. *LB.ua*. 2022. 18 листопада. URL: https://lb.ua/society/2022/11/18/536352_ostanniy_misyats_dvi_tretini.html (дата звернення: 09.07.2023).

138. Пауалішвілі Заза. Троє пішоходів загинули вночі на дорогах Київщини – Нацполіція закликає дотримуватись правил безпеки. *LB.ua*. 2022. 01 листопада. URL: https://lb.ua/society/2022/11/01/534432_troie_pishohodiv_zaginuli_vnochi.html (дата звернення: 09.07.2023).

139. Плугатир М. В. Дотримання конституційних гарантій в процесі розгляду справ про адміністративні правопорушення, зафіксованих в автоматичному режимі. *Актуальні проблеми держави і права*: зб. наук. пр. Вип. 91. Одеса: Гельветика, 2021. С. 157–163. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/15631 (дата звернення: 21.04.2023).

140. Постанова другого апеляційного адміністративного суду м. Харкова від 08 червня 2021 за справою № 646/395/21 у провадженні № 5196/21. *Єдиний державний реєстр судових рішень*: вебсайт. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/97489513 (дата звернення: 20.04.2023)

141. Постанова восьмого апеляційного адміністративного суду від 30 березня 2023 за справою № 555/1663/22 у провадженні № А/857/2906/23. *Єдиний державний реєстр судових рішень*: вебсайт. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/109943262 (дата звернення: 20.04.2023).

142. Приходько В. І. Адміністративно-правова профілактика транспортних пригод в Україні : дис. … канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2020. 282 с.

143. Приходько В. І. Забезпечення безпеки дорожнього руху в умовах воєнного стану: адміністративно-правова профілактика. *Збірник матеріалів ІІІ Міжнародної науково-практичної інтернетконференції з нагоди відзначення Дня науки – 2023 в Україні «Актуальність та особливості наукових досліджень в умовах воєнного стану»* (23 травня 2023 року). Київ: ДНДІ МВС України. 2023. С.105-106.

144. Полтава К. О. Кримінологічна характеристика та запобігання автотранспортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або тяжкими тілесним ушкодженням, в Україні. Харків: Право, 2014. 284 с.

145. Про автомобільні дороги: Закон України від 08.09.2005 № 2862-IV // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#n205 (дата звернення: 13.11.2022).

146. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 № 2344-III // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text (дата звернення: 20.11.2022).

147. Про виконавче провадження: Закон України від 02.06.2016 № 1404-VIII // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1404-19#Text (дата звернення: 09.11 2022).

148. 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 // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL:https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/596-19#n148 (дата звернення: 18.12.2022).

149. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо діяльності Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства надзвичайних ситуацій України, Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, інших центральних органів виконавчої влади, діяльність яких спрямовується та координується через відповідних міністрів: Закон України від 16 жовтня 2012 р. № 5459-VI // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5459-17#n240 (дата звернення: 06.11.2022).

150. Про внесення змін до Законів України «Про Національну поліцію» та «Про Дисциплінарний статут Національної поліції України» з метою оптимізації діяльності поліції, у тому числі під час дії воєнного стану: Закон України від 15 березня 2022 р. р. № 2123-IX. // База даних «Законодавство

України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2123-20#Text (дата звернення 12.11.2022).

151. Про внесення зміни до постанови КМУ від 03 березня 2022 р. № 184: постанова КМУ від 22 березня 2022 р. № 348. // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/348-2022-п#Text (дата звернення: 12.11.2022).

152. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-XII // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text (дата звернення: 06.11.2022).

153. Про затвердження деяких нормативно-правових актів у сфері забезпечення безпеки дорожнього рух в автоматичному режимі: наказ МВС України від 06 квітня 2020 р. № 326 // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0421-20#n15 (дата звернення: 06.11.2022).

154. Про затвердження Змін до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: наказ МВС від 11 жовтня 2016 р. №1073 // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1414-16#Text (дата звернення: 22.12.2022).

155. Про затвердження Змін до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: наказ МВС від 13 квітня 2018 р. №318 // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0578-18#Text (дата звернення: 22.12.2022).

156. Про затвердження Змін до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: наказ МВС від 10 грудня 2018 р. №1040 // База даних «Законодавство України»/ ВР України.

URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0043-19#Text (дата звернення: 22.12.2022).

157. Про затвердження Змін до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: наказ МВС від 28 серпня 2019 р. №734 // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1037-19#Text (дата звернення: 22.12.2022).

158. Про затвердження Змін до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: наказ МВС від 06 лютого 2020 р. №101 // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0207-20#Text (дата звернення: 22.12.2022).

159. Про затвердження Змін до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: наказ МВС від 19 серпня 2020 р. №614 // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0992-20#Text (дата звернення: 22.12.2022).

160. Про затвердження Змін до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: наказ МВС від 05 листопада 2021 р. №808 // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1665-21#Text (дата звернення: 22.12.2022).

161. Про затвердження Змін до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі: наказ МВС від 10 травня 2019 р.№ 359 // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0766-19#Text (дата звернення: 06.11.2022).

162. Про затвердження Змін до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі: наказ МВС від 27 травня 2020 р. № 416 // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0485-20#Text (дата звернення: 22.12.2022).

163. Про затвердження Змін до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі: наказ МВС від 25 жовтня 2021 р. № 783 // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1579-21#Text (дата звернення: 22.12.2022).

164. Про затвердження Інструкції із застосування органами та підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису: наказ МВС від 18 грудня 2018 р. №1026// База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0028-19#Text (дата звернення: 19.04.2023).

165. Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції: наказ МВС від 06 листопада 2015 р. №1376 // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1496-15#Text (дата звернення: 30.03.2023).

166. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі: наказ МВС від 13 січня 2020 р. №13 // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0113-20#Text (дата звернення: 08.11.2022).

167. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: наказ МВС від 07 листопада 2015 р. №1395 // База даних «Законодавство України»/ ВР України.

URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15#Text (дата звернення: 08.11.2022).

168. Про затвердження Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС: наказ МВС від 27 березня 2009 р. № 111 // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0576-09/ed20121214#Text (дата звернення: 02.10.2022).

169. Про затвердження Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС: наказ МВС від 13 листопада 2006 р. № 1111 // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1243-06#Text (дата звернення: 02.10.2022).

170. Про затвердження Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС: наказ МВС від 27 березня 2009 р. №111// База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0576-09#Text (дата звернення: 18.12.2022).

171. Про затвердження плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: розпорядження КМУ від 28 березня 2018 р. № 231-р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/231-2018-р#Text (дата звернення: 07.05.2022).

172. Про затвердження Положення про єдину інформаційну систему Міністерства внутрішніх справ та переліку її пріоритетних інформаційних ресурсів: постанова КМУ від 14 листопада 2017 р. №1024 // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1024-2018-п#Text (дата звернення: 09.11 2022).

173. Про затвердження Положення про Міністерство внутрішніх справ України: постанова КМУ від 28 жовтня 2015 р. № 878 // База даних

«Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/878-2015-п#Text (дата звернення 21.12.2022).

174. Про затвердження Положення про патрульну службу МВС: наказ МВС України від 02 липня 2015 р. №796 // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0777-15#Text (дата звернення: 20.11 2022).

175. Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами: постанова КМУ від 08 травня 1993 р. № 340 // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-п#Text (дата звернення: 19.08.2023).

176. Про затвердження Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів: постанова КМУ від 07 вересня 1998 р. № 1388. // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/1388-98-п#Text (дата звернення: 08.08.2023).

177. Про затвердження Положення про Реєстр адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху: наказ МВС України від 10 травня 2019 р.№ 359 // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0766-19#Text (дата звернення: 06.11.2022).

178. Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті: наказ Міністерства інфраструктури України від 24 грудня 2020 р. №842 // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0351-21/ed20201224#n26 (дата звернення: 28.02.2023)

179. Про затвердження Порядку внесення відомостей про належного користувача транспортного засобу до Єдиного державного реєстру транспортних засобів: постанова КМУ від 08 жовтня 2022 р. № 1145 // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1145-п#Text (дата звернення: 15.05.2023).

180. Про затвердження Порядку експлуатації інженерно-технічних засобів систем фізичного захисту ядерних установок, об'єктів, призначених для поводження з радіоактивними відходами, іншими джерелами іонізуючого випромінювання: наказ Міністерства палива та енергетики України, Міністерства з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи, МВС від 23.06.2010 №252/492/267 // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0549-10#Text (дата звернення: 28.02.2023).

181. Про затвердження Порядку функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі: постанова КМУ від 10 листопада 2017 р. №833 // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/833-2017-п#Text (дата звернення: 18.04.2023)

182. Про затвердження Статуту патрульно-постової служби міліції України: наказ МВС України від 28.07.1994 №404// База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0213-94#Text (дата звернення: 02.10.2022).

183. Про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах: Закон України від 05.07.1994 № 80/94-ВР // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80/94-вр#Text (дата звернення: 09.11.2022).

184. Про заходи щодо впровадження Концепції адміністративної реформи в Україні: Указ Президента України від 22 липня 1998 року №810/98 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/810/98#Text (дата звернення: 21.05.2023).

185. Про електронні довірчі послуги: Закон України від 05.10.2017 № 2155-VIII // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2155-19#Text (дата звернення: 09.11 2022).

186. Про національну безпеку України: Закон України від 21.06.2018 № 2469-VIII // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19 (дата звернення: 09.11.2022).

187. Про Національну поліцію: Закон України від 02 липня 2015 р. №580-VIII// База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text (дата звернення: 06.11.2022).

188. Про основи національної безпеки України: Закон України від 19 червня 2003 р. № 964-IV // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/964-15#Text (дата звернення: 09.11.2022).

189. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження КМУ від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-п#Text (дата звернення: 17.04.2023).

190. Про утворення деяких територіальних органів Міністерства внутрішніх справ: постанова КМУ від 20 травня 2015 р. № 314. // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/314-2015-п#Text (дата звернення 21.12.2022).

191. Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі: постанова КМУ від 10 листопада 2017 р. №833// База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/833-2017-п#Text (дата звернення: 09.11 2022).

192. Пухта І.С. Філософська герменевтика: шляхи від методу до «універсального аспекту філософії». *Вісник Львівського університету. Серія філософські науки.* 2016. Вип.18. С.211-220. URL: http://fs-visnyk.lnu.lviv.ua/archive/18_2016/24.pdf (дата звернення 07.11.2022).

193. 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.

194. Риндюк І.І. Варивода В.І. Керування особами транспортними засобами із застосуванням комп'ютерної програми (автопілот) з урахуванням досвіду іноземних держав. *Роль юридичної науки у забезпеченні правоохоронної діяльності*: матеріали наук.-теор. конференції (Київ, 14 квітня 2021 р.) Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2021.С.223-226

195. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням громадянина Багінського Артема Олександровича щодо офіційного тлумачення положень частини першої статті 14-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення (справа про адміністративну відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху) від 22 грудня 2010 р. у справі №1-34/2010 // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v023p710-10#Text (дата звернення: 27.05.2023)

196. Рішення Новомосковського міськрайоного суду від 03 квітня 2023 р. за справою № 183/3427/22 у провадженні № 2-а/183/28/23. *Єдиний державний реєстр судових рішень*: вебсайт. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/109956852 (дата звернення: 19.04.2023).

197. Рішення Новоодеського районного суду Миколаївської області (головуючий суддя Демінстка О.І. при секретарі судового засідання) від 08 листопада 2018 року за справою № 482/1663/18 у провадженні № 2-а/482/28/2018. *Єдиний державний реєстр судових рішень*: вебсайт. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/77700415 (дата звернення: 20.04.2023).

198. Рішення П'ятого апеляційного адміністративного суду м. Одеса від 30 листопада 2022 за справою № 947/16568/22 у провадженні № 2-о/293/27/2020. *Єдиний державний реєстр судових рішень*: вебсайт. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/107626065 (дата звернення: 19.04.2023).

199. Розумей Д. І., Макарчук В.В. Окремі аспекти адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. *Наукові пошуки молоді у XXI столітті:* між нар. наук.-практ. конфер. магістрант. та молодих вчених (Біла Церква, 17 лист. 2022). Біла Церква, 2022. С.14–16.

200. Романов В. В., Сірий А. Ю., Сірий Ю. М. Малозначність адміністративного правопорушення в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, проблеми визначення критеріїв та застосування в адміністративній практиці. *Безпека на дорозі*: матеріали Всеукр. наук.-практ. онлайн-конф. (в авторській редакції), Кривий Ріг, 2020. С.124–126.

201. Рудик М.М. Загально-соціальні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Київський часопис права.* 2023. №1. С.303-309.

202. Русецький А. А. Адміністративно-правове забезпечення взаємодії та координації діяльності правоохоронних органів на регіональному рівні в Україні : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2019. 44 с.

203. Саковський А.А., Климчук М.П. Особливості документування кримінальних правопорушень, пов'язаних із незаконним обігом наркотичних засобів, психотропних речовин, прекурсорів та їх аналогів. *Юридичний часопис Національної академії внутрішніх справ*. 2019. №2 (18). С.49-59

204. Сараєв Є. І. Організація дорожнього руху як об'єкт адміністративно-правового дослідження. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. *Серія ПРАВО*. 2014. Вип.26 С.174-178. URL: https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/7963/1/Організація%20дорожнього%20руху.pdf (дата звернення: 04.11.2022).

205. Сердюк А.М. Поняття та елементи адміністративно-правового статусу патрульної поліції України. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Юридичні науки»*. 2016.Вип. 1. Т. 3. С. 76-81.

206. Сидорець В.А. Національна поліція України як суб'єкт провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки

дорожнього руху. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право».* 2015. Вип.35. Ч.ІІ. Т.3. С.7-10.

207. Скрипа Є. В. Забезпечення безпеки дорожнього руху як складова частина забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Підприємництво, господарство і право.* 2019. №3. С.174-178. URL: http://www.pgp-journal.kiev.ua/archive/2019/3/33.pdf (дата звернення 09.11.2022).

208. Скільки ДТП зафіксували в Україні за минулий рік – статистика. *Гвара медіа*: веб-сайт. URL: https://gwaramedia.com/skilki-dtp-zafiksuvali-v-ukraini-za-minulij-rik-statistika/ (дата звернення: 20.04.2023).

209. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2023 по 31.07.2023: DTP 07-2023. *Патрульна поліція*: вебсайт. URL: https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/ (дата звернення: 02.08.2023).

210. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2024 року: розпорядження КМУ від 21 жовтня 2020 р. №1360-р. // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-р#Text (дата звернення: 09.07.2023).

211. Стрижак А.О. Зарубіжні підходи до оцінки ефективності діяльності поліції у сфері забезпечення дорожнього руху. *Взаємодія поліції з населенням на засадах партнерства: сучасний стан та перспективи розвитку*: матеріали наук.-практ. круглого столу, м. Одеса, 25 листопада 2021 р. Одеса: ОДУВС, 2021. С.87-88.

212. Стус В.М. Підрозділи ДАІ як суб'єкти профілактики адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ.* 2012. №4. С.203-211.

213. Теорія держави і права. Академічний курс: підручник / О.В. Зайчук [та ін.]; ред. О. В. Зайчук, Н.М. Оніщенко. К.: Юрінком Інтер, 2008. 688 с.

214. Тимошенко О. В. Досвід європейських країн щодо формування та забезпечення фінансово-економічної безпеки держави. Економіка та держава. 2015. № 4. С. 52–57. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecde_2015_4_13 (дата звернення 09.11.2022).

215. Троян В.А. Поняття та види публічно-сервісної діяльності Національної поліції України. *Право і безпека.* 2016. №4 (63). С.90-94.

216. У Києві система авто фіксації порушень ПДР за день зафіксувала понад 35 тис. випадків перевищення швидкості. *LB.ua*. 2020. 01 червня. URL: https://lb.ua/society/2020/06/01/458898_kieve_sistema_avtofiksatsii.html (дата звернення: 09.07.2023).

217. Філіппов А.В. Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, в контексті прав людини. *Правова держава*. 2016. № 21. С. 67–73. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Prav_2016_21_13 (дата звернення 09.11.2022).

218. Чанцева А.О. Зарубіжний досвід діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в державі та можливості його використання в Україні. *Європейські перспективи.* 2023. №1. С.187-194

219. Червінчук А. В. Зарубіжний досвід автоматичної фіксації правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. *Вісник ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка*. 2018. Вип. 1(81). С. 169-175.

220. Червінчук А.В. Порушення справи про адміністративне правопорушення, зафіксоване в автоматичному режимі. *Правничий часопис Донецького університету.* 2016. №1/2 (33). С.27-34.

221. Чумак В. В. Принципи та способи реформування поліції в Естонії. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка*. 2018. № 3 (84). С. 297–302.

222. Шапарь А.О. Деякі аспекти діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху в умовах воєнного стану. *Діяльність державних органів в умовах воєнного стану:* збірник матеріалів Міжнародного науково-

практичного онлайн-семінару (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 29 квітня 2022 року). Кривий Ріг, 2022. С.141-143.

223. Шевченко Л.В. Доктринальна характеристика публічної адміністрації у сфері безпеки дорожнього руху. *Jurnalul juridic național: teorie și practică*. 2018. Decembr. С.116-120.

224. Шигаль Д.А. До питання щодо розмежування понять порівняння, порівняльного, порівняльно-історичного, порівняльно-правового та історико-правового порівняльного методів. *Форум права*. 2013. №3. С.828-832. URL: http://nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2012-3/12sdappm.pdf (дата звернення: 16.04.2021).

225. Шигаль Д. А. Основні елементи теорії історико-правового порівняльного методу. *Правова доктрина – основа формування правової системи держави*: матер. Міжнар. наук.-практ. конф., присвяч. 20-річчю НАПрН України та обговоренню п’ятитом. моногр. «Правова доктрина України», Харків, 20-21 лист. 2013 р. Харків, 2013. С. 179 –183.

226. Шрамко С.С. Щодо новітніх наукових досліджень щодо правопорушень у сфері дорожнього руху в Україні. *Збірник матеріалів ІІІ Міжнародної науково-практичної інтернетконференції з нагоди відзначення Дня науки – 2023 в Україні «Актуальність та особливості наукових досліджень в умовах воєнного стану»* (23 травня 2023 року). Київ: ДНДІ МВС України. 2023. С.110-113.

227. Щербина М.О. Адміністративно-правовий статус поліцейського офіцера громади. *Юридична наука.* 2020. №4 (106). С.192-199.

228. Яцишин В.М. Організація діяльності поліції зарубіжних країн у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 6. С. 760–764. DOI https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-6/181.

229. Яцишин В.М. Повноваження органів національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Виклики сучасності та наукові*

підходи до їх вирішення: матеріали Міжн. наук.-практ. конф., 12–13 серп. 2020 р. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2020. С. 132–134.

230. Яцишин В.М. Принципи документування адміністративних правопорушень поліцейськими у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Право та державне управління*. 2023. № 3. С. 447–452. DOI https://doi.org/10.32782/pdu.2023.2.64.

231. Яцишин В.М. Спрощена процедура розгляду поліцейськими справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. *Перспективні напрямки розвитку юридичної науки у 21-му сторіччі:* матеріали Міжн. наук.-практ. конф., 14–15 черв. 2022 р. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2022. С. 157–160.

232. Яцишин В.М. Суб'єкти адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Науково-практичні засади розвитку наукової думки на сучасному етапі державотворення:* матеріали Міжн. наук.-практ. конф., 22–23 верес. 2021 р. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2021. С. 122–124.

233. Яцишин В.М. Удосконалення норм Кодексу України про адміністративні правопорушення, які регламентують діяльність поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Держава та регіони*. Серія: Право. 2023. № 2 (80). С. 337–346. DOI https://doi.org/10.32782/1813-338X-2023.2.59

234. Яцишин В.М., Братель С.Г. Правова детермінація терміну «безпека дорожнього руху». *Право і суспільство*. 2023. № 2. Т. 2. С. 335–341. DOI https://doi.org/10.32842/2078-3736/2023.2.2.49.

235. Administrative Justice Code: France Law: from 31 December 2016. URL: https://www.aca-europe.eu/en/eurtour/i/countries/france/france_en.pdf (дата звернення: 20.05.2023).

236. Administrative justice in Europe: Report for Lithuania. URL: https://www.aca-europe.eu//en/eurtour/i/countries/lithuania/lithuania_en.pdf (дата звернення: 23.05.2023).

237. Administrative Offences Code of Georgia 15/12/1984 №161 // Legislative herald of Georgia. URL: https://matsne.gov.ge/en/document/view/28216?publication=495 (дата звернення: 28.05.2023).

238. Administrative Procedural Code: Slovakia Law : from 1 January 1968. URL: https://www.aca-europe.eu/en/eurtour/i/countries/slovakia/slovakia_en.pdf (дата звернення: 24.05.2023).

239. Administrative Procedure Act: Germany Law : from 25 May 1976. URL: https://www.refworld.org/docid/48e5def72.html (дата звернення: 24.05.2023).

240. Administrative Procedure Act: Italy Law: from 7 Augest 1990. №. 241. URL: http://www.parliament.am/library/varchakaniravaxaxtum19/Italy.pdf (дата звернення: 28.05.2023).

241. Administrative Procedure Code: Bulgaria Law: from 12 July 2006. 99 p.

242. Administrative Violations Code: Latvia Law: from 7 December 1984. 212 p.

243. Andrade, J. C. (2017). Lições de Direito Administrativo. (5ª ed.). Imprensa da Universidade de Coimbra. https://doi.org/10.14195/978-989-26-1489-2

244. Andrade, C., & Batalha, J. P. (2017) Índice de Transparência Municipal: Apresentação e indicadores. Associação Cívica. Retrieved from January 21, 2021, from https://transparencia.pt/wpcontent/uploads/2017/11/ITM_Apresentacao_e_Indicadores_2017.pdf

245. Annual Accident Report 2018. URL: https://visaozero2030.pt/wp-content/uploads/Annual_Accident_Report_2018.pdf (дата звернення: 07.06.2023).

246. Autobahnpolizei. // Polizei Brandenburg. URL: https://polizei.brandenburg.de/liste/autobahnpolizei/62080 (дата звернення: 27.05.2023).

247. Barros, A. (2015). Transparência digital nos parlamentos dos países de língua portuguesa. Teoria & Pesquisa, 24(2), 108-120. http://dx.doi.org/10.4322/tp.24202

248. Batalha, S. (2016). A transparência orçamental nos municípios portugueses. In Almeida, M., Dias, R. & Pereira, P. T. (Eds.). Autarquias locais: Democracia, governação e finanças. (pp. 33-356). Almedina.

249. Bernardes, C. B., & Leston-Bandeira, C. (2016). Information vs engagement in parliamentary websites – a case study of Brazil and the UK. Revista de Sociologia e Política, 24(59), 97-107. https://doi.org/10.1590/1678-987316245905

250. Bobbio, N. (2017). O futuro da democracia. Uma defesa das regras do jogo. (14ª ed.). Paz e Terra.

251. Christine L. Gardiner, Georgia Spiropoulos. California Criminal Justice. Durham, North Carolina: Carolina Academic Press. 2018. 430 pp.

252. Codice della strada // Automobile Club d'Italia. URL: https://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada.html (дата звернення:27.05.2023).

253. Cristóvam, J. S., & Catarino, J. R. (2015). A constitucionalização do Direito Administrativo e a juridicidade administrativa: Um estudo sobre o caso brasileiro e português. Revista Jurídica Portucalense, 2(17), 77-108. Retrieved on January 23, 2021, from https://revistas.rcaap.pt/juridica/article/view/6531 Cunha, A. M. Ferreira, A. C., & Fernandes, M. J. (2015).

254. Impacto da informação contabilística na reeleição dos autarcas portugueses. Contabilidade & Gestão, 17, 41-89. Retrieved January 9, 2021, from https://www.researchgate.net/publication/323705133_Impacto_da_Informacao_Financeir
a_de_Fatores_Socioeconomicos_Demograficos_e_Policos_na_Reeleicao_dos_Autarcas_ uma_Revisao_da_Literatura Dani, A. C., Magro, C. B., & Zonatto, V. C. (2018).

255. Efeito da qualidade da governança pública sobre o sentimento de confiança da população nas instituições governamentais: Uma análise para países latino-

americanos. Administração Pública e Gestão Social, 10(4), 228-238. http://dx.doi.org/10.21118/apgs.v10i4.1794

256. Decree-Law nº. 4/2015. (2015). Republic Diary: I series, nº 4. Retrieved on January 11, 2021, from http://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?nid=2248&tabela=leis Dias, G. P. (2020). Determinants of e-government implementation at the local level: an empirical model. Online Information Rewiew, 44(7), 1307-1326. https://doi.org/10.1108/OIR-04-2020-0148

257. Dornellas, E. D., Silveira, G. B., Pinto, R. M., & Muniz, S. T. (2016). O Estado. In Oliveira, A. G., Pisa, B. J., & Augustinho, S. M. (Eds.). Gestão e governança pública: Aspectos essenciais. Editora UTFPR. Duarte, A. L., Boente, R. M., Marinho, R. B., & Zouain, D. (2018).

258. Efficiency of administrative justice in Germany. URL: https://www.aeaj.org/page/Efficiency-of-administrative-justice-in-Germany (дата звернення: 28.05.2023).

259. Federal Act on Administrative Procedure: Swiss Confederation : from 20 December 1968 (Status as of 1 July 2022). URL: https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1969/737_757_755/en (дата звернення: 10.06.2023).

260. Flavier, H., Froge Ch. (2016)/ Administrative justice in France. Between singularity and classicism. *Brics* Law *Journal*. 2016. Vol. 3. № 2. P. 80–111.

261. Geblitzt – was Sie jetzt wissen müssen / Rote Ampel überfahren - Autobild/Uwe Lenhart. URL: http://www.autobild.de/artikel/rote-ampel-ueberfahren-1766567.html дата звернення:28.05.2023).

262. General Administrative Procedure Act. URL: https://www.refworld.org/pdfid/3f537962a.pdf (дата звернення: 12.06.2023).

263. Lust, S. (2007). Administrative law in Belgium. Administrative law of the European Union, its member states and the United States: a comparative analysis. Antwerpen: Intersentia, 2007. P. 5–60.

264. Mattarella, B. (2016). Administrative law in Italy: an historical sketch. Revista de direinto administrativo. 2016. Vol. 271. P. 13–64.

265. Índice de Transparência Municipal [ITM]. (2017). Retrieved on January 6, 2021, from https://transparencia.pt/itm/

266. Kolman, P. Czech Administrative Law - Legal regulation of procedure language in administrative proceeding. URL: https://kozszov.org.hu/dokumentumok/UMK/UMK_2014_2/05_Czech_Administrative_Law.pdf (дата звернення: 27.05.2023).

267. Merusk, K. (2004). Administrative Law Reform in Estonia: Legal Policy Choices and Their Implementation. Juridica international. 2004. Vol. 9. P. 52–62.

268. Myroniuk R.V., Myroniuk S.A. Peculiarities of application by police measures of administrative responsibility for committing offenses and procedures of appeals on their application. Police activity in Ukraine and European countries: modern standards and unification options: Collective monograph. Riga, Latvia: «Baltija Publishing», 2021. P.214-239.

269. Le attività della Stradale. // Ministro dell`Interno. URL: https://www.poliziadistato.it/articolo/46 (дата звернення: 23.05.2023).

270. Ley 20/1992, De 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraction Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. URL: https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1992-26318 (24.05.2023)/

271. Limiti de velocità. // Ministro dell`Interno. URL: https://www.poliziadistato.it/articolo/174 (дата звернення: 23.05.2023).

272. Neto, J. A., Guedes, D. R., Nascimento, D. A., & Sousa, H. P. (2019). Governança pública no contexto de implementação das políticas públicas. Razón y Palabra, 23(104). Retrieved on January 9, 2021, from http://servidor.ifpi.edu.br/noticias/1363Textodelartculo513311020191216.pdf

273. Noja, G. G., Cristea, M., Sirghi, N., Hategan, C. D., & D'Anselmi, P. (2019). Promoting good public governance and environmental support for sustainable economic development. International Journal of Environmental Research and Public Health, 16(24). https://doi.org/10.3390/ijerph16244940

274. Oliveira, A. G., & Pisa, B. J. (2015). Igovp: Índice de Avaliação da Governança Pública - Instrumento de planejamento do Estado e de controle social pelo cidadão. Revista de Administração Pública, 4(5), 1263-1290. https://doi.org/10.1590/0034-7612136179

275. Olsen, J. P. (2018). Accountability democrática, ordem política e mudança: explorando processos de accountability em uma era de transformação europeia. Enap. Paludo, A. C., Putz, R. B., & Farah Junior, M. F. (2016). Governança corporativa. In Oliveira, A. G., Pisa, B. J., & Augustinho, S. M. (Eds.). Gestão e governança pública: Aspectos essenciais. Editora UTFPR.

276. On General Administrative Procedure: Serbia Law 2008. № 33/97. URL: http://www.parliament.am/library/varchakaniravaxaxtum19/serbia.pdf

277. On Legal Regime of Public Administration and Administrative Procedure: Spanish Law: from 26 November 1992. URL: https://www.global-regulation.com/translation/spain/1468252/law-30-1992%252c-of-26-november%252c-legal-regime-of-public-administrations-and-common-administrative-procedure.html (дата звернення: 24.05.2023).

278. On the Legal Regime of Public Administrations and the Common Administrative Procedure. URL https://www.global-regulation.com/translation/spain/1468252/law-30-1992%252c-of-26-november%252c-legal-regime-of-public-administrations-and-common-administrative-procedure.html (дата звернення: 24.05.2023).

279. Parkinson, J. (2015). Democracy. In Mazzoleni, G., Barnhurst, K. G., Ikeda, K., Maia, R. C. M., & Wessler, H, (Eds.). The International Encyclopedia of Political Communication. Wiley-Blackwell.

280. Patrol Police Department // Ministry of Internal Affairs. URL: https://police.ge/en/ministry/structure-and-offices/patrol-police-department (дата звернення: 27.05.2023).

281. Political Declaration of the High-Level Meeting on Improving Global Road Safety. URL: https://www.un.org/pga/76/wp-content/uploads/sites/101/2022/06/23-June-Political-Declaration-on-Road-Safety.pdf (дата звернення: 12.08.2022).

282. Produção acadêmica sobre accountability: Categorizações na área de Administração Pública. Revista Contabilidade, Gestão e Governança, 21(3), 459-475. Retrieved January 14, 2021, from https://www.revistacgg.org/contabil/article/view/1687

283. Pünder, H. (2013). German administrative procedure in a comparative perspective: Observations on the path to a transnational ius commune proceduralis in administrative law. *Journals Permissions*. 2013. Vol. 11. № 4. P. 940-961.

284. Queensland Traffic Offenders Program Now Available Online. URL: https://www.gotocourt.com.au/legal-news/queensland-traffic-offenders-program-online/ (дата звернення: 17.04.2023).

285. Questionnaire on the Independence and efficiency of administrative Justice: Austria. URL: https://www.aeaj.org/page/Questionnaire-onthe-Independence-and-efficiency-of-administrative-Justice--Austria (дата звернення: 17.04.2023).

286. Questionnaire on the Independence of administrative Justice: Greece. URL: https://www.aeaj.org/page/Questionnaire-on-the-Independenceof-administrative-Justice-Greece (дата звернення: 17.04.2023).

287. Rêgo, H. O., & Freire, I. M. (2018). Accountability: Novo conceito para a ciência da informação?. Ciência e Informação, 5(1), 29-40. https://doi.org/10.28998/cirev.2018v5n1c

288. Reis Leal de Lima, Débora, Batista de Oliveira, Willian, Nogueira, Sónia P.(2021). Princípios do Código de Procedimento Administrativo e seus Contributos para a Accountability: o Caso Português. Journal of Accounting, Management and Governance. Brasília, V.24 N.3, p. 438-455, Sep.-Dec. 2021.

289. Resolution adopted by the General Assembly on 25 September 2015. URL: https://www.eea.europa.eu/policy-documents/resolution-adopted-by-the-general (дата звернення: 15.06.2023).

290. Resolution of the Council of Ministers nº 95/1999, of the Council of Ministers. (1999). Official Gazette: I-B series, nº. 198. Retrieved on January 11, 2021, from https://dre.pt/dre/detalhe/resolucao-conselho-ministers/95-1999-428857

291. Resolution of the Council of Ministers nº 22/2001, of the Council of Ministers. Official Gazette: I-B series, nº. 49. Retrieved on January 11, 2021, from https://dre.pt/dre/detalhe/resolucao-conselho-ministers/22-2001-384669

292. Road safety annual report 2019. URL: https://www.itfoecd.org/sites/default/files/docs/irtad-road-safety-annual-report-2019.pdf (дата звернення: 27.05.2023).

293. Rodríguez, J. C., Hernández, A. M. L., & Gómez, J. L. Z. (2019). The impact of explanatory factors on a bidimensional model of transparency in Spanish local government. Government Information Quarterly, 36(1), 154-165. https://doi.org/10.1016/j.giq.2018.10.010

294. Rose, J; Flak, L. S. & Saebo, O. (2018). Stakeholder theory for the E-government context: Framing a value-oriented normative core. Government Information Quarterly, 35(3), 362-374. https://doi.org/10.1016/j.giq.2018.06.005

295. Sá, F., Rocha, A. & Cota, M.P. (2016). From the quality of traditional services to the quality of local e-Government online services: A literature review. Government Information Quarterly. 33(1), 149-160. https://doi.org/10.1016/j.giq.2015.07.004

296. Sangki, J. (2017). Vision of future e-government via new e-government maturity model: Based on Korea's e-government practices. Telecommunications Policy, 42(10), 860-871. https://doi.org/10.1016/j.telpol.2017.12.002

297. Sanchez, Ricardo J. (2016). The Administrative Justice in Spain: Current Situation and Challenges. *BRICS Law Journal*. 2016. Vol. 3. №2. P.112-123. Doi: 10.21684/2412-2343-2016-3-2-112-123

298. Schambeck, H. (1962) The Development of Austrian Administrative Law. *International Review of Administrative Sciences.* 1962/ Vol. 28. Issue 2 URL: https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/002085236202800210?journalCode=%20rasbfiles/publication/files/final_report_eu_study_administrative_approaches_to_crime_en.pdf (дата звернення: 24.05.2023).

299. Smart Road Infrastructure That Improvises Urban Commute. URL : https://www.iotworlds.com/smart-road-infrastructure-that-improvises-urban-commute/ (дата звернення: 24.05.2023)

300. Spapens, A.C.M., Peters D., Van Daele (2015). Administrative approaches to crime. Administrative measures based on regulatory legislation to prevent and tackle (serious and organized) crime. Legal possibilities and practical applications in 10 EU Member States. URL: https://administrativeapproach.eu/sites/default/files/publication/files/final_report_eu_study_administrative_approaches_to_crime_en.pdf (дата звернення: 28.05.2023).

301. The French administrative jurisdictional system. *Conseil d'État*. URL: https://www.conseil-etat.fr/actualites/discours-et-interventions/the-frenchadministrative-jurisdictional-system (дата звернення: 27.05.2023).

302. The Revised Code of Washington (RCW), Section 46.63.075 // Washington State Legislature. URL: https://app.leg.wa.gov/rcw/default.aspx?cite=46.63 (дата звернення: 27.05.2023).

303. The Swiss Legal System and Research. *Husar Global Law School Program. Global Law & Justice.* URL: https://www.nyulawglobal.org/globalex/Switzerland.html (дата звернення: 28.05.2023).

304. Trafic violations. // Polisen. URL: https://polisen.se/en/laws-and-regulations/traffic-violations/ (дата звернення: 28.05.2023).

305. Trenz, H. J. (2015). Public Sphere. In Mazzoleni, G., Barnhurst, K. G., Ikeda, K., Maia, R. C. M., & Wessler, H. (Eds.). The International Encyclopedia of Political Communication. Wiley-Blackwell. https://doi.org/10.1002/9781118541555.wbiepc212

306. United States administrative law. *Wikipedia. The Free Encyclopedia*. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/United_States_administrative_law (дата звернення: 27.05.2023).

307. Valbruzzi, M. (2015). Transparency. In Mazzoleni, G., Barnhurst, K. G., Ikeda, K., Maia, R. C. M., & Wessler, H, (Eds.). The International Encyclopedia of Political Communication. Wiley-Blackwell. https://doi.org/10.1002/9781118541555.wbiepc237 Warf, B. e-Government. In Warf, B. (Ed.). The Sage Encyclopedia of the Internet. Sage Publications.

308. WORLD ROAD TRAFFIC ACCIDENT REPORT! URL: https://www.worldlifeexpectancy.com/world-road-traffic-accidents-report (дата звернення: 27.05.2023).

Додаток А

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковано основні наукові результати дисертації:

1. Яцишин В.М., Братель С.Г. Правова детермінація терміну «безпека дорожнього руху». *Право і суспільство*. 2023. № 2. Т. 2. С. 335–341. DOI https://doi.org/10.32842/2078-3736/2023.2.2.49.

2. Яцишин В.М. Удосконалення норм Кодексу України про адміністративні правопорушення, які регламентують діяльність поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Держава та регіони*. Серія: Право. 2023. № 2 (80). С. 337–346. DOI https://doi.org/10.32782/1813-338X-2023.2.59

3. Яцишин В.М. Принципи документування адміністративних правопорушень поліцейськими у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Право та державне управління*. 2023. № 3. С. 447–452. DOI https://doi.org/10.32782/pdu.2023.2.64.

4. Яцишин В.М. Організація діяльності поліції зарубіжних країн у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 6. С. 760–764. DOI https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-6/181.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

5. Яцишин В.М. Повноваження органів національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Виклики сучасності та наукові підходи до їх вирішення:* матеріали Міжн. наук.-практ. конф., 12–13 серп. 2020 р. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2020. С. 132–134.

6. Яцишин В.М. Спрощена процедура розгляду поліцейськими справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. *Перспективні*

напрямки розвитку юридичної науки у 21-му сторіччі: матеріали Міжн. наук.-практ. конф., 14–15 черв. 2022 р. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2022. С. 157–160.

7. Яцишин В.М. Суб'єкти адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Науково-практичні засади розвитку наукової думки на сучасному етапі державотворення:* матеріали Міжн. наук.-практ. конф., 22–23 верес. 2021 р. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2021. С. 122–124.

Додаток Б
Акт впровадження в освітній процес

ЗАТВЕРДЖУЮ
Проректор Одеського державного університету внутрішніх справ
доктор юридичних наук,
професор
Максим КОРНІЄНКО
01.2023

АКТ
про впровадження результатів дисертаційного дослідження аспіранта кафедри поліцейського права Національної академії внутрішніх справ Яцишина Володимира Миколайовича на тему: «Адміністративно-правовий статус поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» в освітній процес Одеського державного університету внутрішніх справ

Комісія у складі: начальника навчально-методичного відділу кандидата технічних наук, доцента Олександра Сіфорова, завідувача кафедри адміністративної діяльності поліції факультету підготовки фахівців для підрозділів превентивної діяльності кандидата юридичних наук, доцента Алли Пишної та завідувача докторантури та аспірантури кандидата юридичних наук Ірини Теслюк склала цей акт про те, що результати дисертаційного дослідження «Адміністративно-правовий статус поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» аспіранта кафедри поліцейського права Національної академії внутрішніх справ Яцишина Володимира Миколайовича, зокрема:

1. Яцишин В.М., Братель С.Г. Правова детермінація терміну «безпека дорожнього руху». *Право і суспільство*. 2023. № 2. Т. 2. С. 335–341. DOI https://doi.org/10.32842/2078-3736/2023.2.2.49.
2. Яцишин В.М. Удосконалення норм Кодексу України про адміністративні правопорушення, які регламентують діяльність поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Держава та регіони*. Серія: Право. 2023. № 2 (80). С. 337–346. DOI https://doi.org/10.32782/1813-338X-2023.2.59
3. Яцишин В.М. Принципи документування адміністративних правопорушень поліцейськими у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Право та державне управління*. 2023. № 3. С. 447–452. DOI https://doi.org/10.32782/pdu.2023.2.64.
4. Яцишин В.М. Організація діяльності поліції зарубіжних країн у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 5. С. 760–764. DOI https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-6/181.
5. Яцишин В.М. Повноваження органів національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Виклики сучасності та наукові*

підходи до їх вирішення: матеріали Міжн. наук.-практ. конф., 12–13 серп. 2020 р. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2020. С. 132–134.

6. Яцишин В.М. Суб'єкти адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Науково-практичні засади розвитку наукової думки на сучасному етапі державотворення:* матеріали Міжн. наук.-практ. конф., 22–23 верес. 2021 р. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права; 2021. С. 122–124.

7. Яцишин В.М. Спрощена процедура розгляду поліцейськими справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. *Перспективні напрямки розвитку юридичної науки у 21-му сторіччі:* матеріали Міжн. наук.-практ. конф., 14–15 черв. 2022 р. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2022. С. 157–160.

використовуються в освітньому процесі Одеського державного університету внутрішніх справ під час проведення семінарських і практичних занять зі здобувачами вищої освіти при вивченні наступних навчальних дисциплін: «Поліцейська діяльність», «Актуальні проблеми захисту та дотримання прав людини в правоохоронній діяльності», «Актуальні проблеми поліцейської діяльності», «Забезпечення прав людини в правоохоронній діяльності», «Забезпечення прав людини в діяльності поліції».

Члени комісії:

Начальник
навчально-методичного відділу
кандидат технічних наук, доцент — Олександр СІФОРОВ

Завідувач кафедри
адміністративної діяльності поліції
факультету підготовки фахівців
для підрозділів превентивної діяльності
кандидат юридичних наук, доцент — Алла ПИШНА

Завідувач
докторантури та аспірантури
кандидат юридичних наук — Ірина ТЕСЛЮК

Додаток В
Акт впровадження в науково-дослідну діяльність

ЗАТВЕРДЖУЮ
Проректор Одеського державного університету внутрішніх справ
доктор юридичних наук,
професор
Максим КОРНІЄНКО
07.2023

АКТ

про впровадження результатів дисертаційного дослідження аспіранта кафедри поліцейського права Національної академії внутрішніх справ Яцишина Володимира Миколайовича на тему: «Адміністративно-правовий статус поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» в науково-дослідну сферу Одеського державного університету внутрішніх справ

Комісія у складі: начальника відділу організації наукової роботи кандидата юридичних наук Наталії Домброван, ученого секретаря секретаріату Вченої ради кандидата педагогічних наук Максима Ісаєнка та завідувача кафедри адміністративної діяльності поліції факультету підготовки фахівців для підрозділів превентивної діяльності кандидата юридичних наук, доцента Алли Пишної склала цей акт про те, що результати дисертаційного дослідження «Адміністративно-правовий статус поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» аспіранта кафедри поліцейського права Національної академії внутрішніх справ Яцишина Володимира Миколайовича, зокрема:

1. Яцишин В.М., Братель С.Г. Правова детермінація терміну «безпека дорожнього руху». *Право і суспільство*. 2023. № 2. Т. 2. С. 335–341. DOI https://doi.org/10.32842/2078-3736/2023.2.2.49.
2. Яцишин В.М. Удосконалення норм Кодексу України про адміністративні правопорушення, які регламентують діяльність поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Держава та регіони*. Серія: Право. 2023. № 2 (80). С. 337–346. DOI https://doi.org/10.32782/1813-338X-2023.2.59
3. Яцишин В.М. Принципи документування адміністративних правопорушень поліцейськими у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Право та державне управління*. 2023. № 3. С. 447–452. DOI https://doi.org/10.32782/pdu.2023.2.64.
4. Яцишин В.М. Організація діяльності поліції зарубіжних країн у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 6. С. 760–764. DOI https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-6/181.
5. Яцишин В.М. Повноваження органів національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Виклики сучасності та наукові*

підходи до їх вирішення: матеріали Міжн. наук.-практ. конф., 12–13 серп. 2020 р. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2020. С. 132–134.

6. Яцишин В.М. Суб'єкти адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Науково-практичні засади розвитку наукової думки на сучасному етапі державотворення:* матеріали Міжн. наук.-практ. конф., 22–23 верес. 2021 р. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2021. С. 122–124.

7. Яцишин В.М. Спрощена процедура розгляду поліцейськими справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. *Перспективні напрямки розвитку юридичної науки у 21-му сторіччі:* матеріали Міжн. наук.-практ. конф., 14–15 черв. 2022 р. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2022. С. 157–160.

використовуються у науково-дослідній сфері Одеського державного університету внутрішніх справ під час виконання плану науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт на 2023 рік з підготовки підручника «Поліцейське право» та навчального посібника «Поліцейська діяльність».

Члени комісії:

Начальник відділу
організації наукової роботи
кандидат юридичних наук — Наталія ДОМБРОВАН

Учений секретар
секретаріату Вченої ради
кандидат педагогічних наук — Максим ІСАЄНКО

Завідувач кафедри
адміністративної діяльності поліції
факультету підготовки фахівців
для підрозділів превентивної діяльності
кандидат юридичних наук, доцент — Алла ПИШНА