

**НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ВНУТРІШНІХ СПРАВ
МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ**

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

ДАНИЛЕНКО ІГОР ВОЛОДИМИРОВИЧ

УДК 342.95

**ДИСЕРТАЦІЯ
АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА
ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ПАРКУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

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

_____ **І. В. Даниленко**

Науковий керівник: **Луговий Ігор Олександрович**, доцент кафедри поліцейського права Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент

Київ – 2023

АНОТАЦІЯ

Даниленко І. В. Адміністративна відповідальність за порушення правил паркування транспортних засобів. – *Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.*

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 08 – Право. – Національна академія внутрішніх справ. – Київ, 2023.

Дисертацію присвячено розв’язанню теоретичних і прикладних проблем адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів. Встановлено особливості та зміст адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів.

Комплексно досліджено систему вітчизняного нормативно-правового регулювання сфери організації та здійснення паркування транспортних засобів, порядку притягнення порушників встановлених правил паркування до адміністративної відповідальності. Окремо проаналізовано комплекс причин, які сприяють вчиненню порушень правил паркування транспортних засобів: завантаженість центральної частини міст (нестача місць для паркування, хаотичне паркування); неналагоджена система оплати за паркування та неможливість вільного ціноутворення; надмірна жорсткість та невиконання Правил дорожнього руху, державних стандартів та державних будівельних норм; відсутність якісного регулювання гостьових майданчиків тощо.

Виокремлено й обґрунтовано специфічні особливості адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів, пріоритетними з яких є відмінні від усталеного процесу особливості провадження в справах про адміністративні правопорушення, в першу чергу, що стосується правопорушень, зафіксованих в режимі фотозйомки (відеозапису).

Обґрунтовано позицію щодо деталізації повноважень Національної поліції у сфері запобігати порушенням правил паркування транспортних засобів, розглянуто підходи до конкретизації працівників органів і підрозділів

Національної поліції, які мають адміністративно-юрисдикційні повноваження у сфері порушень правил паркування транспортних засобів.

Системно досліджено об'єктивну сторону адміністративного порушення правил паркування транспортних засобів, внаслідок чого до таких порушень аргументовано віднесено понад двадцять окремих діянь, вчинення яких може слугувати підставою для притягнення до адміністративної відповідальності. На підставі аналізу чинного законодавства і з'ясування змісту правил паркування транспортних засобів надано конкретизацію діянь, які тягнуть відповідальність за ч. 1 ст. 152⁻¹ КУпАП.

Розглянуто специфіку правової регламентації та організаційного забезпечення паркування автомобілів оснащених електродвигунами. У результаті проведеного аналізу наголошено на відсутності в Правилах дорожнього руху дорожніх знаків або дорожньої розмітки, що позначають місця для паркування транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, а також визначення автомобіля «оснащеного електричним двигуном».

Окремо проаналізовано систему суб'єктів адміністративної відповідальності за порушення правил транспортних засобів. Констатовано, що в законодавстві відсутнє поняття «посадова особа суб'єкта господарювання». В результаті проведеного аналізу аргументовано, що до таких можна віднести наступних осіб: керівник та заступники керівника суб'єкта господарювання; головний бухгалтер; члени виконавчого органу суб'єкта господарювання; голова ревізійної комісії; у суб'єктів господарювання, де створена спостережна рада, голова та члени спостережної ради.

На підставі аналізу виокремлених позицій окреслено напрями вдосконалення адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів, в першу чергу розроблення нових і вдосконалення чинних нормативно-правових актів, що регулюють питання адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів (запропоновано відповідні зміни до законодавства України).

Аргументовано потребу у визначенні правового статусу понять під час провадження в справах про адміністративні порушення правил паркування транспортних засобів, зокрема через закріплення в Кодексі України про адміністративні правопорушення окремої норми, яка визначає концептуальні засади їх діяльності.

Розглянуто особливості порядку оскарження постанови про порушення правил паркування транспортних засобів, що в першу чергу пов'язано з різними суб'єктами адміністративної юрисдикції у даній сфері, а також відмінним від встановленого загального порядку моментом набрання законної сили постановою у справі про порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису).

Розглянуто специфіку застосування тимчасового затримання транспортного засобу за порушення правил паркування транспортних засобів, зокрема наголошено на необхідності наділення такими повноваженнями працівників уповноважених підрозділів Національної поліції, враховуючи їх адміністративно-юрисдикційні повноваження в даній сфері.

За результатами науково-практичного порівняння особливостей адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів в окремих європейських країнах (Велика Британія, ФРН, Італія, Нідерланди, Франція, Чехія, Бельгія, Іспанія, Австрія, Хорватія), США, Канаді, Китаї Японії, Пакистані, Грузії виокремлено найбільш доцільний для застосування у вітчизняному правовому полі досвід.

Ключові слова: *адміністративна відповідальність, правила паркування, благоустрій, транспортні засоби, суб'єкт адміністративного правопорушення, відповідальна особа, належний користувач транспортного засобу, режим фотозйомки (відеозапису); тимчасове затримання транспортного засобу, інспектори з паркування, Національна поліція, звільнення від адміністративної відповідальності.*

ABSTRACT

Danylenko I.V. – Administrative liability for violations of parking regulations for vehicles. – *Qualifying scientific work as manuscript copyright.*

Thesis for the degree level of Philosophy Doctor in Law in the specialty 081 – Law. – National Academy of Internal Affairs. – Kyiv, 2023.

The dissertation is devoted to the solution of theoretical and applied problems of administrative responsibility for violating the rules of parking vehicles. The specifics and content of administrative liability for violation of vehicle parking rules have been established.

The system of domestic regulatory and legal regulation of the sphere of organization and implementation of vehicle parking, the procedure for bringing violators of the established parking rules to administrative responsibility was comprehensively studied. A set of reasons that contribute to violations of vehicle parking rules are analyzed separately: congestion in the central part of cities (lack of parking spaces, chaotic parking); unregulated parking payment system and impossibility of free pricing; excessive rigidity and failure to comply with the Traffic Rules, state standards and state building regulations; lack of quality regulation of guest sites, etc.

The specific features of administrative liability for violation of vehicle parking rules are distinguished and substantiated, the priority of which are the features of proceedings in cases of administrative offenses that are different from the established process, first of all, regarding offenses recorded in the mode of photography (video recording).

The position regarding the detailing of the powers of the National Police in the field of prevention of violations of vehicle parking rules is substantiated, approaches to the specification of employees of the National Police bodies and units that have administrative and jurisdictional powers in the field of violations of vehicle parking rules are considered.

The objective side of the administrative violation of vehicle parking rules was systematically investigated, as a result of which more than twenty separate acts, the commission of which can serve as a basis for bringing to administrative responsibility, were attributed to such violations. On the basis of the analysis of the current legislation and the clarification of the content of the rules for parking vehicles, a specification of the acts that entail responsibility under Part 1 of Art. 152-1 of the Code of Administrative Offenses.

The specifics of legal regulation and organizational support for parking cars equipped with electric motors are considered. As a result of the analysis, it was emphasized that the Road Traffic Rules do not contain road signs or road markings that indicate parking spaces for vehicles equipped with electric motors, as well as the definition of a car "equipped with an electric motor."

The system of subjects of administrative responsibility for violations of the rules of vehicles was analyzed separately. It was established that the legislation does not contain the concept of "official of a business entity". As a result of the conducted analysis, it is argued that the following persons can be attributed to such persons: the manager and deputy managers of the business entity; Chief Accountant; members of the executive body of the business entity; head of the audit commission; in business entities where the supervisory board, chairman and members of the supervisory board are established.

Based on the analysis of the selected positions, directions for improving administrative liability for violations of vehicle parking rules are outlined, primarily the development of new and improvement of current legal acts regulating the issue of administrative liability for violation of vehicle parking rules (relevant changes to the legislation of Ukraine are proposed).

The need to determine the legal status of witnesses during proceedings in cases of administrative violations of vehicle parking rules is argued, in particular through the establishment of a separate norm in the Code of Ukraine on Administrative Offenses, which defines the conceptual basis of their activity.

The specifics of the procedure for appealing a resolution on violation of vehicle parking rules, which is primarily related to various subjects of administrative jurisdiction in this area, as well as different from the established general procedure at the moment of entry into force of the resolution in the case of violation of vehicle parking rules, are considered, fixed in the mode of photo shooting (video recording).

The specifics of the application of temporary detention of a vehicle for violation of vehicle parking rules were considered, in particular, the need to grant such powers to employees of authorized units of the National Police, taking into account their administrative and jurisdictional powers in this area, was emphasized.

According to the results of a scientific and practical comparison of the features of administrative responsibility for violating the rules of parking vehicles in certain European countries (Great Britain, Germany, Italy, the Netherlands, France, the Czech Republic, Belgium, Spain, Austria, Croatia), the United States, Canada, China, Japan, Pakistan, Georgia the most expedient experience for application in the domestic legal field of is singled out.

Keywords: *administrative responsibility, parking rules, landscaping, vehicles, the subject of an administrative offense, the responsible person, the proper user of the vehicle, photo (video) mode, temporary detention of a vehicle, parking inspectors, National Police, exemption from administrative responsibility.*

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковано основні наукові результати дисертації:

1. Даниленко І. В. Особливості адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2021. Вип. 5. Т. 3. С. 9–14. URL: http://www.nvpppp.in.ua/vip/2021/5/part_3/2.pdf

2. Даниленко І. В. До питання визначення суб'єктів адміністративних порушень правил паркування транспортних засобів. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2021. Вип. 6. Т. 2. С. 75–81. URL: http://www.nvpppp.in.ua/vip/2021/6/part_2/13.pdf

3. Луговий І. О., Даниленко І. В. Окремі аспекти застосування тимчасового затримання транспортного засобу за порушення правил паркування. *Юридична наука*. 2019. № 12 (102). Т. 2. С. 184–193. URL: <https://journal-nam.com.ua/index.php/journal/issue/view/19/29>

4. Даниленко І. В. Провадження у справах про адміністративні порушення правил паркування транспортних засобів: проблемні питання. *Юридична наука*. 2020. № 9 (111). С. 43–52. URL: <https://journal-nam.com.ua/index.php/journal/article/view/489/463>

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

5. Даниленко І. В. Участь понять під час провадження у справах про адміністративні порушення правил паркування транспортних засобів. *Виклики сучасності та наукові підходи до їх вирішення* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 12–13 серп. 2020 р.). Київ : Наук.-дослід. ін-т публ. права, 2020. С. 32–34.

6. Даниленко І. В. Застосування технологій «розумного міста» в сфері паркування транспортних засобів: зарубіжний досвід. *Актуальні питання науки і практики та шляхи їх вирішення* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 21–22 квіт. 2021 р.). Київ : Наук.-дослід. ін-т публ. права, 2021. С. 29–31.

7. Даниленко І. В. Окремі повноваження Національної поліції в сфері порушень правил паркування транспортних засобів. *Науково-практичні засади розвитку наукової думки на сучасному етапі державотворення* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 22–23 верес. 2021 р.). Київ : Наук.-дослід. ін-т публ. права, 2021. С. 22–24.

8. Даниленко І. В. Адміністративна відповідальність за порушення порядку сплати вартості послуг з користування майданчиками для платного паркування. *Перспективні напрямки розвитку юридичної науки у 21-му сторіччі* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 14–15 черв. 2022 р.). Київ : Наук.-дослід. ін-т публ. права, 2022. С. 21–23.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	12
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ПАРКУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ.....	23
1.1. Правила паркування транспортних засобів як об'єкт адміністративно-правового регулювання.....	23
1.2. Поняття та особливості адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів.....	38
1.3. Місце Національної поліції у системі суб'єктів попередження порушень правил паркування транспортних засобів.....	51
Висновки до розділу 1.....	71
РОЗДІЛ 2. СКЛАД АДМІНІСТРАТИВНИХ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ ПАРКУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ.....	73
2.1. Об'єкт і об'єктивна сторона адміністративних порушень правил паркування транспортних засобів.....	73
2.2. Суб'єкт і суб'єктивна сторона адміністративних порушень правил паркування транспортних засобів.....	105
Висновки до розділу 2.....	118
РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ПРОВАДЖЕННЯ У СПРАВАХ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ПАРКУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ.....	121
3.1. Перспективи вдосконалення заходів забезпечення провадження у справах адміністративні порушення правил паркування транспортних засобів.....	121
3.2. Удосконалення процедури оформлення матеріалів у справах про адміністративні порушення правил паркування транспортних засобів.....	142

3.3. Імплементация зарубіжного досвіду застосування заходів адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів.....	160
--	-----

Висновки до розділу 3.....	176
----------------------------	-----

ВИСНОВКИ.....	179
----------------------	------------

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	185
--	------------

ДОДАТКИ.....	204
---------------------	------------

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. На сучасному етапі розвитку української державності, який характеризується стрімким посиленням вектора інтеграції в європейське співтовариство, наближенням рівня життя українського суспільства до європейських та світових стандартів, одними з пріоритетних є завдання щодо покращення сфери благоустрою населених пунктів, що насамперед стосується оптимізації наявної та перспективної транспортної інфраструктури міст, створення організаційних та економічних умов для розвитку паркувального простору, підвищення рівня якості надання послуг з паркування. Одні з першочергових ролей у реалізації цих завдань відіграють заходи, спрямовані на стимулювання громадян дотримуватись правил паркування транспортних засобів, серед яких ключове місце належить адміністративній відповідальності.

За ініціати́ви Комітету з питань законодавчого забезпечення правоохоронної діяльності Верховної Ради України й підтримки Президента України у 2017 році було прийнято Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування сфери паркування транспортних засобів»¹, яким анонсовано курс на кардинальне оновлення функціонування сфери паркування транспортних засобів, і, в першу чергу, реформування інституту адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів з наближенням його до сучасних європейських стандартів, зокрема, створення законодавчого механізму невідворотності відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів шляхом запровадження фото-, відеофіксації правопорушень.

¹ Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування сфери паркування транспортних засобів: Закон України від 21 груд. 2017 р. № 2262-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2262-19#Text>.

Задекларовані наміри актуалізовано в Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року², серед основних напрямів реалізації якої визначено проведення аналізу та здійснення контролю за якістю впровадження важливих складових безпечної дорожньої інфраструктури згідно з вимогами та/або кращою практикою Європейського Союзу, зокрема перегляд стандартів щодо забезпечення безпеки та влаштування паркувальних місць.

Попри появу нормативно-правових актів, якими закріплюються окремі напрями вдосконалення інституту адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів, питання їх ефективної практичної реалізації, вироблення чітких алгоритмів роботи уповноважених осіб у цій сфері наразі залишаються актуальними.

Статистичні дані підтверджують тенденцію до збільшення кількості виявлених адміністративних порушень правил паркування транспортних засобів, зокрема за даними Департаменту транспортної інфраструктури Київської міської державної адміністрації за 2017-2022 роки інспекторами з паркування винесено 32 571 постанову про накладення адміністративних стягнень за порушення правил паркування транспортних засобів, передбачені ст. 152¹ Кодексу України про адміністративні правопорушення.³

Зауважимо, що до запровадження вищезначених змін до законодавства рівень виявлення і документування таких правопорушень залишався вкрай низьким в цілому по Україні: 2014 рік – 24, 2015 рік – 256, 2016 рік – 373, 2017 рік – 193, 2018 рік – 274.⁴

Питання адміністративної відповідальності, в тому числі за правопорушення у сфері благоустрою населених пунктів, організаційно-правового забезпечення функціонування сфери паркування транспортних засобів, розглядали в різні періоди: В. Б. Авер'янов, О. І. Безпалова, О. В. Битяк,

² Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовт. 2020 р. № 1360-р. URL.: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>.

³ Лист Департаменту транспортної інфраструктури Київської міської державної адміністрації від 18.05.2022 р. № 053-3513.

⁴ Адміністративні правопорушення в Україні. URL.: https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2019/prav_zloch/arh_adm_prp_u.htm.

С. Г. Братель, У. З. Ватаманюк-Зелінська, В. В. Волік, І. П. Голосніченко, С. Т. Гончарук, С. М. Гусаров, Н. В. Давидова, П. М. Дмитрущак, О. Ю. Дрозд, О. О. Загоруй, І. Є. Іванов, Т. О. Коломоєць, В. К. Колпаков, А. Т. Комзюк, С. Ф. Константінов, О. В. Копан, О. В. Костяна, П. І. Крайній, М. Ф. Криштанович, О. В. Кузьменко, І. О. Луговий, Р. І. Любицький, Р. Ю. Молчанов, А. В. Нефедова, Г. Р. Парханов, І. Д. Пастух, О. Ю. Салманова, М. В. Плугатир, А. В. Пугач, В. Й. Развадовський, А. В. Рижий, Г. В. Самойленко, Р. А. Сербин, Є. В. Скрипа, А. О. Собакарь, Л. І. Сопільник, І. Ж. Торончук, В. Ф. Швець, В. В. Ясько та ін.

Напрацювання вищезначених та інших фахівців в галузі адміністративного права безперечно стали теоретичним підґрунтям дисертації. Однак такі роботи переважно стосуються загальних засад провадження в справах про адміністративні правопорушення з фрагментарним розглядом питань, які є предметом даного дослідження. А враховуючи зміни в законодавстві, яке врегульовує сферу паркування транспортних засобів і визначає необхідність створення оптимальної системи притягнення порушників до адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів, постає нагальна необхідність у дослідженні на монографічному рівні виокремлених проблем. Зазначені обставини зумовили обрання теми дисертації, визначили об'єкт і предмет дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, грантами.

Дисертацію виконано на кафедрі поліцейського права Національної академії внутрішніх справ відповідно до: Концепції адміністративної реформи в Україні (Указ Президента України від 22 липня 1998 року № 810); Пріоритетних напрямів розвитку правової науки на 2016–2020 роки (постанова Загальних зборів Національної академії правових наук України від 03 березня 2016 року); Стратегії сталого розвитку «Україна–2020» (Указ Президента України від 12 січня 2015 року № 5); Тематики наукових досліджень і науково-технічних (експериментальних) розробок на 2020–2024 роки (наказ Міністерства внутрішніх справ України від 11 червня 2020 року № 454); Стратегії підвищення

рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року (Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р); Основних напрямів наукових досліджень Національної академії внутрішніх справ на 2021–2024 роки (рішення Вченої ради Національної академії внутрішніх справ від 21 грудня 2020 року (протокол № 23); Національної стратегії у сфері прав людини (Указ Президента України від 24 березня 2021 року № 119/2021) та інших.

Тему дисертації затверджено рішенням Вченої ради Національної академії внутрішніх справ від 30 жовтня 2018 року (протокол № 17).

Мета і завдання дослідження. *Метою* роботи є комплексне розв’язання теоретичних і прикладних проблем адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів, на основі аналізу нормативно-правових актів, наукових та історіографічних джерел, узагальнень правозастосовної практики правоохоронних органів в Україні й закордонного досвіду.

Поставлена мета зумовила необхідність виконання таких *завдань*:

- схарактеризувати правила паркування транспортних засобів як об’єкт адміністративно-правового регулювання;
- дослідити поняття та особливості адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів;
- визначити місце Національної поліції у системі суб’єктів попередження порушень правил паркування транспортних засобів;
- окреслити об’єкт і об’єктивну сторону адміністративних порушень правил паркування транспортних засобів;
- з’ясувати суб’єкт і суб’єктивну сторону адміністративних порушень правил паркування транспортних засобів;
- виокремити перспективи вдосконалення заходів забезпечення провадження у справах адміністративні порушення правил паркування транспортних засобів;

– розробити науково-практичні рекомендації з удосконалення процедури оформлення матеріалів у справах про адміністративні порушення правил паркування транспортних засобів;

– визначити особливості правового та організаційного забезпечення застосування заходів адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів в інших країнах, а також оцінити доцільність імплементації закордонного досвіду в Україні.

Об’єкт дослідження – суспільні відносини, що виникають у зв’язку з реалізацією адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів.

Предмет дослідження – адміністративна відповідальність за порушення правил паркування транспортних засобів.

Методи дослідження. Основу методології дисертації складають методи та прийоми наукового пізнання, використання яких обумовлено метою, об’єктом і предметом дослідження. Зокрема, *діалектичний* метод застосовувався під час дослідження сутності поняття й особливостей адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів (розділи 1–3); *синтезу та аналізу* – для з’ясування поняття та особливостей адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів (підрозділ 1.2); *аксіологічний* – для обґрунтування важливості нормативно-правових актів у діяльності із реалізації адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів (підрозділи 1.3, 3.1, 3.2); *герменевтичний* – при дослідженні нормативно-правових актів та інших джерел з їх подальшою інтерпретацією (підрозділи 1.1, 2.1, 2.2); *системно-структурний метод* – для розкриття змісту елементів складу адміністративних порушень правил паркування транспортних засобів (розділ 2); *формально-логічний* – при конкретизації напрямів удосконалення адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів (підрозділи 3.1, 3.2); *статистичний* – для узагальнення результатів, одержаних у процесі вивчення статистичної інформації та опрацювання емпіричного матеріалу щодо сфери

паркування транспортних засобів (розділи 1–3); *юридичної компаративістики* – у процесі порівняння адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів в Україні та інших країнах (підрозділ 3.3).

Науково-теоретичне підґрунтя дисертації становлять праці фахівців у галузі загальної теорії держави та права, управління, адміністративного права та процесу, поліцейського права, інших галузевих правових наук, у тому числі зарубіжних дослідників. Нормативною базою дисертації є Конституція України, чинні нормативно-правові акти України, міжнародно-правові акти, згода на обов’язковість яких надана Верховною Радою України, постанови Верховної Ради України, укази Президента України, рішення та постанови Кабінету Міністрів України, нормативні акти центральних органів виконавчої влади, нормативні й індивідуальні акти Національної поліції України, органів місцевого самоврядування, що регламентують діяльність із реалізації адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів. Емпіричну базу дослідження становлять: політико-правова публіцистика, проєкти нормативних актів, довідкові видання, статистичні матеріали.

Наукова новизна отриманих результатів. Дисертація є одним із перших в Україні комплексних монографічних досліджень, у якому з урахуванням доктринальних положень, законодавства та правозастосовної практики здійснено комплексний аналіз адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів, розкрито проблемні питання, які виникають під час її реалізації, а також зроблено спробу визначити шляхи їх подолання. У результаті проведеного дослідження сформульовано й обґрунтовано низку нових теоретичних висновків, пропозицій і рекомендацій, що мають важливе теоретичне та практичне значення. Зокрема:

вперше

– комплексно досліджено систему вітчизняного нормативно-правового регулювання сфери організації та здійснення паркування транспортних засобів, порядку притягнення порушників встановлених правил паркування до адміністративної відповідальності;

– виокремлено й обґрунтовано специфічні особливості адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів, пріоритетними з яких є відмінні від усталеного процесу особливості провадження в справах про адміністративні правопорушення, в першу чергу, що стосується правопорушень, зафіксованих в режимі фотозйомки (відеозапису);

– сформульовано авторську дефініцію поняття «адміністративна відповідальність за порушення правил паркування транспортних засобів», якою запропоновано вважати застосування спеціально уповноваженими суб'єктами адміністративної юрисдикції заходів адміністративного впливу (примусу) до особи, яка вчинила адміністративне порушення правил паркування транспортних засобів з метою захисту суспільних відносин у сфері благоустрою населених пунктів, на основі й в порядку встановленому чинним законодавством;

– системно досліджено об'єктивну сторону адміністративного порушення правил паркування транспортних засобів, внаслідок чого до таких порушень аргументовано віднесено понад двадцять окремих діянь, вчинення яких може слугувати підставою для притягнення до адміністративної відповідальності;

– окреслено напрями вдосконалення адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів, в першу чергу розроблення нових і вдосконалення чинних нормативно-правових актів, що регулюють питання адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів (запропоновано відповідні зміни до законодавства України);

удосконалено:

– наукове бачення щодо деталізації повноважень Національної поліції у сфері попередження порушень правил паркування транспортних засобів, зокрема в процесі реалізації наданого Законом України «Про Національну поліцію» повноваження у сфері інформаційно-аналітичного забезпечення щодо формування та користування базами (банками) даних Міністерства внутрішніх справ України та інших органів державної влади;

– положення про доцільність виключення з Кодексу України про адміністративні правопорушення норм щодо відповідальності інспекторів з паркування за прийняття грошових коштів у готівковій формі в рахунок оплати вартості штрафів, накладених на місці вчинення правопорушення, у зв'язку з відсутністю апріорі у порушника можливості оплатити штраф на місці, оскільки порушення фіксується у режимі фотозйомки (відеозапису);

– наукові підходи до визначення правового статусу понять під час провадження в справах про адміністративні порушення правил паркування транспортних засобів, зокрема через закріплення в Кодексі України про адміністративні правопорушення окремої норми, яка визначає такі концептуальні засади їх діяльності: понятими є дієздатні особи, які залучаються до участі у проведенні процесуальних дій у справі про адміністративне правопорушення; як поняті запрошуються особи, не зацікавлені у результатах розгляду справи; понятим не може бути потерпілий, родичі особи, яка притягується до адміністративної відповідальності, її представника, а також працівники органів, які здійснюють провадження у справі про адміністративне правопорушення; поняті, присутні при проведенні процесуальних дій, засвідчують своїми підписами їх відповідність встановленому законом порядку;

– окреслено систему суб'єктів, які наділені адміністративно-юрисдикційними повноваженнями у сфері порушення правил паркування транспортних засобів, зокрема акцентовано, що члени громадських організацій осіб з інвалідністю повинні відповідати наступним критеріям: громадяни України; досягли 18-річного віку; набули членства відповідно до порядку, визначеному статутом відповідного громадського об'єднання;

– бачення порядку оскарження постанови про порушення правил паркування транспортних засобів, що в першу чергу пов'язано з різними суб'єктами адміністративної юрисдикції у даній сфері, а також відмінним від встановленого загального порядку моментом набрання законної сили постановою у справі про порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису);

дістало подальший розвиток:

– положення щодо проблемних питань нормативно-правового регулювання та практичної організації сфери паркування транспортних засобів: завантаженість центральної частини міст (нестача місць для паркування, хаотичне паркування); неналагоджена система оплати за паркування та неможливість вільного ціноутворення; надмірна жорсткість та невиконання Правил дорожнього руху, державних стандартів та державних будівельних норм; відсутність якісного регулювання гостьових майданчиків тощо;

– теоретичне бачення «керування транспортним засобом» у момент вчинення правопорушення (момент паркування), під яким пропонується розуміти технічні дії особи, яка перебуває за кермом з метою приведення транспортного засобу в рух, зрушення з місця і, як наслідок, переміщення транспортного засобу в просторі;

– організаційно-правові засади застосування тимчасового затримання транспортного засобу за порушення правил паркування транспортних засобів, зокрема щодо необхідності наділення такими повноваженнями працівників уповноважених підрозділів Національної поліції, враховуючи те, що за аналогічні порушення, але правил зупинки чи стоянки (на місцях, на яких дозволено зупинку чи стоянку лише транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю, транспортних засобів, оснащених електричними двигунами), вони таким правом наділені;

– позиція про необхідність запровадження правового регулювання звернення особи із заявою про визнання факту порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксованого в режимі фотозйомки (відеозапису), враховуючи факт, що існує порядок звернення особи, яка допустила адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, а вказані правопорушення знаходяться в одній площині правового регулювання відповідно до абз. 3 ч. 1 ст. 279³ КУпАП;

– розуміння значення та змісту закордонного досвіду адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів, на підставі чого сформульовано пропозиції з удосконалення відповідного інституту в Україні.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що викладені в дисертації висновки й пропозиції використовуються у:

– *законотворчій діяльності* – під час опрацювання проєктів змін і доповнень до нормативно-правових актів, що регулюють адміністративну відповідальність за порушення правил паркування транспортних засобів;

– *практичній діяльності* – у процесі вдосконалення практичної діяльності з оформлення матеріалів у справах про адміністративні порушення правил паркування транспортних засобів (акт Головного управління Національної поліції в Київській області від 20 січня 2022 р.);

– *освітньому процесі* – під час підготовки підручників, посібників, науково-методичних матеріалів та викладання курсів «Адміністративна діяльність поліції», «Поліцейська діяльність», «Адміністративно-юрисдикційна діяльність Національної поліції», «Організаційно-правові основи діяльності патрульної поліції», інших навчальних дисциплін, зокрема в системі підвищення кваліфікації поліцейських (акт Одеського державного університету внутрішніх справ від 20 грудня 2021 р.);

– *науково-дослідній діяльності* – у межах подальшого розроблення теоретичних проблем реалізації адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів (акт Одеського державного університету внутрішніх справ від 23 грудня 2021 р.).

Особистий внесок здобувача. Викладені в дисертації висновки й положення, що становлять її новизну, розроблені автором особисто. Під час обґрунтування окремих найважливіших положень дослідження використано фундаментальні та прикладні праці вчених з відповідним посиланням. В опублікованих у співавторстві наукових публікаціях особистий внесок дисертанта становить не менше 50 % матеріалу.

Апробація матеріалів дисертації. Основні положення дисертації, висновки та рекомендації оприлюднено на таких міжнародних і всеукраїнських науково-практичних та науково-теоретичних конференціях: «Виклики сучасності та наукові підходи до їх вирішення» (м. Київ, 2020 рік); «Актуальні питання науки і практики та шляхи їх вирішення» (м. Київ, 2021 рік); «Науково-практичні засади розвитку наукової думки на сучасному етапі державотворення» (м. Київ, 2021 рік); «Перспективні напрямки розвитку юридичної науки у 21-му сторіччі» (м. Київ, 2022 рік).

Публікації. Результати й висновки, отримані в процесі дослідження, використано та відображено у чотирьох статтях у наукових виданнях, включених до переліку наукових фахових видань України; тезах доповідей на чотирьох міжнародних і всеукраїнських науково-практичних конференціях

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається із вступу, трьох розділів, які містять вісім підрозділів, висновків, списку використаних джерел (170 найменувань на 19 сторінках) та 5 додатків на 17 сторінках. Загальний обсяг дисертації становить 220 сторінок, із них основний текст – 173 сторінки.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ПАРКУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

1.1. Правила паркування транспортних засобів як об'єкт адміністративно-правового регулювання

Значний ріст використання легкових автомобілів у містах та інших населених пунктах призводить до підвищення попиту на паркування транспортних засобів. Наявна дорожня й вулична мережа в багатьох місцях не призначена для сучасного дорожнього руху, але і вона повинна використовуватись для паркування транспортних засобів. Паркування автомобілів на проїзній частині, вздовж тротуару, є звичною справою. Це створює перешкоду для громадського транспорту, автомобілів, що доставляють товар, автомобілів спеціальних служб, прибиранню вулиць, вивезенню снігу тощо. Паркування транспорту на проїзній частині вулиці погіршує видимість, знижує пропускну здатність вулиці, призводить до створення аварійних ситуацій. Надзвичайно гостро постає проблема автомобільного паркування в центральних частинах міста. Недостатня місткість автомобільних стоянок не дає можливості забезпечити нормальне транспортне обслуговування жителів [41, с. 1].

За останні кілька років кількість транспортних засобів збільшилася у зв'язку з прогресом в області машинобудування і зростанням демографічного стану країни, що призвело до проблеми тимчасового і постійного зберігання транспорту на певній території. Паркування автотранспорту (в широкому сенсі) – це тимчасова стоянка автотранспортного засобу незалежно від марки та власності у спеціально обладнаних або відведених для цього місцях, визначених

органами місцевого самоврядування, без відповідальності за збереження транспортного засобу [58, с. 711].

У зв'язку зі збільшенням транспорту у містах треба організовувати комунальні підприємства, виділяти земельні ділянки та обладнувати паркувальні майданчики. Загромадження вулиць, пішохідних та зелених зон припаркованими автомобілями приносить населеним пунктам великі прямі й непрямі збитки. Прямі збитки зумовлені збоями в роботі громадського транспорту, руйнуванням зелених зон, елементів дорожньої інфраструктури, покриття пішохідних зон, яке не розраховане на вагу автомобіля. Оплату за паркування потрібно здійснювати через платіжні автомати або мобільні додатки. Все це призведе не тільки до поліпшення інфраструктури населених пунктів та ситуацій на дорогах, а також до наповнення місцевого бюджету громад [150, с. 328].

Якщо проаналізувати стан сучасної паркувальної системи, можна виокремити наступні проблеми: невідповідність інфраструктури паркування сучасним вимогам; недостатня кількість паркувальних місць на відведених, спеціально обладнаних майданчиках для паркування та паркінгів; низька якість послуг з паркування автотранспорту; недостатня ефективність інформаційного та технічного забезпечення паркувальної діяльності; низький рівень дотримання правил паркування; низька дисципліна оплати паркувальних місць, відповідно до цього велика кількість коштів оминає бюджети міст; недостатня обладнаність платіжними терміналами, які б прозоро дозволяли здійснювати оплату за використану послугу; недостатня відповідальність при порушенні правил паркування; не врахування потреб при паркуванні автомобільного транспорту з нульовим викидом вихлопних газів. Аналіз стану паркувальної мережі в Україні вказує, що проблема глобальна і кожне місто повинне розв'язувати дане питання на місцевому рівні. Прагнучи до європейських стандартів потрібно займатися повним обладнанням паркувальних місць технічними засобами, будівництвом нових паркінгів, а також виховувати культуру громадян щодо дотримання правил паркування та оплати паркувальних послуг. Шляхом комплексної

організації даних заходів можна поповнювати місцевий бюджет та значно зменшити аварійність на вулично-дорожній мережі [33, с. 28].

Не можемо не погодитись, що останнім часом проблемі правового регулювання правил паркування транспортних засобів приділяється значна увага в багатьох нормативно-правових актах. Розглянемо окремі з них.

В першу чергу зазначимо, що в Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, серед основних напрямів реалізації цієї Стратегії визначено:

1. Безпека на дорогах та дорожньої інфраструктури, а саме:

- передбачення проведення аудиту безпеки дорожнього руху та оцінки безпеки дорожнього руху в усіх рішеннях щодо планування і розвитку міст та на дорогах загального користування під час здійснення капітального ремонту, реконструкції та/або нового будівництва, задоволення потреб у безпечній мобільності, забезпечення розвитку паркувальної інфраструктури;

- проведення аналізу та здійснення контролю за якістю впровадження важливих складових безпечної дорожньої інфраструктури згідно з вимогами та/або кращою практикою ЄС, зокрема перегляд стандартів щодо забезпечення безпеки узбіч та влаштування паркувальних місць.

2. Здійснення заходів реагування та управління наслідками дорожньо-транспортних пригод, що передбачає розроблення національної інтерактивної карти доріг загального користування з можливістю позначення на ній, зокрема, місць зупинки, стоянки, паркування, зберігання транспортних засобів [144].

Основним документом у цій сфері звичайно є Правила паркування транспортних засобів, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 3 грудня 2009 р. № 1342, яка визначає, що Правила регламентують організацію та порядок паркування транспортних засобів на вулицях і дорогах населених пунктів. Паркування – розміщення транспортного засобу на майданчику для паркування. Дія цих Правил поширюється на осіб, які розміщують транспортні засоби на майданчиках для паркування, а також на суб'єктів господарювання, які

утримують такі майданчики [129]. Більш детально цей нормативно-правовий акт ми опрацюємо протягом всього нашого подальшого дослідження

Закон України «Про дорожній рух» визначає, наприклад, що до компетенції міських рад та їх виконавчих органів, районних рад та районних державних адміністрацій у сфері дорожнього руху належить:

- прийняття рішень про розміщення, обладнання та функціонування майданчиків для паркування транспортних засобів та стоянок таксі на вулицях і дорогах населених пунктів, здійснення контролю за дотриманням визначених правилами паркування транспортних засобів вимог щодо розміщення, обладнання та функціонування майданчиків для паркування;

- затвердження вимог до облаштування майданчиків для паркування транспортних засобів з урахуванням норм, нормативів, стандартів у сфері благоустрою населених пунктів, державних будівельних норм, технічних умов, Правил дорожнього руху та інших нормативних документів;

- впровадження в межах відповідного населеного пункту автоматизованої системи контролю оплати вартості послуг з паркування, затвердження технічних вимог та завдання до цієї системи;

- уповноваження інспекторів з паркування здійснювати у випадках, визначених законом, розгляд справ про адміністративні правопорушення та проводити тимчасове затримання транспортних засобів [103].

Своєю чергою Закон України «Про автомобільні дороги» встановлює, що складовими вулиць і доріг міст та інших населених пунктів є: проїзна частина вулиць і доріг, трамвайне полотно, дорожнє покриття, штучні споруди, споруди дорожнього водовідводу, технічні засоби організації дорожнього руху, зупинки міського транспорту, стоянки таксі, тротуари, пішохідні та велосипедні доріжки, зелені насадження, наземні та підземні мережі, майданчики для паркування [93].

Натомість Закон України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні» торкається питання місць для безоплатного паркування транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю. Зокрема, власники спеціально обладнаних чи відведених майданчиків для паркування забезпечують

виділення та облаштування в межах майданчиків місць для безоплатного паркування транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю. Водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю, у тому числі на транспортних засобах, що належать підприємствам, установам, організаціям, які здійснюють діяльність у сфері соціального захисту населення, та громадським об'єднанням осіб з інвалідністю, мають право на встановлення на транспортному засобі розпізнавального знака «Водій з інвалідністю» та під час перевезення осіб з інвалідністю користуються всіма перевагами, що надаються водіям з інвалідністю. Водії, які керують транспортними засобами, на яких встановлений розпізнавальний знак «Водій з інвалідністю», повинні мати при собі документи, що підтверджують інвалідність водія або одного з пасажирів. Кількість місць, призначених для безоплатного паркування транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю, становить не менше 10 відсотків загальної кількості місць на спеціально обладнаних чи відведених майданчиках для паркування, але не менше одного місця з позначенням таких місць відповідними дорожніми знаками або дорожньою розміткою [136].

Механізм надання пільг власникам таких транспортних засобів на безоплатне паркування на спеціально обладнаних чи відведених майданчиках для паркування і на безоплатне зберігання на автостоянках, на яких надаються послуги зі зберігання транспортних засобів (крім гаражних кооперативів) визначається Порядком надання пільг водіям з інвалідністю, водіям, які перевозять осіб з інвалідністю, у тому числі транспортними засобами, що належать громадським організаціям осіб з інвалідністю, підприємствам, установам, організаціям, які провадять діяльність у сфері соціального захисту населення, на безоплатне паркування і зберігання транспортних засобів.

Відповідно до цього Порядку право на безоплатне паркування і зберігання транспортних засобів надається:

- водіям з інвалідністю, водіям, які перевозять осіб з інвалідністю;

- громадським організаціям осіб з інвалідністю, підприємствам, установам, організаціям, які провадять діяльність у сфері соціального захисту населення, що є власниками транспортних засобів і перевозять осіб з інвалідністю [123].

Закон України «Про благоустрій населених пунктів» до повноважень виконавчих органів сільських, селищних, міських рад відносить:

- забезпечення виконання місцевих програм та здійснення заходів з благоустрою населених пунктів;
- організація забезпечення на території населеного пункту чистоти й порядку, дотримання тиші в громадських місцях;
- організація місць відпочинку для населення;
- затвердження схем санітарного очищення населених пунктів та впровадження систем роздільного збирання побутових відходів;
- здійснення самоврядного контролю за станом благоустрою та утриманням територій населених пунктів, інженерних споруд та об'єктів, підприємств, установ та організацій, майданчиків для паркування транспортних засобів (у тому числі щодо оплати послуг з користування майданчиками для платного паркування транспортних засобів), озелененням таких територій, охороною зелених насаджень, водних об'єктів тощо;
- визначення місць стоянок транспортних засобів та майданчиків для паркування на об'єктах благоустрою [94].

Різних питань, пов'язаних з правилами паркування торкається Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні». Зокрема, виключно на пленарних засіданнях сільської, селищної, міської ради вирішуються такі питання, як затвердження вимог до облаштування майданчиків для паркування транспортних засобів з урахуванням норм, нормативів, стандартів у сфері благоустрою населених пунктів, державних будівельних норм, технічних умов, Правил дорожнього руху та інших нормативних документів. До відання виконавчих органів сільських, селищних, міських рад належать такі власні (самоврядні) повноваження як:

- підготовка та затвердження переліку спеціально відведених місць для паркування транспортних засобів;
- прийняття рішень про організацію громадських вбиралень, стоянок та майданчиків для паркування автомобільного транспорту, здійснення контролю за їх діяльністю відповідно до закону;
- прийняття рішень про розміщення, обладнання та функціонування майданчиків для паркування транспортних засобів та стоянок таксі на вулицях і дорогах населених пунктів, здійснення контролю за дотриманням визначених правилами паркування транспортних засобів вимог щодо розміщення, обладнання та функціонування майданчиків для паркування;
- впровадження в межах відповідного населеного пункту автоматизованої системи контролю оплати вартості послуг з паркування, затвердження технічних вимог та завдання до цієї системи;
- уповноваження інспекторів з паркування здійснювати у випадках, визначених законом, розгляд справ про адміністративні правопорушення та проводити тимчасове затримання транспортних засобів [134].

Наприклад, Правила зберігання транспортних засобів на автостоянках регламентують організацію та порядок надання послуг щодо зберігання транспортних засобів (автомобілів, автобусів, мотоциклів, моторолерів, мотоколясок, мопедів, причепів), що належать громадянам, а також транзитних транспортних засобів, що здійснюють міжнародні та міжміські перевезення, і поширюються на всі автостоянки (крім автостоянок - гаражних кооперативів), що охороняються, незалежно від форм власності, які є суб'єктами господарської діяльності, чи належать цим суб'єктам. Автостоянка повинна мати тверде покриття (асфальтове, бетонне, гравійне, щебенеve), огорожу, освітлення, телефонний зв'язок, приміщення для обслуговуючого персоналу, в'їзні-виїзні ворота зі шлагбаумом та запасні ворота на випадок термінової евакуації транспортних засобів. У разі потреби й технічної можливості на автостоянках обладнуються класи з безпеки дорожнього руху, пункти технічного огляду та

самообслуговування транспорту, встановлюється пожежна та охоронна сигналізація, гучномовець [128].

Натомість Постанова Кабінету Міністрів України від 2 березня 2010 р. № 258 «Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги з користування майданчиками для платного паркування транспортних засобів» встановлює, що послуги це господарська діяльність, спрямована на використання майданчиків для паркування за їх призначенням, а також санітарного очищення, збереження та облаштування майданчиків відповідно до законодавства, нормативів, норм, стандартів, порядків і правил з урахуванням вимог безпеки дорожнього руху та вимог, затверджених рішенням відповідної сільської, селищної, міської ради. Тарифи на послуги – вартість надання послуг із розрахунку на одне місце для платного паркування за визначений проміжок часу з урахуванням місця розташування майданчика, часу користування ним, типу транспортного засобу та категорій осіб, які розміщують транспортні засоби на майданчиках, що встановлюється органом місцевого самоврядування. Тарифи на послуги визначаються окремо для відведених і спеціально обладнаних майданчиків як відношення річної вартості послуг до річного обсягу їх надання з урахуванням коефіцієнта завантаженості майданчика та коефіцієнтів, що встановлюються органами місцевого самоврядування для досягнення оптимального завантаження вулично-дорожньої мережі [127].

До речі, практична реалізація цих самих тарифів є надзвичайно актуальним питанням. Збільшення кількості автомобілів на дорогах, масове хаотичне паркування транспортних засобів, неякісна інвентаризація паркувальних місць або взагалі відсутність паркувальних місць в містах України призводить не тільки до перевантаження центральної частини міста та обмеження руху пасажирів та водіїв, а також до не наповнення місцевих бюджетів реальними коштами від сплати збору за паркування. Для порівняння сплата збору за місця для паркування транспортних засобів приносить бюджетам американських міст десятки й сотні мільйонів доларів щорічно. Так, у 2016 році Нью-Йорк заробив на міських паркінгах 545 млн дол., або 0,75% доходів бюджету міста. Чикаго

заробило 264 млн дол., або 3,62% доходів бюджету міста. В середньому паркінги приносять бюджетам американських міст 1% доходів. В Україні ж цей показник становить 0,06%, тобто в 16 разів менше [76].

В Україні майже половина обласних центрів не заробляє на паркінгах, відповідно, місцеві бюджети недоотримують мільйони гривень доходу. Відповідальність за недбале відношення посадових осіб до наповнення бюджету реальними коштами в законодавстві України також не передбачена. Земельні ділянки передаються в оренду приватним структурам, які заробляють на міських паркінгах, відповідно, збір за паркування в бюджет громад не платять [150, с. 327].

В умовах розвитку сучасної інфраструктури важливо приділити увагу проблемам паркування та справляння збору за місця для паркування транспортних засобів. Зокрема, необхідні заходи регуляторного впливу з боку місцевої влади, які запобігають:

- паркуванню в заборонених місцях, на тротуарах, адже – це результат недостатнього контролю за виконанням правил дорожнього руху, внаслідок чого утворюються аварійні ситуації на дорозі;
- перевантаженню міста транспортними засобами;
- нераціональному та неефективному збору плати за паркування, яке пов'язане із тим, що не всі учасники дорожнього руху ознайомленні з Правилами паркування транспортних засобів;
- непрозорій діяльності у сфері паркінгу [16, с. 132].

Як ми вже відзначали, в Україні майже половина обласних центрів не заробляє на паркінгах. Деякі міські ради не включають даного збору у податкові надходження, а деякі неефективно провадять політику у сфері організації, функціонування, ціноутворення, координації та контролю в галузі паркування транспортних засобів. Проте, результати досліджень свідчать, що збір за місця для паркування транспортних засобів є доволі перспективним джерелом поповнення місцевих бюджетів. Важливими кроками органів місцевого самоврядування для розв'язання проблем цієї сфери стануть:

- підвищення ефективності контролю за паркуванням в заборонених місцях та процедурою обчислення збору за місця для паркування транспортних засобів;
- покращення обізнаності населення щодо Правил паркування транспортних засобів із метою ознайомлення потенційних платників збору з рішеннями місцевих органів самоврядування;
- зміни системи місцевого оподаткування та розширення законодавчої бази щодо визначення аспектів регулювання даного збору;
- підвищення рівня прозорості справляння даного податку і уникнення тіньової економіки у цій сфері;
- збільшення рівня зацікавленості влади на місцевому рівні в збільшені дохідної частини місцевих бюджетів;
- вивчення світового досвіду здійснення оподаткування у цій сфері, а також забезпечення впровадження процедур, принципів і стандартів паркування, шляхом удосконалення чинної нормативно-правової бази для покращення благоустрою населених пунктів [16, с. 132].

Наступний нормативно-правовий акт, це Типові правила благоустрою території населеного пункту, затверджені наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 27.11.2017 № 310. Зокрема вони визначають, що роботи з утримання в належному стані територій автостоянок включають:

- очищення, миття, відновлення і заміну дорожніх знаків та інформаційних стендів (щитів), належне утримання дорожньої розмітки місць для стоянки або паркування, в'їздів та виїздів, а також транспортних або пішохідних огорожень (у разі наявності);
- систематичне очищення території та під'їзних шляхів від пилу, сміття та листя шляхом їх підмітання та миття;
- забезпечення постійного очищення території та під'їзних шляхів від снігу, починаючи з початку снігопаду, та від ожеледі, починаючи з моменту її

виникнення, і обробки їх фрикційними та іншими протиожеледними матеріалами;

- утримання та поточний ремонт дорожнього покриття і під'їзних шляхів, а також систем поверхневого водовідведення у межах території (у разі наявності);

- забезпечення функціонування паркувальних автоматів, в'їзних та виїзних терміналів (очищення, миття, фарбування, відновлення їх роботи, заміна окремих деталей, планові обстеження, нагляд за справністю, їх технічна підтримка та програмне забезпечення);

- забезпечення утримання та належного функціонування засобів та обладнання зовнішнього освітлення території;

- утримання контрольно-пропускного пункту, приміщення для обслуговуючого персоналу, вбиралень, побутових приміщень тощо (у разі наявності);

- забезпечення функціонування систем відеоспостереження за рухом транспортних засобів на їх території і табло із змінною інформацією про наявність вільних місць (у разі їх наявності), яке розташовується на в'їзді;

- утримання систем протипожежного захисту та зовнішнього протипожежного водопроводу;

- утримання первинних засобів пожежогасіння (вогнегасників), пожежного інвентарю, обладнання та засобів пожежогасіння;

- утримання зелених насаджень, їх охорона та відновлення [130].

Але, як відзначають деякі автори, сьогодні все ще «проблемною» виглядає практика нормативного врегулювання відносин паркування автотранспортних засобів як складника публічного управління. Широта сфери регуляційного впливу, безпосередньо пов'язаної із розв'язанням питань паркування у містах транспортних, зокрема автомобільних, засобів, забезпечення руху транспорту загального користування, зменшення забруднення атмосферного повітря (а точніше «безпека життєвого середовища») тощо, зумовлює потребу використання різноманітного інструментарію публічного адміністрування

зазначених відносин, унормування їх засад (обмеження руху певних автотранспортних засобів, обмеження у певних місцях, у певний час, підвищення вартості паркування, впровадження транспортно-пересадочних вузлів за принципом міжнародної системи Park I Ride, будівництво підземних та наземних багаторівневих паркінгів із залученням інвесторів на умовах концесійних договорів, запровадження електронних систем паркування, що відображають наявність та розташування вільних місць на паркувальних майданчиках (це є позитивний досвід, адже водії в містах з перевантаженим рухом витрачають близько 30% трафіку на пошук вільного місця для паркування) тощо. Специфіка сфери регулюючого впливу, розмаїття процедур, безпосередньо пов'язаних із паркуванням автотранспортних засобів, й «дотичних» відносин зумовила потребу нормативного закріплення засад таких відносин на рівні загальнодержавного нормативно-правового акту й надання можливості регіонального унормування таких відносин суб'єктами публічного адміністрування в умовах децентралізації влади й акценту на урахування регіональних потреб та інтересів. В Україні спроба врегулювати паркування в містах призвела до того, що у 2012 році КМУ України Постановою від 3 грудня 2009 р. № 1342 «Про затвердження Правил паркування транспортних засобів» було прийняте рішення щодо обладнання до 31.03.2012 р. всіх платних паркувальних майданчиків в Україні паркувальними автоматами. Постанова фактично мала на меті сприяти детінізації відносин, унеможливити приховування частини коштів, отриманих паркувальниками готівкою. Перехід на оплату вартості паркування з використанням паркувальних автоматів, за всієї позитивної цілеспрямованості, містить і недоліки, зокрема, невизначеність критеріїв сертифікації паркувальних автоматів ускладнювала цей процес й потенційно передбачала корупційний складник – автоматичне подорожчання вартості паркування завдяки відшкодуванню витрат на придбання недешевих паркувальних автоматів. Як наслідок, виникала проблема колізії інтересів – потреба врегулювання відносин паркування та незадоволення й небажання автовласниками сплачувати вартість паркування [51, с. 160].

Аналізуючи сучасний стан нормативно-правового регулювання та практичної організації сфери паркування транспортних засобів, можна виокремити комплекс проблем які наразі існують в цій сфері.

1. Завантаженість центральної частини міст. Головні причини:

- нестача місць для паркування;
- хаотичне паркування. Водії залишають свої транспортні засоби де та як спаде на думку не керуючись при цьому жодними правилами законодавством.

2. Неналагоджена система оплати за паркування та неможливість вільного ціноутворення. Причинами такої ситуації є наступні:

- систематичне порушення органами місцевого самоврядування вище згадуваної Постанови Кабінету Міністрів від 2 березня 2010 р. № 258 «Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги з користування майданчиками для платного паркування транспортних засобів»;

- відсутність регуляторної функції тарифу;
- низька інвестиційна привабливість інфраструктури паркування.

3. Надмірна жорсткість та невиконання Правил дорожнього руху, державних стандартів та державних будівельних норм, відсутність механізму притягнення до відповідальності. Серед найпоширеніших порушень можна виокремити наступні:

- відстань між майданчиком та пішохідним переходом менше ніж 10 м;
- розміщення місця для паркування впритул, або менше ніж 5 м до контейнерів для побутових відходів;
- платне паркування в місцях, де заборонені стоянка та рух автотранспорту;
- суттєве перевищення кількості запаркованих транспортних засобів (понад норму), які може вмістити майданчик для паркування;
- неякісна розмітка та відсутність розмежувальної розмітки;
- недотримання розмірів паркомісць;
- самовільне розміщення обслуговуючим персоналом «конусів» на майданчиках для паркування, блокуючи окремі місця для паркування.

4. Відсутність якісного регулювання гостьових майданчиків [17, с. 8-12].

Характеризуючи послуги паркування та зберігання на обладнаних стоянках, слід зазначити, що їх споживання викликане ритмічністю роботи міського транспорту, у зв'язку з чим в окремі години чи проміжки часу виникає необхідність здійснення перезміни водіїв або зменшення кількості одиниць транспорту на маршрутах, які необхідно тимчасово десь розташовувати. Із збільшенням кількості транспорту на вулицях міст виявилася така проблема як брак місць для паркування: як для приватного, так і для комунального транспорту. Задля розв'язання цієї проблеми необхідна побудова нових багаторівневих паркінгів та проведення відповідної транспортної політики, яка б зменшувала користування приватним транспортом на найбільш завантажених магістралях міст. Для цього необхідно внести зміни до чинного законодавства щодо вилучення транспортних засобів, які припарковано з порушеннями, на штрафні стоянки. Також кожна окрема громада може запровадити певні обмеження руху приватного транспорту в центрах міст та ін. Крім того, міський транспорт, залучений до перевезень населення, має забезпечуватися місцями для паркування з боку органів місцевого самоврядування [21, с. 352].

Безумовно, така сфера як паркування транспортних засобів окрім загального нормативно-правового регулювання потребує встановлення норм відповідальності за порушення чи не дотримання визначених правил. Головним документом у цьому випадку виступає Кодекс України про адміністративні правопорушення який і передбачає відповідальність за порушення правил паркування, що і буде предметом нашого дослідження в подальших розділах дисертації.

Однак хочеться акцентувати, що 27.09.2018 набув чинності Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування сфери паркування транспортних засобів», який кардинально змінив процедуру притягнення особи до адміністративної відповідальності за порушення правил паркування. Наразі окреслимо тільки основні новели, які започаткував вищевказаний Закон:

- створена законодавча можливість запровадження за рішеннями органів місцевого самоврядування на території відповідних населених пунктів автоматизованої системи контролю оплати паркування;
- можливість фіксації обставин вчиненого правопорушення у режимі фотозйомки або відеозапису без участі особи, яка притягається до відповідальності;
- притягувати порушників до відповідальності мають право не тільки поліцейські, а й інспектори з паркування, яких уповноважують органи місцевого самоврядування;
- штраф за несплату паркування не прив'язаний до неоподаткованого мінімуму доходів громадян, а рахуватиметься у 20 кратному розмірі вартості однієї години користування тим паркувальним майданчиком, на якому знаходиться автомобіль. При фотофіксації порушень діє 50% знижка при оплаті у 10-денний строк;
- за окремі порушення правил паркування передбачена можливість застосування заходу забезпечення провадження у вигляді тимчасового затримання транспортного засобу. Причому інспектори з паркування зобов'язані невідкладно інформувати про тимчасове затримання транспортного засобу відповідні підрозділи Національної поліції;
- визначено також підстави звільнення від відповідальності особи, за якою зареєстрований транспортний засіб, зокрема при вибутті з її володіння номерного знаку або автомобіля внаслідок протиправних дій інших осіб, передачі права керування автомобілем іншій особі на відповідній правовій підставі [36].

1.2. Поняття та особливості адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів

Останнім часом «звичайною», якщо можна так висловитися, стала практика паркування транспортних засобів під забороняючими дорожніми знаками, розміткою тощо, а також на тротуарах, під багатоквартирними будинками, що створює перешкоди для пересування транспортних засобів спеціального призначення (швидкої допомоги, рятувальників, комунальних служб та ін.). Звичайно, що без комплексного підходу (розширення мереж охоронюваних та спеціально обладнаних автостоянок, а також посилення каральної функції держави) розв'язати цю проблему непросто, що є додатковим аргументом посилення у цьому контексті дії заходів відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів [50, с. 167].

Проблема порушення правил дорожнього руху стосується не лише водіїв транспортних засобів, а й пішоходів, велосипедистів, пасажирів громадського транспорту та інших учасників дорожнього руху. Рівень завантаженості автошляхів України інтенсивно зростає, це відповідно породжує збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод. Найголовнішими причинами великої кількості аварій на дорогах України є низький рівень правової культури учасників дорожнього руху й зневага до вимог безпеки під час руху. Правове регулювання у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є важливим інструментом регулювання й охорони правильної організації дорожнього руху та обов'язкового дотримання вимог безпеки. Вплив загальнообов'язкових правил у сфері дорожніх відносин створює належний правовий режим на автотранспорті, що відповідає інтересам держави. Серед засобів, які держава застосовує для боротьби з порушенням законодавства про дорожній рух, найважливіше місце посідає адміністративна відповідальність. Зокрема, дієвим засобом у боротьбі з правопорушеннями у сфері безпеки дорожнього руху є адміністративні превентивні заходи й заходи примусу [160, с. 187].

У своєму становленні й розвитку адміністративна відповідальність, її зміст завжди виступали предметом дискусії науковців і практиків, оскільки навіть сьогодні відсутнє її законодавче визначення та єдиний підхід до розуміння. Зокрема, можна виокремити наступні підходи до розуміння поняття адміністративної відповідальності:

- означає застосування, реалізацію адміністративного стягнення, а також обов'язок особи відповідати перед державою за вчинене протиправне діяння у межах встановленого законом стягнення [1, с. 7];

- застосування до осіб, які вчинили адміністративні проступки, адміністративних стягнень, що тягнуть для цих осіб обтяжливі наслідки майнового, морального особистісного чи іншого характеру і накладаються уповноваженими на те органами чи посадовими особами на підставах і у порядку, встановлених нормами адміністративного права [2, с. 7];

- застосування державними органами, посадовими особами та представниками влади встановлених державою заходів адміністративного впливу до громадян за порушення законності і державної дисципліни [79, с. 42];

- застосування в установленому порядку уповноваженими на те органами та посадовими особами адміністративних стягнень, сформульованих у санкціях адміністративно-правових норм, до винних у вчиненні адміністративних проступків осіб, які містять державний і громадський осуд, осуд їх особистості та протиправного діяння, що виявляється в негативних наслідках, які правопорушники зобов'язані виконати [22, с. 41];

- примусове застосування уповноваженою посадовою особою з дотриманням певної процедури передбачених законодавством заходів впливу за вчинення адміністративного проступку, які виконані правопорушником [53, с. 76];

- специфічна форма негативного реагування з боку держави в особі її компетентних органів на відповідну категорію протиправних проявів (передусім адміністративних проступків), згідно з якою особи, що вчинили ці правопорушення, повинні дати відповідь перед повноважним державним

органом за свої неправомірні дії і понести за це адміністративні стягнення в установлених законом формах і порядку [23, с. 19] тощо.

Як бачимо, існує багато різних підходів до визначення поняття адміністративної відповідальності. Але більшість вчених, так чи інакше, доходять висновку, що адміністративна відповідальність є наслідком вчинення адміністративного правопорушення і виражається в застосуванні адміністративних стягнень. Ми у своєму дослідженні також схилиємось до такої думки, розглядаємо питання адміністративної відповідальності виключно у традиційному її розумінні, а саме, як реагування держави на порушення адміністративно-деліктних норм права. Причому, реагування може бути, як негативним, так і позитивним. З одного боку, це засіб впливу на правопорушника шляхом застосування до нього певних санкцій, а з іншого – інструмент виховного впливу з метою його перевиховання і виправлення. На жаль, КУпАП також не закріплює поняття адміністративної відповідальності у вигляді конкретного визначення, хоча використовує його, взявши за основу дві ознаки: адміністративне правопорушення та адміністративне стягнення [65, с. 64].

Інститут адміністративної відповідальності є засобом охорони практично в усіх сферах суспільних відносин, у тому числі й у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Тому норми про відповідальність за проступки в цій сфері містяться як у КУпАП, так і в багатьох інших нормативних актах. Незважаючи на численні зміни й доповнення до чинного КУпАП, кількість порушень норм і правил у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху щороку збільшується, стан аварійності на автошляхах України дедалі погіршується, що певною мірою свідчить про недоліки правової охорони цієї сфери суспільних відносин заходами адміністративної відповідальності [72, с. 47].

Таке ж поняття, як адміністративна відповідальність за порушення правил паркування транспортних засобів, до недавнього часу, взагалі не згадувалося. Норми, що регулювали організацію та порядок паркування транспортних засобів на вулицях і дорогах населених пунктів, взагалі не були захищені адміністративно-деліктним законодавством.

Безпосередньо Правила паркування транспортних засобів (затв. постановою Кабінету Міністрів України від 3 грудня 2009 р. № 1342) передбачають, що порушення цих Правил тягне за собою відповідальність згідно із законом [129].

В адміністративно-деліктному законодавстві також були відсутні склади правопорушень, що безпосередньо стосуються порушень правил паркування транспортних засобів, інститут адміністративної відповідальності не застосовувався у сфері паркування транспортних засобів, що було суттєвим недоліком.

Вперше адміністративна відповідальність за порушення правил паркування транспортних засобів була введена лише у 2014 році шляхом доповнення Кодексу України про адміністративні правопорушення новою статтею 152-1 «Порушення правил паркування транспортних засобів та порушення правил обладнання майданчиків для платного паркування транспортних засобів» [98].

В сучасних умовах значно збільшується інтерес до правового інституту адміністративної відповідальності, що пов'язано, у першу чергу:

- з проведенням масштабної адміністративної реформи, яка зачіпає багато прав та свобод громадян України;
- з наповненням публічного управління новим змістом з метою забезпечення захисту прав людини і громадянина;
- з декриміналізацією українського законодавства під впливом демократизації життя суспільства [5, с. 210].

Поряд із декриміналізацією та депіналізацією (коли діяння перестає бути кримінально караним, а за його вчинення встановлюється адміністративна відповідальність) також з'являються нові склади адміністративних правопорушень. Саме цей фактор зумовив доповнення КУпАП статтею 152-1 «Порушення правил паркування транспортних засобів та порушення правил обладнання майданчиків для платного паркування транспортних засобів», що вперше встановила відповідальність за передбачені нею діяння.

Адміністративна відповідальність, як і інші види юридичної відповідальності, застосовується з дотриманням певних принципів. Під принципами адміністративної відповідальності заведено вважати основоположні і керівні засади, згідно з якими будується вся діяльність компетентних органів і посадових осіб із застосування і здійснення відповідних заходів адміністративної відповідальності і регулювання суспільних відносин, пов'язаних з попередженням і припиненням адміністративних правопорушень. Проаналізувавши законодавство України про адміністративну відповідальність, а також беручи до уваги думки з цього приводу багатьох вчених-адміністративістів, до принципів адміністративної відповідальності, на нашу думку, можна віднести:

1. Законність. Узагалі законність один з основоположних принципів діяльності державних органів, громадських організацій, роботи посадових осіб і поведінки громадян [40, с. 208]. Безперечно, сфера відносин адміністративної відповідальності не є виключенням. Принцип законності адміністративної відповідальності знаходить своє закріплення у ст. 7 КУпАП. В ній йде мова про те, що ніхто не може бути підданий заходу впливу у зв'язку з адміністративним правопорушенням інакше як на підставах і в порядку, встановлених законом. Провадження в справах про адміністративні правопорушення здійснюється на основі суворого додержання законності. Застосування уповноваженими на те органами і посадовими особами заходів адміністративного впливу провадиться в межах їх компетенції, згідно з законом. Додержання вимог закону при застосуванні заходів впливу за адміністративні правопорушення забезпечується систематичним контролем з боку вищестоящих органів і посадових осіб, правом оскарження, іншими встановленими законом способами. Прокурор здійснює нагляд за додержанням законів при застосуванні заходів впливу за адміністративні правопорушення шляхом реалізації повноважень щодо нагляду за додержанням законів при застосуванні заходів примусового характеру, пов'язаних з обмеженням особистої свободи громадян [49].

2. Принцип відповідальності за винне діяння. Під виною розуміють внутрішнє психічне ставлення правопорушника до вчиненого ним проступку і його наслідків. Вина являє собою об'єктивний факт, який підлягає доведенню. У ст. 9 КУпАП прямо сказано, що адміністративне правопорушення діяння винне. Відсутність у діянні вини виключає наявність у ньому такого елементу складу правопорушення, як суб'єктивна сторона і складу адміністративного проступку взагалі, а отже і відсутність підстав притягнення особи до адміністративної відповідальності.

3. Принцип персональної відповідальності (індивідуалізації відповідальності). Він означає, що міра відповідальності встановлюється кожному правопорушникові індивідуально з урахуванням характеру правопорушення, способу, форми, місця і часу його вчинення, форми вини, особи правопорушника, усіх пом'якшуючих і обтяжуючих обставин справи. Реалізація зазначеного принципу сприяє закріпленню у законодавстві можливості вибору адміністративного стягнення з кількох можливих, або конкретного розміру стягнення, у межах передбаченого мінімуму і максимуму, виходячи із характеру правопорушення і особи винного.

4. Невідворотність відповідальності. Цей принцип означає, що кожна особа, яка вчинила адміністративне правопорушення, повинна понести відповідальність, до неї має бути застосована передбачена законом санкція. Але, на нашу думку, цей принцип в літературі звужується. Так, до особи за вчинення адміністративного правопорушення можуть бути застосовані й інші заходи впливу, а не тільки адміністративне стягнення. Зокрема, йдеться про відповідальність неповнолітніх та осіб, на яких поширюється дія дисциплінарних статутів.

5. Принцип відповідності покарання вчиненому проступку. Сутність його полягає в тому, що санкції відповідних адміністративних норм мають каральний характер. Це дозволяє диференційовано підходити до оцінки суспільної шкідливості правопорушення. Міра покарання правопорушника за вчинений проступок повинна відповідати ступеню суспільної шкідливості

правопорушення, а також враховувати рівень небезпечності самої особи та її поведінки.

6. Доцільність адміністративної відповідальності. Це певне співвідношення мети адміністративної відповідальності і практичної діяльності суб'єктів адміністративно-деліктних правовідносин щодо здійснення цієї мети. Тобто, заходи адміністративного впливу, які застосовуються до правопорушників, повинні чітко відповідати меті адміністративної відповідальності [65, с. 71].

Досліджуючи питання адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів, ми спробуємо виділити її специфічні особливості, адже раніше це питання не досліджувалося.

Проаналізувавши думки вчених стосовно загальних ознак адміністративної відповідальності, а також дослідивши норми законодавства, які встановлюють адміністративну відповідальність за порушення правил паркування транспортних засобів, ми можемо виокремити такі її особливості:

1. Підставою адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів є адміністративний проступок, який посягає на організацію та порядок паркування транспортних засобів на вулицях і дорогах населених пунктів.

Порядок паркування транспортних засобів на вулицях і дорогах населених пунктів встановлюється, в першу чергу, Правилами паркування транспортних засобів [129], а також Правилами дорожнього руху [140].

2. Об'єктом даних адміністративних правопорушень виступають суспільні відносини у сфері благоустрою населених пунктів.

Відповідно до Закону України «Про благоустрій населених пунктів», благоустрій населених пунктів це комплекс робіт з інженерного захисту, розчищення, осушення та озеленення території, а також соціально-економічних, організаційно-правових та екологічних заходів з покращання мікроклімату, санітарного очищення, зниження рівня шуму та інше, що здійснюються на території населеного пункту з метою її раціонального використання, належного

утримання та охорони, створення умов щодо захисту і відновлення сприятливого для життєдіяльності людини довкілля [94].

3. Суб'єктами адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів відповідно до КУпАП є індивідуальні суб'єкти. В залежності від виду вчиненого правопорушення вони диференціюються на загальних суб'єктів – фізичних осіб та спеціальних суб'єктів – посадових осіб суб'єктів господарювання, які утримують майданчики для платного паркування транспортних засобів.

4. Правом складання протоколу про адміністративне порушення правил паркування транспортних засобів наділені уповноважені на те посадові особи органів Національної поліції та члени громадських організацій осіб з інвалідністю.

Зауважимо, що положення статті 256 КУпАП не передбачають вимог щодо конкретної форми протоколу про адміністративне правопорушення та не уповноважують жодну особу чи орган на встановлення такої форми. Але, відповідні державні органи, чий посадові особи наділені повноваженнями на складання таких протоколів, затверджують форми цих документів своїми відомчими інструкціями. Така форма, наприклад, встановлена Інструкцією з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції [106], Інструкцією з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі [108], Інструкцією з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення Державною міграційною службою України [105], Інструкції з оформлення податковими органами матеріалів про адміністративні правопорушення [107], Інструкцією з оформлення посадовими особами Державної прикордонної служби України матеріалів справ про адміністративні правопорушення [109], Інструкції з оформлення посадовими особами ДСНС матеріалів про адміністративні правопорушення [110] тощо.

5. Справи про адміністративні порушення правил паркування транспортних засобів можуть розглядатись різними суб'єктами адміністративної юрисдикції:

- виконавчі комітети (а в населених пунктах, де не створено виконавчих комітетів, - виконавчі органи, що виконують їх повноваження) (ч. 1-5 та 8 ст. 152¹ КУпАП);

- від імені виконавчих комітетів (а у населених пунктах, де не створено виконавчих комітетів, - виконавчих органів, що виконують їх повноваження) сільських, селищних, міських рад уповноважені виконавчим комітетом (виконавчим органом) сільської, селищної, міської ради посадові особи виконавчих органів сільської, селищної, міської ради – інспектори з паркування (ч. 1, 2 та 8 ст. 152¹ КУпАП);

- органи Національної поліції (ч. 6-8 ст. 152¹ КУпАП).

6. Окремі категорії справ про адміністративні порушення правил паркування транспортних засобів розглядаються у скорочений термін.

Згідно зі ст. 277 КУпАП, справа про адміністративне правопорушення розглядається у п'ятнадцятиденний строк з дня одержання органом (посадовою особою), правомочним розглядати справу, протоколу про адміністративне правопорушення та інших матеріалів справи. Але справи про адміністративні правопорушення, передбачені ч. 1, 2 та 8 статті 152¹ КУпАП, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), розглядаються уповноваженою особою невідкладно після виявлення правопорушення та отримання відомостей про суб'єкта цього правопорушення.

7. За вчинення адміністративного порушення правил паркування транспортних засобів законом передбачене єдине адміністративне стягнення – штраф. Відповідно до ст. 27 КУпАП штраф є грошовим стягненням, що накладається на громадян, посадових та юридичних осіб за адміністративні правопорушення у випадках і розмірі, встановлених цим Кодексом та іншими законами України.

Особливістю штрафу за вказаний вид правопорушень є те, що в залежності від об'єктивної сторони правопорушення розмір штрафу визначається двома способами:

- в кратному розмірі від вартості однієї години послуги з користування тим майданчиком для платного паркування транспортних засобів, на якому знаходиться транспортний засіб у момент порушення;
- неоподатковуваний мінімум доходів громадян.

За одиницю обчислення неоподатковуваний мінімум доходів громадян був прийнятий відповідно до Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення адміністративної відповідальності у вигляді штрафу» від 07.02.1997 р. [100]. На сьогоднішній день, Податковим кодексом України закріплено, що якщо норми інших законів містять посилання на неоподатковуваний мінімум доходів громадян, то для цілей їх застосування використовується сума в розмірі 17 гривень, крім норм адміністративного та кримінального законодавства в частині кваліфікації адміністративних або кримінальних правопорушень, для яких сума неоподатковуваного мінімуму встановлюється на рівні податкової соціальної пільги, визначеної для відповідного року [86].

8. Окремі, відмінні від загальних, вимоги до змісту постанови у справі про адміністративне правопорушення у сфері паркування транспортних засобів.

Так, відповідно до ч. 3 ст. 283 КУпАП постанова по справі про адміністративне правопорушення у сфері паркування транспортних засобів, крім даних, визначених частиною другою цієї статті, повинна містити відомості про:

- дату, час і місце вчинення адміністративного правопорушення;
- транспортний засіб, який зафіксовано в момент вчинення правопорушення (марка, модель, номерний знак);
- технічний засіб, яким здійснено фото або відеозапис (якщо такий запис здійснювався);
- розмір штрафу та порядок його сплати;

- правові наслідки невиконання адміністративного стягнення та порядок його оскарження;
- відривну квитанцію із зазначенням реквізитів та можливих способів оплати адміністративного стягнення у вигляді штрафу [49].

Постанова по справі про порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису), крім даних, визначених частинами другою і третьою цієї статті, повинна містити відомості про адресу веб-сайту в мережі Інтернет, на якому особа може ознайомитися із зображенням чи відеозаписом транспортного засобу в момент вчинення адміністративного правопорушення, ідентифікатор для доступу до зазначеної інформації та порядок звільнення від адміністративної відповідальності [49].

9. Окремі особливості оскарження постанови у справі про адміністративне правопорушення.

Так, відповідно до п. 4 ч. 1 ст. 288 КУпАП постанову інспектора з паркування про накладення адміністративного стягнення (ч. 1, 2 та 8 ст. 152⁻¹ цього Кодексу) – можливо оскаржити в районний, районний у місті, міський чи міськрайонний суд у порядку, визначеному Кодексом адміністративного судочинства України, з урахуванням особливостей, визначених цим Кодексом.

Також на противагу загальному правилу, що скаргу на постанову по справі про адміністративне правопорушення може бути подано протягом десяти днів з дня винесення постанови, щодо постанов по справі про порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), скаргу може бути подано протягом десяти днів з дня набрання постановою законної сили.

10. Законом передбачено можливість розгляду справи про порушення правил паркування без присутності особи, яка притягається до відповідальності.

Так, відповідно до ст. 279¹ КУпАП, у разі якщо адміністративне порушення правил паркування транспортних засобів зафіксовано в режимі фотозйомки (відеозапису), посадова особа уповноваженого підрозділу Національної поліції

або інспектор з паркування за даними Єдиного державного реєстру транспортних засобів, а також у разі необхідності - за даними Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб - підприємців та громадських формувань встановлює відповідальну особу. Посадова особа уповноваженого підрозділу Національної поліції або інспектор з паркування зобов'язані розмістити на лобовому склі транспортного засобу копію постанови про притягнення до адміністративної відповідальності (якщо технічні можливості дозволяють встановити відповідальну особу) або повідомлення про притягнення до адміністративної відповідальності (якщо технічні можливості не дозволяють встановити відповідальну особу) [49].

11. Можливість внесення змін до постанови у справі про адміністративне правопорушення у разі звільнення відповідальної особи від адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису).

Так, відповідно до ст. 279³ КУпАП, якщо особа, яка керувала транспортним засобом на момент вчинення зазначеного правопорушення, звернулася особисто до органу (посадової особи), уповноваженого розглядати справи про адміністративні правопорушення, із заявою про визнання зазначеного факту адміністративного правопорушення та надання згоди на притягнення до адміністративної відповідальності, а також надала документ (квитанцію) про сплату відповідного штрафу, до винесеної постанови стосовно відповідальної особи вносяться зміни щодо визначення суб'єктом правопорушення особи, яка фактично керувала транспортним засобом у момент вчинення правопорушення, зафіксованого в режимі фотозйомки (відеозапису) [49].

12. На відміну від загального правила коли постанова адміністративного органу (посадової особи) у справі про адміністративне правопорушення набирає законної сили після закінчення строку оскарження цієї постанови, постанова по справі про адміністративне порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису), набирає законної сили після її

вручення особі або отримання поштового повідомлення про вручення або про відмову в її отриманні, або повернення поштового відправлення з позначкою про невручення, або під час її виконання у випадках, передбачених ч. 1 ст. 300⁻¹ КУпАП.

13. Особливий порядок виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу за порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису).

Згідно зі ст. 300⁻¹ КУпАП у разі сплати відповідальною особою 50 відсотків розміру штрафу за постановою про накладення адміністративного стягнення за порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису), до вручення такої постанови 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 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.

14. У разі оформлення інспектором з паркування адміністративних матеріалів за вчинення порушення правил паркування транспортних засобів, законом передбачена можливість застосування ним такого заходу забезпечення провадження у справі про адміністративне правопорушення, як тимчасове затримання транспортного засобу шляхом доставлення для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку за допомогою спеціального автомобіля – евакуатора.

Завершуючи аналітичний огляд теоретичних положень і змісту адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів, сформулюємо її узагальнене поняття.

Адміністративна відповідальність за порушення правил паркування транспортних засобів виражається у застосуванні спеціально уповноваженими суб'єктами адміністративної юрисдикції заходів адміністративного впливу (примусу) до особи, яка вчинила адміністративне порушення правил паркування транспортних засобів з метою захисту суспільних відносин у сфері благоустрою населених пунктів, на основі і в порядку встановленому чинним законодавством.

1.3. Місце Національної поліції у системі суб'єктів попередження порушень правил паркування транспортних засобів

На сьогоднішній день, Національна поліція має функціонувати з урахуванням міжнародних стандартів, зокрема Рекомендації Комітету Міністрів державам – учасникам Ради Європи «Про Європейський кодекс поліцейської етики», ухваленої Комітетом міністрів 19 вересня 2001 на 765-му засіданні заступників міністрів, відповідно до якої цілями поліції визначено: підтримка публічного спокою, забезпечення права і порядку в суспільстві; захист і дотримання основоположних прав і свобод особи, закріплених, зокрема, в Європейській конвенції про права людини; запобігання та подолання злочинності; надання допомоги і послуг суспільству. Органи Національної поліції України відіграють важливу роль у реалізації функцій демократичної, соціальної, правової держави. Особам, що перебувають на службі в цих органах, надаються владні повноваження, здійснюючи які вони представляють державу, а тому тільки відповідальне їх ставлення до виконання наданих повноважень забезпечує нормальну реалізацію поставлених перед органами завдань [34, с. 7].

Безпека дорожнього руху на сьогодні є ключовим елементом розвитку суспільства. Велика кількість транспортних засобів є невід'ємною частиною

економіки країн, але водночас транспортні засоби несуть небезпеку життю громадян. Лідери багатьох держав світу об'єднують свої зусилля для зменшення кількості постраждалих та травмованих внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Міжнародна спільнота приділяє значну увагу розробленню та здійсненню практичних заходів з безпеки дорожнього руху, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму [144].

Звернемось до теоретичних напрацювань щодо розуміння безпеки дорожнього руху, невід'ємною складовою якої є правила паркування транспортних засобів.

Через відсутність у національному законодавстві України визначення безпеки дорожнього руху як правової категорії, окремі автори визначають останню як систему правових норм та суспільних відносин, обумовлених їх реалізацією, які у своїй сукупності спрямовані на формування режиму правомірного, раціонально обумовленого та безпечного використання транспортних засобів, дорожньо-транспортної інфраструктури, забезпечення яких досягається контрольно-наглядовими, реєстраційно-дозвільними та правозастосовними заходами інститутів публічної влади та органів місцевого самоврядування [151, с. 164].

Ураховуючи наведене, спробуємо окреслити визначальні риси безпеки дорожнього руху. По-перше, це рівень захищеності – певний формальний показник (абсолютні або відносні статистичні дані) стану дорожнього руху. По-друге, це реальне відчуття суспільством, населенням країни, кожним окремим учасником дорожнього руху захищеності від загрози стати жертвою дорожньо-транспортної пригоди. По-третє, це визначальний принцип організації дорожнього руху як суспільних відносин (наприклад, людині не завжди може бути комфортно користуватися пасками безпеки під час руху в транспортному засобі, але це безпечніше). По-четверте, це систематична діяльність уповноважених суб'єктів, яка цілеспрямована на виявлення та усунення або нівелювання (мінімізацію) можливого ризику з боку негативних факторів. Саме остання риса є визначальною в кінцевому підсумку, оскільки від ефективності

такої діяльності залежить належний рівень забезпечення безпеки дорожнього руху [84, с. 59].

Визначаючи сутність дорожнього руху як сукупності суспільних відносин, нами спеціально було акцентовано на їх різноплановості. Зокрема, відносини в сфері дорожнього руху мають зв'язок із відносинами, що безпосередньо не пов'язані із переміщенням людей і вантажів, а мають допоміжний характер. Тобто зі сферою дорожнього руху пов'язано низку відносин, спрямованих на забезпечення його функціонування. Як приклад можна назвати відносини: щодо підготовки (перепідготовки) водіїв; видачі дозвільних документів; надання адміністративних послуг; підтримання автомобільних доріг у належному стані; проведення будівельних робіт; розвиток інфраструктури, зокрема і у сфері паркування транспортних засобів тощо [153, с. 174].

Можемо погодитись з думкою Л.І. Сопільника, що забезпечення безпеки дорожнього руху – це вид управлінської діяльності державних органів, підприємств, установ, організацій, пов'язаної з експлуатацією джерел підвищеної небезпеки, змістом якої є виявлення детермінантів аварійності, розробка і здійснення комплексних профілактичних заходів щодо попередження і усунення причин і умов порушення правил, норм і стандартів у сфері дорожнього руху, захисту життя і здоров'я, збереження транспортних засобів, вантажу та дорожніх споруд [156, с. 30].

Слід наголосити, що Правилами паркування транспортних засобів конкретно передбачено, що контроль за виконанням цих Правил здійснює уповноважений підрозділ Національної поліції саме у частині забезпечення безпеки дорожнього руху на майданчиках для паркування [129]. Отже, Національна поліція безпосередньо реалізовує надані їй Законом України «Про Національну поліцію» повноваження щодо здійснення контролю за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, реалізуючи їх у сфері паркування.

Відзначимо, що в адміністративно-правовій науці сьогодні відсутній єдиний підхід щодо визначення суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху.

Зокрема, одні вчені дотримуються думки, що суб'єктом державного регулювання транспортної системи є «організаційно відокремлена складова частина системи органів виконавчої влади (їх посадових і службових осіб), що має державно-владні, розпорядчі, організаційні повноваження» [149, с. 203]. Інші вважають, що систему суб'єктів управління у сфері безпеки дорожнього руху утворюють державні (регіональні, галузеві) та громадські (органи місцевого самоврядування, громадські організації) суб'єкти управління [155, с. 181]. Окремі дослідники стверджують, що суб'єкт владних відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху – це державний орган, який наділений компетенцією застосування заходів державного впливу з метою забезпечення прав, свобод та законних інтересів громадян у сфері безпеки дорожнього руху [70, с. 11].

Унаслідок аналізу наведених поглядів можна дійти висновку про те, що до суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху належать органи державної влади, органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування, а також деякі недержавні організації. Суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху, реалізуючи свою компетенцію, широко використовують управлінські методи, форми й засоби [30, с. 33].

Особливе місце у забезпеченні безпеки дорожнього руху займають Міністерство внутрішніх справ України та органи Національної поліції України. Доцільно нагадати, що Державна автомобільна інспекція України, яка функціонувала у складі МВС України до його реформування, належала саме до суб'єктів державного управління безпекою дорожнього руху у вузькому розумінні [28, с. 7].

При внесенні змін до Закону України «Про дорожній рух» у зв'язку із реформуванням Міністерства внутрішніх справ України, із нього була виключена норма про те, що «забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні покладається на відповідний підрозділ Міністерства внутрішніх справ України».

Логіка законодавця при внесенні даної зміни зрозуміла з огляду на розмежування повноважень між Міністерством внутрішніх справ України та Національною поліцією. Проте, результатом виключення норми стала відсутність прямого закріплення у даному законі суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху. З іншого боку, позитивним моментом внесених змін стало доповнення Закону окремими статтями, що встановлюють повноваження Міністерства внутрішніх справ України та Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [29, с. 59].

Як слушно зауважує М.Ф. Криштанович, Національна поліція, вступаючи в найрізноманітніші правові відносини з громадянами, наділена цілим комплексом завдань і функцій (напрямів діяльності). Зокрема, автор до основних функцій Національної поліції України відносить наступні:

- адміністративна;
- профілактична (превентивна);
- кримінально-процесуальна;
- оперативно-розшукова;
- дозвільна;
- охоронна;
- сервісна;
- функція інформаційного забезпечення;
- функція міжнародного співробітництва [62, с. 194].

Не виникає сумніву в тому, що такі функції як адміністративна, профілактична (превентивна), дозвільна, охоронна, сервісна реалізуються поліцією в сфері паркування транспортних засобів.

Дослідники даного питання неодноразово відзначали, що головне - попередити самі факти порушення громадянами правил паркування транспортних засобів, а не вирішувати вже їх наслідки, тобто притягувати винних до відповідальності.

Не останнє місце в системі заходів спрямованих на попередження порушень правил паркування транспортних засобів займають правоохоронні

органи, в першу чергу, органи і підрозділи Національної поліції України. Системний аналіз організації роботи поліції як органу, який в першу чергу здійснює сервісні функції, дозволяє стверджувати, що діяльність Національної поліції у цій сфері, насамперед повинна розглядатись через призму забезпечення дотримання громадянами правил дорожнього руху як передумови недопущення порушення правил паркування транспортних засобів [169, с. 272].

Як відзначив Голова Національної поліції Ігор Клименко, безпечні дороги – акцент, який заслуговує окремої уваги. Минулого року ми зафіксували незначне збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод (понад 168 тисяч). У середньому кожні 3 хвилини траплялося ДТП, у яких кожні 15 хвилин травмувалася особа, а кожні 3 години – гинула. Найчастіше аварії трапляються через перевищення безпечної швидкості, порушення правил маневрування, а також керування в нетверезому стані. З метою зменшення аварійності на дорогах, починаючи з 01 червня 2020 року, у країні запрацювала система автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху. На цей час працюють 48 комплексів автофіксації. При цьому варто зауважити, що на тих ділянках автодоріг, де розміщені такі камери, кількість ДТП зменшилася втричі. На сьогодні поліцією підготовлено декілька законодавчих ініціатив, зокрема це посилення відповідальності за керування транспортними засобами в стані сп'яніння, можливості зупинки транспортного засобу для перевірки стану водія, підвищення розміру штрафу за порушення правил дорожнього руху пішоходами тощо [43].

У світлі цього маємо відзначити, що Національна поліція як інститут держави здійснює як правоохоронні, так і правозахисні функції, що створює додаткові умови для ефективного забезпечення прав і свобод людини і громадянина. Зазначення «захисту прав» серед основних завдань поліції, а також у самому визначенні цього органу прямо не вплине на якість роботи поліцейських, однак дозволяє розширити розуміння як суспільством, так і працівниками цих структур важливість орієнтації роботи на забезпечення, в

широкому розумінні, прав і свобод людини та орієнтації на утвердження правових принципів, закріплених в Конституції України [15, с. 128].

Варто наголосити, що права, свободи й законні інтереси працівників Національної поліції України становлять основу їх правового статусу та визначають їх положення в суспільстві й державі. Разом із цим, окрім загальних ознак, правам, свободам і законним інтересам поліцейських притаманні низка ознак, які зумовлюються їх належністю до особливої соціальної групи, яка має на меті реалізацію оборонної функції держави та несення особливого виду державної служби. З огляду на це можна виділити специфічні види прав, свобод і законних інтересів, які притаманні виключно громадянам України, які є поліцейськими. При цьому, оскільки працівники Національної поліції є особами, які наділені державно-владними повноваженнями, їхні права виражаються в їх повноваженнях [19, с. 44].

Науковці неодноразово відзначали, що поліція має доволі широке і разом із тим неоднозначне коло повноважень. З одного боку, вони характеризуються непотрібною деталізацією та навіть дублюванням, а з іншого мають доволі розпливчастий характер, особливо це стосується її так званих «додаткових» повноважень [81, с. 12].

На думку Д.М. Ластовича, повноваження Національної поліції як суб'єкта надання поліцейських послуг – це закріплена на законодавчому рівні сукупність її прав, якими вона може скористатися, та обов'язків, які вона повинна виконувати, реалізуючи своє функціональне призначення як сервісного органу влади. Виходячи зі змісту Закону України «Про Національну поліцію», можна говорити про три групи повноважень, якими наділена Національна поліція, а саме: основні, повноваження у сфері інформації та додаткові повноваження. Втім, даний перелік повноважень також слід доповнити організаційними повноваженнями, про їх наявність у зазначеного органу влади можна судити, виходячи із змісту Положення про Національну поліцію [64, с. 38].

Зокрема, поліція відповідно до покладених на неї завдань у межах своєї компетенції, визначеної законом, має наступні основні повноваження що стосуються сфери паркування транспортних засобів:

- здійснює превентивну та профілактичну діяльність, спрямовану на запобігання вчиненню правопорушень;
- виявляє причини та умови, що сприяють вчиненню кримінальних та адміністративних правопорушень, вживає у межах своєї компетенції заходів для їх усунення;
- у випадках, визначених законом, здійснює провадження у справах про адміністративні правопорушення, приймає рішення про застосування адміністративних стягнень та забезпечує їх виконання;
- регулює дорожній рух та здійснює контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі;
- здійснює супроводження транспортних засобів у випадках, визначених законом;
- видає відповідно до закону дозволи на рух окремих категорій транспортних засобів; у випадках, визначених законом, видає та погоджує дозвільні документи у сфері безпеки дорожнього руху;
- виявляє транспортні засоби особистого користування, тимчасово ввезені на митну територію України громадянами більш як на 30 діб та не зареєстровані в Україні у встановлені законодавством строки [135].

Окремої уваги в контексті нашого дослідження заслуговують повноваження поліції у сфері інформаційно-аналітичного забезпечення.

Зокрема, відповідно до ст. 25 Закону України «Про Національну поліцію», поліція в рамках інформаційно-аналітичної діяльності:

- формує бази (банки) даних, що входять до єдиної інформаційної системи Міністерства внутрішніх справ України;
- користується базами (банками) даних Міністерства внутрішніх справ України та інших органів державної влади;

- здійснює інформаційно-пошукову та інформаційно-аналітичну роботу;
- здійснює інформаційну взаємодію з іншими органами державної влади України, органами правопорядку іноземних держав та міжнародними організаціями [135].

Акцентуємо на тому, що поліція формує та користується базами (банкми) даних Міністерства внутрішніх справ України та інших органів державної влади бази (банки) даних, що входять до єдиної інформаційної системи Міністерства внутрішніх справ України та інших органів державної влади. Можемо виокремити три бази даних, які найчастіше поліція використовує при забезпеченні контролю за дотриманням правил паркування транспортних засобів.

1. Єдиний державний реєстр транспортних засобів.

Посадові особи суб'єктів єдиної інформаційної системи МВС, яким безперечно є Національна поліція, здійснюють пошукові дії згідно з наданими правами доступу відповідно до їх повноважень, визначених законодавством.

Пошук відомостей в реєстрі здійснюється за одним з таких критеріїв:

- прізвище, ім'я, по батькові (за наявності) власника (належного користувача) та дата його народження;
- реєстраційний номер облікової картки платника податків або серія (за наявності) та номер паспорта (для фізичних осіб, які через свої релігійні переконання відмовляються від прийняття реєстраційного номера облікової картки платника податків відповідно до закону);
- повне найменування юридичної особи;
- ідентифікаційний код юридичної особи в Єдиному державному реєстрі підприємств та організацій України;
- дата або період, за який здійснюється пошук;
- номерний знак запитуваного транспортного засобу;
- інші критерії, відповідно до законодавства [32].

В першу чергу реєстр використовується при розгляді справ про порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки

(відеозапису) для встановлення відповідальної особи, зазначеної у ч. 1 ст.14² КУпАП.

2. Реєстр адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.

Зокрема, реєстр забезпечує збирання, зберігання, облік, пошук, узагальнення та надання відомостей про:

- осіб, до яких застосовано адміністративні стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;
- протоколи про адміністративні правопорушення та постанови у справах про адміністративні правопорушення;
- стан проходження інформації та постанов;
- протоколи, надіслані до суду;
- постанови, надіслані до органів державної виконавчої служби;
- відомості про прийняті у справі про адміністративне правопорушення рішення;
- виконання постанов про накладення адміністративного стягнення;
- надходження коштів від сплати адміністративних штрафів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;
- тимчасово вилучені посвідчення водія;
- видані тимчасові дозволи на право керування транспортними засобами;
- тимчасове затримання транспортних засобів;
- направлення водіїв транспортних засобів для огляду щодо алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду [118].

3. Єдиний державний реєстр юридичних осіб, фізичних осіб - підприємців та громадських формувань.

Доступ органів Національної поліції до відомостей Єдиного державного реєстру забезпечується через портал електронних сервісів, у тому числі шляхом автоматизованого доступу з використанням програмних засобів ведення

інформаційно-телекомунікаційних систем відповідних державних органів за допомогою прикладного програмного інтерфейсу Єдиного державного реєстру, шляхом отримання витягу з Єдиного державного реєстру в електронній формі, а також до документів, що містяться в реєстраційній справі, в електронній формі [122].

Таким чином, під превентивною роботою поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху варто розуміти врегульовану нормами адміністративно-процесуального права діяльність спеціально уповноважених підрозділів поліції щодо здійснення превентивної (профілактичної) роботи, спрямованої на недопущення порушень установлених правил у сфері безпеки дорожнього руху шляхом попередження, виявлення причин та умов, що сприяють учиненню адміністративних правопорушень, ужиття в межах своєї компетенції заходів що до їх усунення, а також притягнення до адміністративної відповідальності порушників у сфері безпеки дорожнього руху, проведення роз'яснювальної роботи щодо дотримання правил дорожнього руху його учасниками. Отже, основними напрямками превентивної роботи поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є запровадження системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, притягнення до адміністративної відповідальності порушника Правил дорожнього руху, проведення роз'яснювальної роботи та пропаганди безпеки дорожнього руху тощо [82, с. 42].

Визначаючи підрозділи поліції які безпосередньо реалізують повноваження у сфері забезпечення дорожнього руху, в тому числі у сфері паркування транспортних засобів, слід виходити з того, що під поняттям «підрозділ поліції» в цьому контексті розуміються два різні підрозділи поліції:

- територіальні (відокремлені) підрозділи Департаменту патрульної поліції;
- територіальні (відокремлені) підрозділи територіальних органів поліції, працівники яких забезпечують безпеку дорожнього руху в окремих регіонах та населених пунктах.

Відповідно до Положення про Департамент патрульної поліції, затвердженого наказом Національної поліції України від 06 листопада 2015 року № 73, Департамент є міжрегіональним територіальним органом Національної поліції, одним із завдань якого є виявлення та припинення фактів порушення безпеки дорожнього руху, а також виявлення причин і умов, що сприяють їх вчиненню [115].

Патрульна поліція увібрала в себе функції забезпечення як публічної безпеки і порядку, так і безпеки дорожнього руху. Остання становить особливий інтерес, оскільки з переходом цієї функції від Державної автомобільної інспекції до патрульної поліції Національної поліції змінились форми та методи забезпечення безпеки дорожнього руху. Змінився і порядок здійснення адміністративно-юрисдикційної діяльності у сфері безпеки дорожнього руху [74, с. 1].

До основних повноважень патрульної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, у тому числі дотримання правил паркування транспортних засобів, ми можемо віднести наступні:

- організовує та здійснює своєчасне реагування на заяви та повідомлення адміністративні правопорушення або події;
- здійснює провадження у справах про адміністративні правопорушення, віднесених до компетенції Національної поліції України (крім справ про адміністративні правопорушення, пов'язані з корупцією), у тому числі у справах про адміністративні правопорушення пов'язані з керуванням транспортним засобом, щодо якого порушено обмеження, встановлені Митним кодексом України та у справах про адміністративні правопорушення, виявлені та зафіксовані за допомогою системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі;
- приймає рішення про застосування адміністративних стягнень та забезпечує їх виконання;
- здійснює регулювання дорожнього руху;

- здійснює контроль за додержанням законів, інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху та правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі;

- розробляє пропозиції щодо закріплення у відповідних нормативно-правових актах і технічній документації (конструкторській, технологічній, програмній, технічних умовах, документах зі стандартизації та сертифікації, інструкціях тощо) обов'язкових умов у галузі фіксації правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі щодо продукції, яка необхідна для потреб Департаменту;

- аналізує обставини і причини виникнення дорожньо-транспортних пригод на вулично-дорожній мережі, розробляє та здійснює заходи із профілактики таких пригод і запобігання їх вчиненню;

- організовує, здійснює та контролює своєчасне внесення інформації до баз (банків) даних єдиної інформаційної системи МВС;

- видає у випадках, передбачених законодавством, дозволи на участь у дорожньому русі окремих категорій транспортних засобів, зокрема тих, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, та визначає порядок дорожнього перевезення окремих вантажів, а також здійснює погодження маршрутів руху таких категорій транспортних засобів в установленому законодавством порядку;

- приймає в установленому порядку рішення про умови дорожнього перевезення небезпечних вантажів, якщо такі умови не передбачені у відповідних нормативно-правових актах;

- здійснює контроль за дотриманням власниками (володільцями) транспортних засобів, а також громадянами, посадовими і службовими особами вимог Закону України «Про дорожній рух», правил, норм і стандартів з питань забезпечення безпеки дорожнього руху, які регламентують вимоги щодо технічного стану транспортних засобів та охорони довкілля від шкідливого їх впливу;

- у випадках, передбачених законодавством України, здійснює перевірку технічного стану транспортних засобів та їх обладнання;
- бере участь у здійсненні габаритно-вагового контролю транспортних засобів на автомобільних дорогах загального користування;
- бере участь у роботі конкурсних комітетів, утворених органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, з підготовки та проведення конкурсів на перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування;
- надає такі адміністративні та інші платні послуги відповідно до компетенції: оформлення та видачу дозволу на перевезення надгабаритних, великовагових вантажів; оформлення та видачу документів щодо погодження маршрутів дорожнього перевезення небезпечних вантажів; забезпечення супроводження для безпечного перевезення негабаритних, великовагових та небезпечних вантажів, автобусів та інших транспортних засобів спеціалізованими автомобілями Національної поліції з використанням спеціальних світлових або звукових сигналів; обстеження з виїздом на місце території або окремих ділянок автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, на яких планується розміщення об'єктів дорожнього сервісу, малих архітектурних форм; ділянок вулично-дорожньої мережі, на яких планується відкриття нових або перегляд діючих маршрутів руху транспортних засобів, залучених до перевезення пасажирів; підготовку і видачу технічних умов на розміщення об'єкта дорожнього сервісу та малої архітектурної форми; перевірку проєктної документації щодо будівництва, реконструкції і ремонту автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, об'єктів дорожнього сервісу, інших дорожніх споруд; забудови окремих територій населених пунктів; генеральних планів окремих забудов у населених пунктах; проєктів комплексних схем організації руху та спорудження ліній міського електричного транспорту; схем організації дорожнього руху на відповідність технічним умовам та нормативно-правовим актам з безпеки дорожнього руху з подальшим оформленням документів щодо її розгляду та затвердження з наданням

погодження або відмови в наданні погодження; доставлення, зокрема з використанням спеціальних транспортних засобів, затриманих за порушення правил, норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху або технічно несправних транспортних засобів до визначеного замовником місця їх зберігання;

- організовує та здійснює супроводження транспортних засобів у випадках, передбачених законом;

- здійснює погодження: проєктів і схем організації дорожнього руху на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах; поданих у встановленому порядку пропозицій стосовно обладнання засобами організації дорожнього руху місць виконання дорожніх робіт, проєктів і схем організації дорожнього руху, маршрутів руху пасажирського транспорту, маршрутів організованого руху громадян і місць їх збору, порядку проведення спортивних та інших масових заходів (зборів, мітингів, походів і демонстрацій), які можуть створити перешкоди дорожньому руху; заходів забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних стандартів, норм, правил, у тому числі шляхом упровадження необхідних технічних засобів організації дорожнього руху; установа технічних засобів регулювання дорожнього руху; дозволів на розміщення зовнішньої реклами; демонтажу технічних засобів і рекламо носіїв, що встановлені в межах смуги відведення автомобільної дороги з порушенням вимог законодавства; дозволів на розміщення, будівництво, реконструкцію та функціонування в межах смуги відведення автомобільних доріг загального користування, споруд, об'єктів дорожнього сервісу, автозаправних станцій, прокладення інженерних мереж і виконання інших робіт у межах смуги відведення автомобільних доріг; 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; маршрутів і розкладу руху регулярних і нерегулярних перевезень груп дітей, громадського та іншого транспорту у випадках передбачених законодавством; місця розташування та режим роботи

пунктів габаритно-вагового контролю, а також схеми організації дорожнього руху під час під'їзду до пунктів та виїзду з них; місця монтажу/розміщення стаціонарних технічних засобів (приладів контролю), що дають змогу в автоматичному режимі здійснювати виявлення та фотозйомку або відеозапис подій, що містять ознаки адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, на автомобільних дорогах загального користування державного та місцевого значення, вулицях і дорогах у містах та інших населених пунктах;

- видає та погоджує, у випадках визначених законодавством, інші дозвільні документи у сфері безпеки дорожнього руху;

- здійснює контроль за додержанням законодавства у сфері безпеки дорожнього руху під час надання послуг з перевезення пасажирів чи під час перевезення вантажів, у тому числі небезпечних;

- здійснює контроль за дотриманням учасниками дорожнього руху режиму обмеження або заборони руху на окремих ділянках автомобільних доріг загального користування;

- вживає організаційних та практичних заходів для підвищення рівня безпеки дорожнього руху;

- виявляє та припиняє факти порушень безпеки дорожнього руху, а також виявляє причини і умови, що сприяють їх вчиненню;

- надає в межах своєї компетенції посадовим і службовим особам та громадянам обов'язкові для виконання приписи про усунення порушень законодавства, в тому числі правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, а у разі невиконання таких приписів - притягує винних осіб до передбаченої законодавством відповідальності;

- бере участь у реалізації в межах своїх повноважень державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;

- організовує і здійснює роз'яснювальну роботу серед населення, зокрема з питань безпеки дорожнього руху, використовує з цією метою засоби масової інформації, фото-, відео- і друковану продукцію, організовує та проводить

зустрічі, конкурси, змагання, сприяє організації вивчення громадянами, особливо неповнолітніми, Правил дорожнього руху [115].

Своєю чергою під територіальними (відокремленими) підрозділами територіальних органів поліції, працівники яких забезпечують безпеку дорожнього руху в окремих регіонах та населених пунктах слід розуміти підрозділи патрульної поліції відокремлених структурних підрозділів, що функціонують на території районів, міст, районів у містах, де не створено підрозділи патрульної поліції Департаменту патрульної поліції Національної поліції України, одним із завдань яких визначено складання, у межах компетенції, протоколів про адміністративні правопорушення та здійснення, у визначених законом випадках, провадження у справах про адміністративні правопорушення. Такі підрозділи мають назву сектори реагування патрульної поліції (СРПП) [34, с. 38].

Відповідно до наказу Національної поліції України від 22.01.2016 № 53 «Про запровадження нових форм і методів роботи територіальних підрозділів ГУНП у Київській, Львівській та Харківській областях» до основних функцій секторів реагування патрульної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, у тому числі дотримання правил паркування транспортних засобів, можемо віднести наступні:

- своєчасне реагування на заяви й повідомлення про вчинені правопорушення та інші події з метою прибуття на місце події у найкоротший термін;
- складання, у межах компетенції, протоколів про адміністративні правопорушення та здійснення, у визначених законом випадках, провадження у справах про адміністративні правопорушення;
- патрулювання території обслуговування з метою проведення превентивних заходів з попередження та виявлення правопорушень, забезпечення безпеки дорожнього руху, публічної безпеки та порядку на вулицях, площах, у парках, скверах, на стадіонах, вокзалах, в аеропортах, інших публічних місцях;

- здійснення контролю за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, регулювання дорожнього руху;

- виявлення та затримання транспортних засобів, що розшукуються, організація, у випадках, передбачених законом, їх доставляння до відділів, відділень поліції чи/або на спеціальні майданчики та стоянки для зберігання тимчасово затриманих транспортних засобів;

- контроль стану утримання дорожнього покриття вулиць і доріг, дорожніх споруд на них, технічних засобів регулювання дорожнього руху, транспортних та пішохідних огорожень, дорожньої розмітки, зовнішнього освітлення тощо, документування (у тому числі за допомогою засобів фото- та відео фіксації) виявлених недоліків та порушень у цій сфері для подальшого інформування відповідальних працівників сектору превенції відділу, відділення поліції;

- виявлення перешкод у дорожньому русі, ужиття в межах компетенції заходів щодо їх усунення та забезпечення інформування про це учасників дорожнього руху, обмеження або перекриття, у визначених законом випадках, дорожнього руху для забезпечення безпеки громадян, збереження їх життя та здоров'я [104].

Такий стан організації роботи Національної поліції видається нам не зовсім виправданим. Фактично на одній території обслуговування функціонують два підрозділи з дублюючими функціями, які мають різне підпорядкування і фактичний рівень взаємодії між ними дуже низький.

Неодноразово йшла мова про об'єднання цих підрозділів. Зокрема, ще у 2018 році тодішній Голова Національної поліції Сергій Князєв прогнозував, що до кінця 2018 року планується уніфікувати і зробити єдиний стандарт роботи патрульної поліції: блок патрульної поліції і блок поліції громадської безпеки об'єднуються, не буде два різних департаменти, що приведе до одного загального підрозділу – це буде поліція превенції. За його словами, таке рішення, зокрема, пов'язано з тим, що наразі в містах, в основному в обласних центрах,

діє нова патрульна поліція, а в маленьких містах і селищах – групи реагування патрульної поліції. Обидві патрульні служби увійдуть в поліцію превенції, в зв'язку з чим керівниками регіональних управлінь превенції вже призначаються представники патрульної поліції. У зв'язку з цим повноваження управлінь патрульної поліції будуть поширені на всю область, а не тільки на обласний центр. Таким чином передбачалось отримати загальну та єдину структуру превенції яка буде в повному обсязі здійснювати контроль за лінією адміністративних правопорушень у сферах охорони громадського порядку, порушень правил дорожнього руху, ювенальної превенції, дозвільної системи та ін. [168, с. 387]. Однак, як бачимо, поки організація роботи залишається з подвійним підпорядкуванням.

І насамкінець зазначимо, що одним з ключових завдань роботи поліції у сфері дотримання правил паркування транспортних засобів є її адміністративно-юрисдикційна діяльність, що безпосередньо нас цікавить з огляду на предмет нашого дослідження.

Одні автори визначають, що адміністративно-юрисдикційна діяльність Національної поліції – це одна з важливих складових частин адміністративної діяльності поліції, змістом якої є визначений законом порядок здійснення процесуальної діяльності, пов'язаної з виявленням, припиненням правопорушення, порушенням, розслідуванням, розглядом і вирішенням справ про адміністративні правопорушення, винесенням по них законних і об'єктивних постанов про адміністративну відповідальність та їх виконанням [4, с. 9].

Інші, під адміністративно-юрисдикційною діяльністю поліції у вузькому сенсі розуміють врегульовану нормами адміністративного права підзаконну виконавчо-розпорядчу діяльність органів та підрозділів поліції (їх посадових осіб), у рамках якої відбувається розгляд визначеної у КУпАП категорії справ про адміністративні правопорушення, за результатами чого у відповідній процесуальній формі приймаються рішення про застосування до правопорушників заходів адміністративного примусу, накладення

адміністративних стягнень, застосування заходів впливу до неповнолітніх або про закриття справи [3, с. 25].

Тобто ми можемо сказати, що зміст адміністративно-юрисдикційної діяльності поліції у сфері порушень правил паркування транспортних засобів виражається у виявленні правопорушень, збиранні та перевірці доказів, оформленні необхідних адміністративно-процесуальних документів, розгляді підвідомчих справ та винесенні у них відповідних постанов, застосовуючи до порушників адміністративні стягнення.

Зокрема, відповідно до ч. 1 ст. 222 КУпАП, органи Національної поліції мають право розглядати справи про наступні адміністративні правопорушення:

- паркування транспортного засобу на місцях, призначених для безоплатного паркування транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю, водієм, який не має документів про наявність у нього чи в одного з пасажирів інвалідності (крім явно виражених ознак інвалідності) (ч. 6 ст. 152⁻¹ КУпАП);

- Не облаштування на спеціально обладнаних чи відведених майданчиках для паркування транспортних засобів, у тому числі біля житлових будинків (крім індивідуальних житлових будинків) та інших будівель, на тротуарах (з-поміж місць для зупинки та стоянки транспортних засобів), місць, призначених для паркування транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю, чи облаштування таких місць без дотримання вимог щодо їх розміщення (ч. 7 ст. 152⁻¹ КУпАП)

- паркування транспортних засобів на місцях, призначених для паркування транспортних засобів, оснащених електричними двигунами (одним чи декількома) (ч. 8 ст. 152⁻¹ КУпАП);

Окрім того, відповідно до п. 1 ч. 1 ст. 255 КУпАП уповноважені на те посадові особи органів поліції мають право також складати протоколи про адміністративні правопорушення за ч. 8 ст. 152⁻¹ КУпАП.

Більш детально ми розглянемо цю діяльність в подальших розділах нашого дослідження.

Висновки до розділу 1

Комплексно досліджено систему вітчизняного нормативно-правового регулювання сфери організації і здійснення паркування транспортних засобів, порядку притягнення порушників встановлених правил паркування до адміністративної відповідальності.

Окремо проаналізовано комплекс причин, які сприяють вчиненню порушень правил паркування транспортних засобів: завантаженість центральної частини міст (нестача місць для паркування, хаотичне паркування); неналагоджена система оплати за паркування та неможливість вільного ціноутворення; надмірна жорсткість та невиконання Правил дорожнього руху, державних стандартів та державних будівельних норм; відсутність якісного регулювання гостьових майданчиків тощо.

Виокремлено й обґрунтовано специфічні особливості адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів, пріоритетними з яких є відмінні від усталеного процесу особливості провадження в справах про адміністративні правопорушення, в першу чергу, що стосується правопорушень, зафіксованих в режимі фотозйомки (відеозапису).

На підставі аналізу чинного законодавства і з'ясування сутності адміністративної відповідальності у згаданій сфері, запропоновано під адміністративною відповідальністю за порушення правил паркування транспортних засобів вважати застосування спеціально уповноваженими суб'єктами адміністративної юрисдикції заходів адміністративного впливу (примусу) до особи, яка вчинила адміністративне порушення правил паркування транспортних засобів з метою захисту суспільних відносин у сфері благоустрою населених пунктів, на основі і в порядку встановленому чинним законодавством.

Обґрунтовано позицію щодо деталізації повноважень Національної поліції у сфері попередження порушень правил паркування транспортних засобів, зокрема в процесі реалізації наданого Законом України «Про Національну поліцію» повноваження у сфері інформаційно-аналітичного забезпечення щодо

формування та користування базами (банкami) даних Міністерства внутрішніх справ України та інших органів державної влади.

Розглянуто підходи до конкретизації працівників органів і підрозділів Національної поліції, які мають адміністративно-юрисдикційні повноваження у сфері порушень правил паркування транспортних засобів. Зокрема, на підставі аналізу чинного законодавства, до таких підрозділів віднесено: територіальні (відокремлені) підрозділи Департаменту патрульної поліції; територіальні (відокремлені) підрозділи територіальних органів поліції, працівники яких забезпечують безпеку дорожнього руху в окремих регіонах та населених пунктах (сектори реагування патрульної поліції).

РОЗДІЛ 2

СКЛАД АДМІНІСТРАТИВНИХ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ ПАРКУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

2.1. Об'єкт і об'єктивна сторона адміністративних порушень правил паркування транспортних засобів

Питання загальної характеристики елементів складу адміністративного правопорушення у різні часи були предметом дослідження великої кількості дослідників. Тому, з метою уникнення розробки чисто теоретичних питань, ми не будемо зупинятись на загальній характеристиці об'єкта та об'єктивної сторони адміністративного правопорушення. А перейдемо безпосередньо до специфіки досліджуваної проблематики.

Оскільки проблема об'єкта адміністративних порушень правил паркування транспортних засобів в науковій літературі не розглядалась, ми спробуємо виокремити об'єкти цих правопорушень, виходячи із загальних уявлень про об'єкт адміністративного правопорушення.

Загальноприйнятою є думка, що всі склади адміністративних правопорушень, які закріплені в Особливій частині КУпАП, об'єднані в певні глави за ознакою родового об'єкта. Виходячи з того, що в своєму дослідженні ми розглядаємо декілька правопорушень, які містяться в різних главах КУпАП, ми можемо виокремити декілька родових об'єктів адміністративних порушень правил паркування транспортних засобів:

- суспільні відносини у сфері транспорту та шляхового господарства (ст. 127⁻². Порушення порядку тимчасового затримання транспортних засобів та їх зберігання, порушення законодавства у сфері оплати послуг з паркування транспортних засобів);

- суспільні відносини у сфері благоустрою населених пунктів (ст. 152⁻¹.
Порушення правил паркування транспортних засобів та порушення правил обладнання майданчиків для платного паркування транспортних засобів).

На наш погляд включення такого діяння як прийняття інспектором з паркування грошових коштів у готівковій формі в рахунок оплати вартості послуг з паркування транспортних засобів та/або в рахунок оплати штрафів, накладених на місці вчинення правопорушення до фабули ст. 127⁻² КУпАП є не зовсім доцільним. Вважаємо, що це відносини все ж таки у сфері благоустрою населених пунктів, а не безпеки дорожнього руху чи транспорту. У зв'язку з цим вбачається за доцільне доповнення ст. 152⁻¹ КУпАП ч. 9 відповідного змісту з видаленням такого діяння з фабули ст. 127⁻² КУпАП.

Насамкінець відзначимо, що видовим об'єктом адміністративних порушень правил паркування транспортних засобів є благоустрій населених пунктів – комплекс робіт з інженерного захисту, розчищення, осушення та озеленення території, а також соціально-економічних, організаційно-правових та екологічних заходів з покращання мікроклімату, санітарного очищення, зниження рівня шуму та інше, що здійснюються на території населеного пункту з метою її раціонального використання, належного утримання та охорони, створення умов щодо захисту і відновлення сприятливого для життєдіяльності людини довкілля [94].

Наступним елементом складу адміністративного порушення правил паркування транспортних засобів, є об'єктивна сторона. Об'єктивна сторона адміністративного правопорушення – це сукупність передбачених нормою адміністративного права ознак, які характеризують зовнішню сторону правопорушення [8, с. 29].

Необхідно зазначити, що основною ознакою об'єктивної сторони є діяння (дія чи бездіяльність). Усі інші ознаки (наслідки вчинення правопорушення, причинний зв'язок між діянням та наслідками, час, місце, спосіб, засоби, обстановка вчинення діяння) є факультативними.

Розглядаючи протиправне діяння, як основну ознаку об'єктивної сторони складу правопорушення, слід зазначити, що воно може проявлятися у формі дії або бездіяльності. Дія це активна форма поведінки особи. Переважна більшість адміністративних правопорушень вчиняється за допомогою відповідних активних дій. Бездіяльність – це пасивна поведінка, невиконання відповідних обов'язків, що покладаються на особу відповідними правовими актами. Діяння, які порушують правила паркування транспортних засобів зовні можуть проявлятися як у формі дії, так і бездіяльності [78, с. 519].

Діяння, які утворюють об'єктивну сторону адміністративних порушень правил паркування транспортних засобів безпосередньо визначені у диспозиціях досліджуваних нами статей КУпАП.

На нашу думку, слід докладніше розглянути кожне з них.

1. Порушення правил паркування транспортних засобів, у тому числі неоплата вартості послуг з користування майданчиком для платного паркування за кожен добу користування (ч. 1 ст. 152⁻¹ КУпАП).

Відповідно до академічного тлумачного словника української мови правило це положення, яким передається якась закономірність, сталі співвідношення певних явищ [154, с. 503].

Згідно з юридичною енциклопедією, правила – різновид підзаконних нормативно-правових актів, які приймаються (затверджуються) в установленому порядку компетентними державними органами або посадовими особами з метою встановлення єдиного порядку організації здійснення певної діяльності чи окремих дій, єдиних вимог до поведінки учасників правовідносин у відповідній сфері [169, с. 712]. До таких відносяться і Правила паркування транспортних засобів (далі – Правила).

Відповідно до п. 1 цих Правил вони регламентують організацію та порядок паркування транспортних засобів на вулицях і дорогах населених пунктів [129].

Відповідно до цих же Правил – вони поширюються на осіб, які розміщують транспортні засоби на майданчиках для паркування. Тобто вони регламентують організацію та порядок розміщення транспортного засобу на майданчику для

паркування на вулицях і дорогах населених пунктів. Відповідно відповідальність за порушення цього процесу якраз охоплюється диспозицією ч. 1 ст. 152⁻¹ КУпАП.

Однак таке формулювання дає підстави для розширеного тлумачення конкретних дій порушника, які тягнуть відповідальність за вказаною нормою і може спричинити складнощі в процесі правозастосування уповноваженими суб'єктами.

Вбачається, що порушеннями правил паркування транспортних засобів, які тягнуть відповідальність за цією частиною досліджуваної норми будуть діяння правопорушника, які не містять ознак правопорушення передбаченого іншими частинами ст. 152⁻¹, або іншими статтями КУпАП, зокрема ст. 127⁻² КУпАП.

Аналіз норм законодавства у цій сфері, дозволяє нам дійти висновку, що до таких порушень ми можемо віднести наступні:

- порушення порядку постановки транспортного засобу на місце для паркування відповідно до дорожньої розмітки та дорожніх знаків, а також з дотриманням вимог цих Правил і Правил дорожнього руху;
- порушення порядку сплати вартості послуг з користування майданчиками для платного паркування;
- не розміщення на час паркування на майданчиках для паркування, на яких не запроваджено автоматизовану систему, під лобовим склом транспортного засобу документа про оплату вартості послуг з користування майданчиком для платного паркування у спосіб, що забезпечує його видимість для перевірки;
- не звільнення місце паркування після закінчення часу паркування, за який сплачено;
- несплата вартості послуг з користування майданчиком для платного паркування за кожен день користування.

Розглянемо ці діяння детальніше.

Порушення порядку постановки транспортного засобу на місце для паркування відповідно до дорожньої розмітки та дорожніх знаків, а також з дотриманням вимог цих Правил і Правил дорожнього руху.

Правила визначають, що місце для паркування – місце стоянки одного транспортного засобу на майданчику для паркування, позначене дорожньою розміткою відповідно до Правил дорожнього руху.

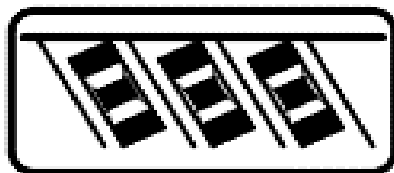
Відповідно до Правил дорожнього руху визначаються такі знаки і розмітка для позначення місць для паркування:

7.6.1-7.6.7 «Спосіб поставлення транспортного засобу на стоянку». Застосовуються із знаком 5.43 (Рис. 2.1.1) для позначення способу поставлення транспортного засобу на стоянці біля тротуару або з його використанням. Табличка 7.6.7 зазначає спосіб паркування під кутом 30°, 45° чи 60° (Рис. 2.1.2).



5.43 «Зона стоянки»

Рис. 2.1.1



Табличка 7.6.7

Рис. 2.1.2

7.14 «Платні послуги» (Рис. 2.1.3). Застосовується із знаками 5.42.1, 5.42.2 (Рис. 2.1.4) або 5.43 для позначення місць, майданчиків або зони стоянки

транспортних засобів, на яких беруть плату за паркування, а також із знаками 6.6, 6.11 і 6.21, де послуги надаються тільки на платній основі.



Табличка 7.14

Рис. 2.1.3



5.42.1

5.42.2

Рис. 2.1.4

1.7 (напрямна розмітка – переривчаста лінія) – позначає напрямок смуг руху в межах перехрестя в разі необхідності вказати траєкторію руху транспорту, позначає розриви в суцільній розмітці 1.1, 1.3 для можливості здійснення повороту чи розвороту, а також позначає межі відведених майданчиків для паркування на безоплатній основі вздовж проїзної частини;

1.10.2 – позначає місця на смузі (смугах) руху перед перехрестям навпроти в'їзду/виїзду до прилеглої території, на яке заборонено в'їзд, якщо попереду зупинилися інші транспортні засоби; позначає місце (резервний майданчик) для тимчасової зупинки транспорту екстрених служб (швидкої медичної допомоги, поліції та інших) і де заборонено стоянку інших транспортних засобів вздовж доріг, вулиць та на майданчиках для паркування;

1.32 – позначає (дублює) на покритті проїзної частини зображення дорожнього знака 5.43 для позначення відведених майданчиків для паркування транспортних засобів;

1.33 – позначає відведені майданчики для паркування транспортних засобів, розміщені вздовж проїзної частини вулиці, дороги за обумовлених умов

(оплата за стоянку, обмежена тривалість стоянки, тільки для використання певною категорією користувачів);

1.34 – позначає межі окремих місць для паркування транспортних засобів;

1.35 – позначає місця для паркування індивідуального транспорту осіб з інвалідністю та транспортних засобів, які перевозять осіб з інвалідністю [140].

Порушення порядку сплати вартості послуг з користування майданчиками для платного паркування.

Слід почати з того, що паркування може бути платним або безоплатним відповідно до рішення органу місцевого самоврядування або оператора.

Оператор – юридична особа або фізична особа - підприємець, яка організовує та провадить діяльність із забезпечення паркування транспортних засобів на майданчиках для паркування, здійснює їх утримання, облаштування та обладнання, надає послуги з користування такими майданчиками, забезпечує відповідно до Податкового кодексу України сплату збору за місця для паркування транспортних засобів [129].

Орган місцевого самоврядування це організаційно самостійний елемент системи місцевого самоврядування, що утримується за рахунок коштів місцевих бюджетів і являє собою колектив громадян України – депутатів місцевої ради або посадових осіб органів місцевого самоврядування, - заснований у встановленому законом порядку для виконання завдань та функцій місцевого самоврядування, наділений з цією метою відповідними владними повноваженнями, які реалізуються у визначених законом правових та організаційних формах в інтересах відповідної територіальної громади (територіальних громад) [59, с. 79].

Відповідно до Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» система місцевого самоврядування включає:

- територіальну громаду;
- сільську, селищну, міську раду;
- сільського, селищного, міського голову;
- виконавчі органи сільської, селищної, міської ради;

- районні та обласні ради, що представляють спільні інтереси територіальних громад сіл, селищ, міст;
- органи самоорганізації населення [134].

Враховуючи означену вище позицію, що орган місцевого самоврядування це організаційно самостійний елемент системи місцевого самоврядування, що являє собою колектив громадян України - депутатів місцевої ради або посадових осіб органів місцевого самоврядування, можемо стверджувати що саме до органів місцевого самоврядування слід віднести:

- сільську, селищну, міську раду;
- виконавчі органи сільської, селищної, міської ради;
- районні та обласні ради, що представляють спільні інтереси територіальних громад сіл, селищ, міст;
- органи самоорганізації населення.

Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» виокремлює три види органів в системі місцевого самоврядування.

1. Представницький орган місцевого самоврядування – виборний орган (рада), який складається з депутатів і відповідно до закону наділяється правом представляти інтереси територіальної громади і приймати від її імені рішення.

Відповідно до ст. 10 цього Закону це:

- сільські, селищні, міські ради є органами місцевого самоврядування, що представляють відповідні територіальні громади та здійснюють від їх імені та в їх інтересах функції і повноваження місцевого самоврядування, визначені Конституцією України, цим та іншими законами;
- обласні та районні ради є органами місцевого самоврядування, що представляють спільні інтереси територіальних громад сіл, селищ, міст, у межах повноважень, визначених Конституцією України, цим та іншими законами, а також повноважень, переданих їм сільськими, селищними, міськими радами.

2. Виконавчі органи рад – органи, які відповідно до Конституції України та цього Закону створюються сільськими, селищними, міськими, районними в містах (у разі їх створення) радами для здійснення виконавчих функцій і

повноважень місцевого самоврядування у межах, визначених цим та іншими законами;

Відповідно до ст. 11 Закону виконавчими органами сільських, селищних, міських, районних у містах (у разі їх створення) рад є їх виконавчі комітети, відділи, управління та інші створювані радами виконавчі органи.

3. Органи самоорганізації населення. Відповідно до ст. 14 Закону, сільські, селищні, міські, районні в місті (у разі їх створення) ради можуть дозволяти за ініціативою жителів створювати будинкові, вуличні, квартальні та інші органи самоорганізації населення і наділяти їх частиною власної компетенції, фінансів, майна [134].

Провівши аналіз Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», можемо констатувати, що встановлення тарифів на послуги з користування майданчиками для платного паркування транспортних засобів належить до повноважень саме виконавчих органів сільських, селищних, міських, районних у містах (у разі їх створення) рад.

Ця теза підтверджується також п. 30 Правил, де зазначається, що під час паркування на майданчику для платного паркування користувач сплачує вартість послуг з користування майданчиками для платного паркування згідно з тарифом, установленим виконавчими органами сільських, селищних, міських рад у порядку і межах, визначених законодавством, з урахуванням переліку основних послуг з утримання майданчиків для платного паркування [129].

Чинне законодавство надає користувачам транспортних засобів різні способи внесення плати за отримання послуги паркування. Зокрема:

1) Через систему контролю оплати вартості послуг з паркування (автоматизована система), у разі її впровадження на майданчику для паркування платного паркування.

Міські, селищні, сільські ради можуть прийняти рішення про впровадження на території населеного пункту автоматизованої системи контролю оплати вартості послуг з паркування, програмно-технічний комплекс

якої надає можливість в онлайн-режимі контролювати оплату послуг з користування майданчиками для платного паркування.

У разі впровадження у відповідному населеному пункті автоматизованої системи контролю оплати вартості послуг з паркування оплата послуг з користування майданчиками для платного паркування транспортних засобів здійснюється шляхом перерахування грошових коштів через установи банків, платіжні пристрої (банківські автомати, платіжні термінали), паркувальні автомати, засоби мобільного зв'язку, за допомогою інших програмно-технічних комплексів, призначених для автоматизованого зарахування грошових коштів на відповідні рахунки [103].

Наприклад у м. Харкові рішенням виконавчого комітету Харківської міської ради запроваджено автоматизовану систему контролю оплати вартості послуг з паркування. Ця система забезпечує:

- здійснення безготівкової оплати вартості послуг з паркування;
- доступ водіїв до інформації про паркувальну інфраструктуру м. Харкова;
- контроль інспекторами з паркування оплати вартості послуг з паркування в автоматичному режимі;
- технічну можливість для фіксації та притягнення інспекторами з паркування до адміністративної відповідальності винних осіб за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів;
- доступ водіїв до інформації про внесення плати за користування послугами з паркування, їх притягнення до адміністративної відповідальності, відомості про евакуацію їх транспортного засобу на території м. Харкова;
- технічну можливість комунікації між водіями з однієї сторони та Департаментом територіального контролю і КП «Харківпарксервіс» - з іншої у сфері паркування [113]

2) Придбання паркувального талона з визначеною тривалістю паркування.

Наприклад у м. Києві, продаж таких талонів здійснює комунальне підприємство «Київтранспарксервіс», які можна придбати одним з наступних способів:

- через сайт <http://parking.kyiv.digital;>
- у паперовому вигляді в офісі КП «Київтранспарксервіс»;
- у кіосках «Союздрук»;
- в електронному вигляді через мобільний додаток »Київ Цифровий» або через сайт підприємства: <https://ktps.kyiv.ua> [157].

3) за допомогою засобів мобільного зв'язку;

В сучасному світі важко уявити собі життя людини без смартфона та встановлених на ньому мобільних додатків, якими ми користуємося кожного дня. Це повною мірою стосується і сфери паркування транспортних засобів.

Зокрема розроблено мобільний застосунок «Київ Цифровий», який надає можливість оплати паркування на мережі відведених паркувальних майданчиків. Для того, щоб розпочати паркування, потрібно: зайти в меню «Погодинне паркування», вказати номер автівки (паркувальний майданчик визначиться за геолокацією, також працює функція самостійного вибору зі списку), натиснути «Почати паркування». Після цього застосунок починає рахувати час, проведений на майданчику. Щоб завершити паркування, потрібно натиснути «Завершити паркування». Оплата за послуги паркування нараховується за першу годину, далі – за кожні пів години. Списання коштів здійснюється автоматично, коли загальна сума за погодинне паркування сягає 100 гривень. Якщо сума менша, то оплата списується 1 числа наступного місяця. Користувач може додати кілька номерів автомобілів в застосунок. Перед початком паркування потрібно вибрати необхідний з них в меню погодинного паркування. Користувач може додати гаманець Masterpass. Оплата за паркування списується автоматично з прив'язаної картки. Паркування можна оплатити карткою, Apple Pay чи Google Pay. ПриватБанком дороблений сервіс мобільного додатку Privat24 з метою надання користувачеві можливості з його використанням здійснювати передоплату паркування. При цьому користувач на електронній мапі додатка

визначає паркувальний майданчик та вибирає необхідний час паркування. Оплата паркування за вибраний обсяг часу здійснюється з банківського рахунку користувача. Мінімальна кількість часу паркування – 1 година, надалі користувач може вибирати потрібний час з кроком 30 хвилин. Мобільний додаток ParkingUA є розвитком мобільного додатку KyivParkingApp, працює на телефонах з операційними системами iOS та Android та завантажується з відповідних інтернет-ресурсів. Для паркування користувач вибирає з електронної мапи паркувального простору міста Києва необхідний паркувальний майданчик, потрібну кількість годин паркування та вводить дані своєї платіжної картки. Оплата паркування здійснюється на початку паркування шляхом переказу коштів за вибрану користувачем кількість годин паркування з карткового рахунку користувача за допомогою сервісу MasterPass [73].

4) через паркувальний автомат або платіжний пристрій з введенням реєстраційного номера транспортного засобу;

Визначення таких технічних пристроїв дається в самих Правилах.

Паркувальний автомат – технічний пристрій, призначений для сплати вартості послуг з користування майданчиками для платного паркування з використанням платіжних карток та готівкою [129].

Платіжний пристрій – технічний пристрій (банківський автомат, платіжний термінал, програмно-технічний комплекс самообслуговування тощо), який дає змогу користувачеві здійснити операції з ініціювання переказу коштів, а також виконати інші операції згідно з функціональними можливостями такого пристрою [129].

Визначення конкретних платіжних пристроїв містяться в Законі України «Про платіжні системи та переказ коштів в Україні», зокрема:

- банківський автомат самообслуговування (банківський автомат) - програмно-технічний комплекс, що надає можливість держателю електронного платіжного засобу здійснити самообслуговування за операціями одержання коштів у готівковій формі, внесення їх для зарахування на відповідні рахунки,

одержання інформації щодо стану рахунків, а також виконати інші операції згідно з функціональними можливостями цього комплексу;

- платіжний термінал – електронний пристрій, призначений для ініціювання переказу з рахунка, у тому числі видачі готівки, отримання довідкової інформації і друкування документа за операцією із застосуванням електронного платіжного засобу;

- програмно-технічний комплекс самообслуговування – пристрій, що дає змогу користувачеві здійснювати операції з ініціювання переказу коштів, а також виконувати інші операції відповідно до функціональних можливостей цього пристрою без безпосередньої участі оператора (касира) [138].

5) через автоматичний в'їзний та виїзний термінали.

Автоматичний в'їзний та виїзний термінал – система пристроїв, яка призначена для пропуску/випуску транспортних засобів на майданчики/з майданчиків для паркування і може бути обладнана приладом для сплати вартості послуг з користування майданчиками для платного паркування. На спеціально обладнаних майданчиках для платного паркування обов'язково повинні бути встановлені автоматичні в'їзні та виїзні термінали, які встановлюються стаціонарно. Не обладнуються автоматичними в'їзними та виїзними терміналами спеціально обладнані майданчики для платного паркування у разі їх призначення виключно для користувачів, які сплачують вартість послуг з користування майданчиками для платного паркування у безготівковій формі за договором про паркування протягом визначеного строку, але не менш як один місяць [129].

Не розміщення на час паркування на майданчиках для паркування, на яких не запроваджено автоматизовану систему, під лобовим склом транспортного засобу документу про оплату вартості послуг з користування майданчиком для платного паркування у спосіб, що забезпечує його видимість для перевірки [49].

Відповідно до ст. 52⁻² Закону України «Про дорожній рух», особи, які розміщують транспортні засоби на майданчику для платного паркування в межах населеного пункту, в якому не впроваджено автоматизованої системи контролю

оплати паркування, але фіксація обставин порушення правил паркування транспортних засобів здійснюється інспекторами з паркування в режимі фотозйомки (відеозапису), зобов'язані сплачувати вартість послуг з користування майданчиком для платного паркування транспортного засобу та залишати на час паркування під лобовим склом транспортного засобу відповідний документ про оплату послуг з користування майданчиком для платного паркування [103].

Ця вимога підтверджується також і Правилами. Факт оплати вартості послуг з користування майданчиками для платного паркування підтверджується відповідним документом із зазначенням в ньому реєстраційного номера транспортного засобу, що розміщується під лобовим склом транспортного засобу, за винятком випадків оплати вартості послуг за допомогою засобів мобільного зв'язку, коли факт такої оплати підтверджується захищеною комп'ютеризованою системою, або випадків паркування на майданчиках, обладнаних автоматичними в'їзними та виїзними терміналами, на яких оплата (перевірка оплати) здійснюється під час виїзду з такого майданчика [129].

Тим більше, що при фіксації такого правопорушення в режимі фотозйомки (відеозапису) на цьому акцентується окрема увага.

Відповідно до вимог ст. 14² КУпАП, в разі фіксації порушення, що полягає у неоплаті вартості послуг з користування майданчиком для платного паркування в межах населеного пункту, в якому не впроваджена автоматизована система контролю оплати паркування, обов'язковою є наявність додаткового зображення (зображень), що фіксує відсутність документа про оплату послуг з користування майданчиком для платного паркування під лобовим склом транспортного засобу [49].

Не звільнення місце паркування після закінчення часу паркування, за який сплачено.

Таке діяння можна виокремити, якщо, наприклад, користувач сплатив вартість паркування 2 години, а транспортний засіб перебуває на місці для

паркування вже третю годину поспіль. Тобто водій транспортного засобу не звільнив місце, за паркування на якому він оплатив за визначений час.

Несплата вартості послуг з користування майданчиком для платного паркування за кожну добу користування.

Відповідно до примітки до ст. 152¹ КУпАП, під неоплатою вартості послуг з користування майданчиком для платного паркування слід розуміти неоплату вартості послуг з користування майданчиком для платного паркування транспортних засобів більш як за 10 хвилин користування майданчиком для платного паркування транспортних засобів (крім майданчиків, обладнаних автоматичними в'їзними та виїзними терміналами, на яких оплата відбувається під час виїзду з майданчика) [49].

Тобто порушенням будуть вважатися дії особи, якщо вона починаючи з 11 хвилини перебування транспортного засобу на майданчику для платного паркування не здійснила оплату вартості наданих послуг одним із вище перерахованих нами способів.

2. Паркування транспортних засобів на місцях, призначених для безоплатного паркування транспортних засобів, особами, які не мають відповідних пільг (крім випадків, визначених частиною шостою цієї статті), або на місцях, не призначених для паркування відповідних транспортних засобів (ч. 2 ст. 152¹ КУпАП).

Зміст об'єктивної сторони правопорушення в такому випадку складають два окремі діяння:

- паркування транспортних засобів на місцях, призначених для безоплатного паркування транспортних засобів, особами, які не мають відповідних пільг;

- паркування транспортних засобів на місцях, не призначених для паркування відповідних транспортних засобів.

Що стосується першого діяння, то слід одразу наголосити, що відповідальність настає за паркування транспортних засобів на місцях, призначених для безоплатного паркування транспортних засобів, особами, які не

мають відповідних пільг, за виключенням місць, призначених для безоплатного паркування транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю. Оскільки відповідальність за такі дії передбачена іншою частиною ст. 152⁻¹ КУпАП.

Перелік таких місць, як правило, затверджується органами місцевого самоврядування. Наприклад, відповідно до рішення Київської міської ради, до пільгових категорій при користуванні місцями для платного паркування відносяться:

- спеціальний автотранспорт із службовими державними номерними знаками під час виконання прямих службових обов'язків у зоні місць для платного паркування (прокуратури, МВС, СБУ, пожежної охорони, швидкої допомоги, аварійний спецавтотранспорт міських комунальних служб тощо);
- ветерани Великої Вітчизняної війни та інших локальних воєн;
- особи, що мають статус учасника бойових дій і прирівняних до них, а також члени сімей загиблих (померлих) осіб), які захищали незалежність, суверенітет і територіальну цілісність України і брали безпосередню участь в антитерористичній операції, забезпеченні її проведення, перебуваючи безпосередньо в районах антитерористичної операції у період її проведення, у здійсненні заходів із забезпечення національної безпеки й оборони, відсічі і стримуванні збройної агресії Російської Федерації у Донецькій та Луганській областях, забезпеченні їх здійснення, перебуваючи безпосередньо в районах та в період здійснення зазначених заходів [101].

Прикладом другого діяння, на наш погляд, може бути наступний. Компанія розміщена в бізнес-центрі, який має власний підземний паркінг. На підставі договору оренди за нею закріплені конкретні місця на паркінгу для автомобілів співробітників компанії, які позначені відповідними інформаційними табличками. Паркування на цих місцях інших автомобілів буде вважатись порушенням з можливістю притягнення до адміністративної відповідальності.

3. Порушення посадовою особою суб'єкта господарювання, який утримує майданчики для паркування транспортних засобів, визначених правилами

паркування транспортних засобів вимог щодо розміщення та функціонування майданчиків для паркування транспортних засобів (ч. 3 ст. 152¹ КУпАП).

Як бачимо, це діяння охоплює порушення посадовою особою суб'єкта господарювання двох різних блоків обов'язків стосовно майданчиків для паркування транспортних засобів:

- щодо розміщення майданчиків для паркування транспортних засобів;
- щодо функціонування майданчиків для паркування транспортних засобів.

Аналіз Правил, дозволяє нам виокремити наступні діяння, що порушують вимоги щодо розміщення майданчиків для паркування транспортних засобів:

- порушення відповідності майданчиків для паркування нормам, нормативам, стандартам у сфері благоустрою населених пунктів;
- розміщення майданчиків для паркування за окремими адресами без погодження з уповноваженим підрозділом Національної поліції;
- розміщення майданчиків для паркування на тротуарах;
- розміщення майданчиків для паркування на проїзній частині автомобільних доріг не операторами, а іншими суб'єктами господарювання;
- передача оператором майданчиків для паркування на проїзній частині автомобільних доріг у користування іншим суб'єктам господарювання;
- неврахування під час розміщення майданчиків для паркування на вулицях і дорогах населених пунктів таких параметрів: наявність та характеристики комунікацій та інженерних мереж; умови для забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема видимості в плані та повздожньому профілі; параметри поперечних та поздовжніх ухилів; розташування зелених насаджень; стан покриття проїзної частини; інтенсивність та склад транспортного потоку;
- розміщення майданчиків для паркування на вулицях з двома смугами руху завширшки менш як 6 метрів;
- порушення вимог законодавства, державних будівельних норм, стандартів, технічних умов, інших нормативних документів при проєктуванні,

будівництві, реконструкції, ремонті та утриманні майданчиків для паркування [129].

В свою чергу, порушеннями вимог щодо функціонування майданчиків для паркування транспортних засобів можна вважати наступні:

- ненадання послуг з утримання майданчиків для платного паркування;

До змісту поняття функціонування майданчиків для паркування в першу чергу відносяться послуги з утримання майданчиків для платного паркування. Відповідно ненадання суб'єктом господарювання відповідної послуги вбачається як порушення вимог щодо функціонування майданчиків для паркування.

Зокрема, відповідно до наказу Міністерства з питань житлово-комунального господарства України від 18.08.2010 № 287 «Про затвердження Переліку основних послуг з утримання майданчиків для платного паркування», визначається перелік основних послуг з утримання відведених майданчиків для платного паркування:

1) Очищення, миття, відновлення дорожніх знаків та інформаційних стендів (щитів), а також транспортних або пішохідних огорож (у разі наявності) на відведених майданчиках для платного паркування;

2) Нанесення та відновлення дорожньої розмітки відведених майданчиків для платного паркування;

3) Систематичне очищення території відведених майданчиків для платного паркування від пилу, сміття та листя шляхом їх підмітання та миття;

4) Своєчасне очищення відведених майданчиків для платного паркування від снігу і криги та обробка їх фрикційними та іншими протиожеледними матеріалами;

5) Утримання та поточний ремонт дорожнього покриття території відведених майданчиків для платного паркування, а також систем поверхневого водовідведення у межах таких майданчиків (у разі наявності);

6) Забезпечення функціонування паркувальних автоматів на відведених майданчиках для платного паркування (очищення, миття, фарбування,

відновлення їх роботи, заміна окремих деталей, планові обстеження, нагляд за справністю, їх технічна підтримка та програмне забезпечення) [112].

Для спеціально обладнаних майданчиків для платного паркування перелік основних послуг з утримання наступний:

1) очищення, миття та відновлення дорожніх знаків та інформаційних стендів (щитів), утримання схем розміщення місць для паркування, в'їздів та виїздів, а також транспортних або пішохідних огорож (у разі наявності) на спеціально обладнаних майданчиках для платного паркування;

2) нанесення та відновлення дорожньої розмітки спеціально обладнаних майданчиків для платного паркування;

3) систематичне очищення території та під'їзних шляхів до них від пилу, сміття та листя шляхом їх підмітання та миття;

4) своєчасне очищення спеціально обладнаних майданчиків для платного паркування та під'їзних шляхів до них від снігу і криги та обробка їх фрикційними та іншими протиожеледними матеріалами;

5) утримання та поточний ремонт дорожнього покриття території спеціально обладнаних майданчиків для платного паркування та під'їзних шляхів до них, а також систем поверхневого водовідведення у межах таких майданчиків (у разі наявності);

6) забезпечення утримання та належного функціонування засобів та обладнання зовнішнього освітлення території спеціально обладнаних майданчиків для платного паркування;

7) забезпечення функціонування на спеціально обладнаних майданчиках для платного паркування в'їзних та виїзних терміналів (очищення, миття, фарбування, відновлення їх роботи, заміна окремих деталей, планові обстеження, нагляд за справністю, їх технічна підтримка та програмне забезпечення);

8) утримання на спеціально обладнаних майданчиках для платного паркування контрольно-пропускного пункту, приміщення для обслуговуючого персоналу, туалету, побутових приміщень тощо (у разі наявності);

9) забезпечення функціонування на спеціально обладнаних майданчиках для платного паркування систем відеоспостереження за рухом транспортних засобів на їх території і табло із змінною інформацією про наявність вільних місць для паркування, яке розташовується на в'їзді (у разі їх наявності);

10) утримання автоматичних установок пожежогасіння та пожежної сигналізації на підземних та багаторівневих спеціально обладнаних майданчиках для платного паркування [112].

- використання майданчика для паркування не за призначенням;
- неповідомлення уповноважених підрозділи Національної поліції та інспекторів з паркування про виявлені порушення Правил;
- ненадання роз'яснення користувачам щодо застосування Правил;
- не організація, у разі потреби, навчання персоналу, який обслуговує майданчик для паркування;
- не забезпечення безоплатно персонал, який обслуговує майданчик для паркування, спеціальним одягом з метою забезпечення його безпеки під час виконання службових обов'язків, а також безпеки дорожнього руху;
- не забезпечення належного функціонування технічних приладів (пристроїв) для сплати вартості послуг з користування майданчиками для платного паркування;
- не інформування користувачів про способи та порядок оплати вартості послуг з користування майданчиками для платного паркування [129].

4. Не обладнання майданчиків для платного паркування транспортних засобів відповідно до вимог, встановлених законодавством (ч. 4 ст. 152¹ КУпАП).

Аналіз законодавства дозволяє виокремити нам наступні порушення, які можуть підпадати під це діяння:

- порушення під час обладнання вимог Правил дорожнього руху;
- не позначення відведених майданчиків для паркування дорожніми знаками та суцільною синьою (блакитною) смугою на проїзній частині і на бордюрі, який відокремлює проїзну частину від пішохідної;

- не обладнання відведених майданчиків для платного паркування паркувальними автоматами, платіжними пристроями та/або інформаційними знаками про способи та порядок оплати вартості послуг з користування майданчиками для платного паркування;
- не позначення спеціально обладнаних майданчиків для паркування дорожніми знаками та дорожньою розміткою;
- не встановлення на спеціально обладнаних майданчиках для платного паркування автоматичних в'їзних та виїзних терміналів;
- відсутність на підземних та багаторівневих спеціально обладнаних майданчиків для паркування схеми розміщення місць для паркування, в'їздів та виїздів, місць, призначених для зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, у тому числі розміщення місць для безоплатного паркування транспортних засобів, зазначених у частині шостій статті 30 Закону України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні»;
- не забезпечення підземних та багаторівневих спеціально обладнаних майданчиків автоматичними установками пожежогасіння та пожежною сигналізацією;
- не розміщення на майданчиках для платного паркування у доступному для ознайомлення користувачів місці інформації про: оператора (найменування, адреса, контактні телефони); вартість послуг з користування майданчиками для платного паркування, спосіб оплати [129].

5. Паркування транспортного засобу на місцях, призначених для безоплатного паркування транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю, водієм, який не має документів про наявність у нього чи в одного з пасажирів інвалідності (крім явно виражених ознак інвалідності) (ч. 6 ст. 152¹ КУпАП).

Відзначимо, що відповідно до пп. «д» п. 2.1 Правил дорожнього руху, у разі встановлення на транспортному засобі розпізнавального знака «Водій з інвалідністю», водій повинен мати при собі документ, що підтверджує

інвалідність водія або пасажирів (крім водіїв з явними ознаками інвалідності або водіїв, які перевозять пасажирів з явними ознаками інвалідності) [140].

Слід зазначити, що в законодавстві відсутнє єдине визначення «документа, що підтверджує інвалідність».

Відповідно до ст. 3 Закону України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні» інвалідність як міра втрати здоров'я визначається шляхом експертного обстеження в органах медико-соціальної експертизи центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я [136].

Саме таку міру втрати здоров'я підтверджує «довідка до акту огляду медико-соціальною експертною комісією», форму якої затверджено наказом МОЗ України від 30.07.2012р. № 577. У довідці зазначається група інвалідності, її причина, термін, до якого встановлено цю групу, та висновок про умови і характер праці людини з інвалідністю [131]. Однак в цій довідці відсутня фотографія власника, тому встановити його особу можна лише за наявності паспорта чи іншого посвідчення особи.

Тому існують інші документи, які підтверджують інвалідність як підставу до отримання певних пільг чи державних виплат. Зокрема, відповідно до Закону України «Про пенсійне забезпечення» [137] громадяни мають право на державну пенсію, зокрема, по інвалідності за умови наявності у них відповідного трудового стажу. Призначення такої пенсії підтверджується пенсійним посвідченням, у якому зазначається вид пенсії, у цьому випадку по інвалідності, без уточнення її причини, групи та строку встановлення [139].

Також, наприклад, окремі посвідчення мають особи, які одержують державну соціальну допомогу відповідно до Законів України «Про державну соціальну допомогу особам з інвалідністю з дитинства та дітям з інвалідністю» та «Про державну соціальну допомогу особам, які не мають права на пенсію, та особам з інвалідністю», які є документом, що підтверджує призначення державної соціальної допомоги особі з інвалідністю з дитинства та дитині з інвалідністю відповідно до Закону України «Про державну соціальну допомогу

особам з інвалідністю з дитинства та дітям з інвалідністю»; державної соціальної допомоги особам, які не мають права на пенсію, та особам з інвалідністю відповідно до Закону України «Про державну соціальну допомогу особам, які не мають права на пенсію, та особам з інвалідністю» [124].

Форми цих посвідчень передбачають наявність фотографій їхніх власників, тому ці документи, на наш погляд, більше підходять для підтвердження статусу «Водія з інвалідністю».

6. Не облаштування на спеціально обладнаних чи відведених майданчиках для паркування транспортних засобів, у тому числі біля житлових будинків (крім індивідуальних житлових будинків) та інших будівель, на тротуарах (з-поміж місць для зупинки та стоянки транспортних засобів), місць, призначених для паркування транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю, чи облаштування таких місць без дотримання вимог щодо їх розміщення (ч. 7 ст. 152⁻¹ КУпАП).

Відповідно до примітки до ст. 152⁻¹ КУпАП, місцями, призначеними для паркування (у тому числі безоплатного паркування) транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю, на спеціально обладнаних чи відведених майданчиках для паркування транспортних засобів, у тому числі біля житлових будинків (крім індивідуальних житлових будинків) та інших будівель, на тротуарах (із числа місць для зупинки та стоянки транспортних засобів), вважаються місця, позначені відповідними дорожніми знаками або дорожньою розміткою [49].

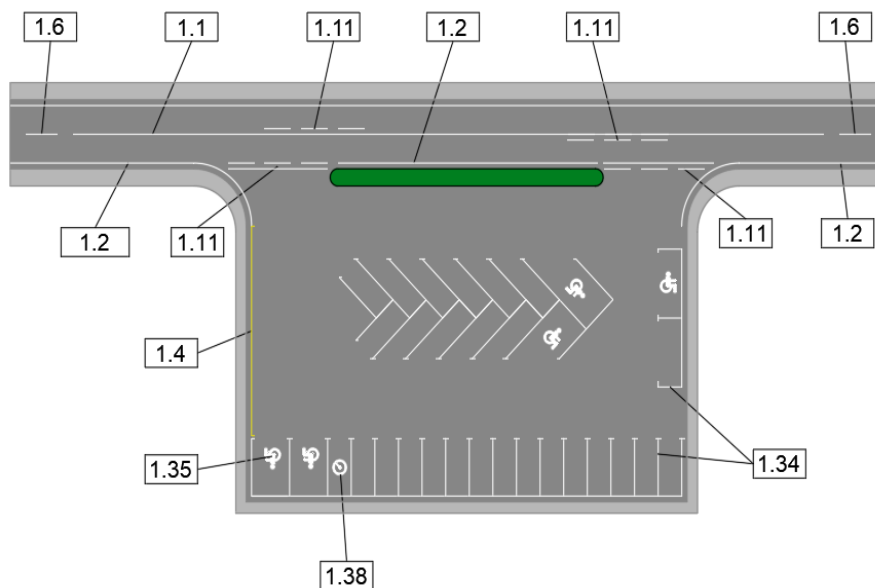
Відповідно до вимог п. 22 Правил, на майданчиках для паркування обов'язково облаштовуються місця (в обсязі не менше 10 відсотків загальної кількості, але не менш як одне місце) передбаченого стандартами розміру, позначені дорожніми знаками (Рис. 2.1.5) та дорожньою розміткою (Рис. 2.1.6) для паркування транспортних засобів, зазначених у частині шостій статті 30 Закону України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні». Відстань від в'їзду на майданчик для платного паркування до найближчого такого місця не повинна перевищувати 50 метрів [129].



7.17

Особи з інвалідністю

Рис. 2.1.5



Розмітка 1.35

Рис. 2.1.6

Відповідно до вимог Закону України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні», власники спеціально обладнаних чи відведених майданчиків для паркування забезпечують виділення та облаштування в межах майданчиків місць для безоплатного паркування транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю. Водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю, у тому числі на транспортних засобах, що належать підприємствам, установам, організаціям, які здійснюють діяльність у сфері соціального захисту населення, та громадським об'єднанням осіб з інвалідністю, мають право на встановлення на транспортному засобі розпізнавального знака «Водій з інвалідністю» та під час перевезення осіб з інвалідністю користуються всіма перевагами, що надаються водіям з

інвалідністю. Водії, які керують транспортними засобами, на яких встановлений розпізнавальний знак «Водій з інвалідністю», повинні мати при собі документи, що підтверджують інвалідність водія або одного з пасажирів. Кількість місць, призначених для безоплатного паркування транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю, становить не менше 10 відсотків загальної кількості місць на спеціально обладнаних чи відведених майданчиках для паркування, але не менше одного місця з позначенням таких місць відповідними дорожніми знаками або дорожньою розміткою.

Якщо власники спеціально обладнаних чи відведених майданчиків для паркування не забезпечили виділення та облаштування місць, призначених для безоплатного паркування транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю, такими місцями на відповідних майданчиках вважаються місця, на яких розміщені транспортні засоби, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю. Вищезазначені місця також виділяються на спеціально обладнаних чи відведених майданчиках, у тому числі біля житлових будинків (крім індивідуальних житлових будинків) та інших будівель, їх власниками/співвласниками (управителями) або орендарями, на проїзних частинах автомобільних доріг і тротуарах (із числа місць для зупинки та стоянки транспортних засобів) - органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування (суб'єктами господарювання, якщо їм у встановленому порядку передано відповідні частини доріг і тротуарів для ведення господарської діяльності) з позначенням таких місць відповідними дорожніми знаками або дорожньою розміткою. Такі місця, визначені на спеціально обладнаних чи відведених майданчиках біля будівель і будинків, мають бути розміщені максимально близько до входу до таких будівель і будинків, а на окремих спеціально обладнаних чи відведених майданчиках – максимально близько до в'їзду на такі майданчики [136].

Як ми зазначали вище, ці пільги також розповсюджуються на транспортні засоби, що належать підприємствам, установам, організаціям, які здійснюють діяльність у сфері соціального захисту населення, та громадським об'єднанням осіб з інвалідністю.

Відзначимо, що належність організацій до громадських організацій осіб з інвалідністю регулюється законодавством та статутами таких організацій.

В свою чергу, до установ сфери соціального захисту населення належать:

- реабілітаційні центри для осіб з інвалідністю;
- орган виконавчої влади в Автономній Республіці Крим з питань соціального захисту населення, структурні підрозділи з питань соціального захисту населення обласних, Київської та Севастопольської міських держадміністрацій;
- структурні підрозділи з питань соціального захисту населення районних, районних у мм. Києві та Севастополі держадміністрацій, виконавчі органи міських, районних у містах у разі їх утворення (крім мм. Києва та Севастополя) рад;
- будинки-інтернати;
- територіальні центри соціального обслуговування;
- інші державні та комунальні установи, статутами (положеннями) яких передбачено надання послуг особам з інвалідністю [123].

Вищенаведена Постанова уточнює, що до транспортних засобів, власникам яких може надаватися право на безоплатне паркування, належать легкові автомобілі і автобуси, що вважаються такими відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт»:

- автомобіль легковий – автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння не більше ніж дев'ять з місцем водія включно;
- автобус – транспортний засіб, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння більше ніж дев'ять з місцем водія включно [92].

7. Паркування транспортних засобів на місцях, призначених для паркування транспортних засобів, оснащених електричними двигунами (одним чи декількома) (ч. 8 ст. 152¹ КУпАП).

Відповідно до примітки до ст. 152¹ КУпАП, місцями, призначеними для паркування (у тому числі безоплатного паркування) транспортних засобів, оснащених електричними двигунами (одним чи декількома), на спеціально обладнаних чи відведених майданчиках для паркування транспортних засобів, у тому числі біля житлових будинків (крім індивідуальних житлових будинків) та інших будівель, на тротуарах (із числа місць для зупинки та стоянки транспортних засобів), вважаються місця, позначені відповідними дорожніми знаками або дорожньою розміткою.

Однак, слід відмітити, що Правила дорожнього руху прямо не містять дорожніх знаків або дорожньої розмітки, що позначають місця саме для паркування транспортних засобів, оснащених електричними двигунами. Вони лише містять знаки та розмітку, які позначають місця для зарядки електромобілів [140]:



6.7.3

Електрозарядні станції



6.7.5

Автозаправні та електрозарядні станції



6.7.6



6.7.7

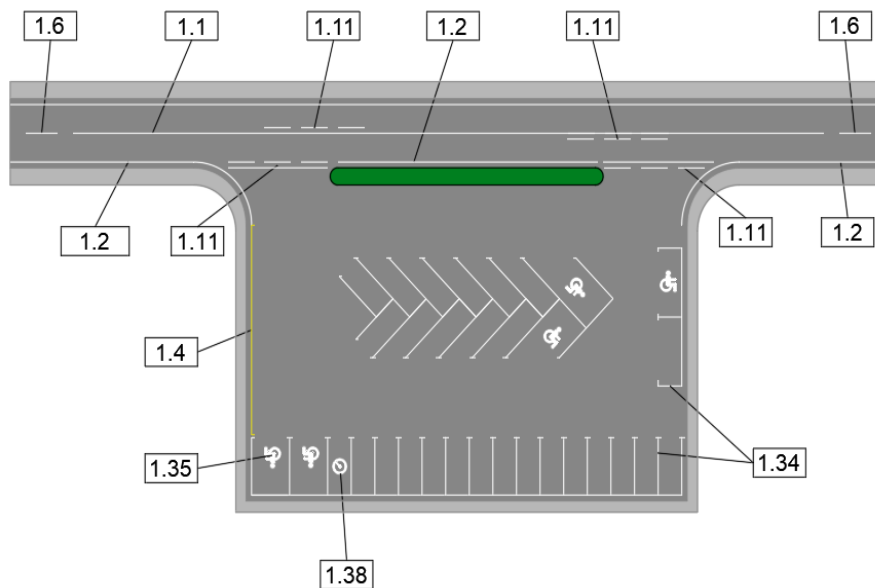
Автозаправні та електрозарядні станції



7.23

Місце для зарядки електромобілів

Рис. 2.1.7



1.38 - позначає місця для заправки електромобілів

Рис. 2.1.8

Акцентуємо увагу на ще одному проблемному питанні. Річ у тому, що і Кодекс України про адміністративні правопорушення і Правила при визначенні

місць для паркування оперують поняттям «транспортні засоби, оснащені електричними двигунами».

Але якщо розглядати це визначення буквально, можна констатувати, що зараз будь-який автомобіль оснащений електричними двигунами (одним чи декількома). Це може бути привід склоочисників, склопідйомників, електросидіння, електродзеркала і т.д. В такому випадку автомобіль з будь-яким двигуном (бензиновим, дизельним чи електричним) формально підпадає під визначення «транспортний засіб, оснащений електричними двигунами (одним чи декількома)».

В законодавстві також відсутнє визначення електромобіля. Відповідно до п. 1.10 Правил дорожнього руху, механічний транспортний засіб – транспортний засіб, що приводиться в рух з допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт. Однак вже далі в Правилах дорожнього руху для позначення відповідних знаків і дорожньої розмітки вже застосовується термін «електромобіль» [140].

В законодавців вже були спроби закріпити поняття електромобіля в законодавстві. Наприклад в проєкті Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт», пропонувалось наступне визначення «електричний транспортний засіб (електромобіль) – транспортний засіб (електробус, електромобіль вантажний, електромобіль легковий), оснащений виключно електричними двигунами (одним чи декількома), які приводять його в рух, заряджається від станції зарядки електромобілів, має не менше чотирьох коліс, призначений для руху безрейковими дорогами і використовується для перевезення людей та (чи) вантажів, буксирування транспортних засобів, виконання спеціальних робіт [99].

Однак цей законопроект було повернуто на доопрацювання. Головне науково-експертне управління Верховної Ради України не підтримало рішення порушеного у проєкті питання у пропонований спосіб. Зауважуючи, що пропонований у проєкті фрагментарно-ситуативний підхід не дає можливості

належним чином оцінити зміст наведених понять з точки зору їх відповідності потребам системного законодавчого регулювання сфери електричного транспорту, та узгодження з термінологією, що використовується у відповідних актах Європейського Союзу. Підкреслюючи, що визначення термінів у законі надається не для фіксації того чи іншого поняття, а для забезпечення чіткого та однозначного розуміння положень закону, якими регулюються відповідні суспільні відносини. Закріплення у законі визначень термінів, якими цей закон не оперує, щодо яких не встановлює будь-яких правил, позбавлено юридичного сенсу та є сумнівним з точки зору відповідності вимогам законодавчої техніки [18].

8. Прийняття інспектором з паркування грошових коштів у готівковій формі в рахунок оплати вартості послуг з паркування транспортних засобів та/або в рахунок оплати штрафів, накладених на місці вчинення правопорушення (ч. 2 ст. 127² КУпАП).

Слід наголосити, що положення цієї норми кореспондуються з вимогами інших статей КУпАП, а також інших нормативно-правових актів.

Зокрема ст. 52² Закону України «Про дорожній рух» передбачає, що інспекторам з паркування забороняється приймати грошові кошти у готівковій формі в рахунок оплати вартості таких послуг та/або в рахунок оплати штрафів, накладених на місці вчинення правопорушення [103].

Відповідно до ч. 1 ст. 192 Цивільного кодексу України, законним платіжним засобом, обов'язковим до приймання за номінальною вартістю на всій території України, є грошова одиниця України – гривня [164].

В свою чергу, відповідно до п. 6 ст. 1 Закону України «Про валюту і валютні операції» в поняття національна валюта (гривня) входять:

а) грошові знаки грошової одиниці України – гривні у вигляді банкнот, монет, у тому числі обігових, пам'ятних та ювілейних монет, і в інших формах, що перебувають в обігу та є законним платіжним засобом на території України, а також вилучені або такі, що вилучаються з обігу, але підлягають обміну на грошові знаки, що перебувають в обігу;

б) кошти на рахунках у банках та інших фінансових установах, виражені у гривні;

в) електронні гроші, номіновані у гривні [95].

В свою чергу, відповідно до законодавства України, готівка – грошові знаки національної валюти України (банкноти і монети, у тому числі розмінні, обігові, пам'ятні банкноти та монети, які є платіжними засобами) [114].

Якщо з прийняття інспектором з паркування грошових коштів у готівковій формі в рахунок оплати вартості послуг з паркування транспортних засобів питань все зрозуміло, то з прийняттям таких коштів в рахунок оплати штрафів, накладених на місці вчинення правопорушення виникають окремі проблемні питання.

Відповідно до вимог ч. 2, 3 ст. 258 КУпАП, протокол не складається, а штраф накладається і стягується на місці вчинення правопорушення у разі вчинення порушень правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксованих у режимі фотозйомки (відеозапису) [49].

Тобто інспектор з паркування має право одразу винести постанову у справі про адміністративне правопорушення лише у тому випадку, якщо таке порушення правил паркування зафіксоване у режимі фотозйомки (відеозапису).

В свою чергу, відповідно до ч. 3 ст. 279⁻¹ КУпАП, якщо вказане адміністративне правопорушення зафіксовано в режимі фотозйомки (відеозапису), інспектор з паркування зобов'язаний розмістити на лобовому склі транспортного засобу копію постанови про притягнення до адміністративної відповідальності, якщо технічні можливості дозволяють встановити відповідальну особу, зазначену у ч. 1 ст. 14⁻² цього Кодексу, на місці вчинення правопорушення.

Тобто, якщо інспектор з паркування виносить постанову у справі про адміністративне порушення правил паркування транспортних засобів на місці вчинення правопорушення, то відповідно до вимог законодавства, особа-порушник відсутня на місці вчинення правопорушення і апріорі не може

оплатити штраф, накладений на місці вчинення правопорушення, в тому числі передати інспектору готівку.

У зв'язку з цим пропонується внести зміни в ч. 2 ст. 127² КУпАП, виклавши її в наступній редакції:

«Прийняття інспектором з паркування грошових коштів у готівковій формі в рахунок оплати вартості послуг з паркування транспортних засобів, -

тягне за собою накладення штрафу від п'ятдесяти до сімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян».

Аналізуючи об'єктивну сторону адміністративних порушень правил паркування транспортних засобів, ми доходимо думки, що в деяких диспозиціях присутня така ознака, як засоби вчинення правопорушення.

Виходячи з того, що паркування це розміщення транспортного засобу на майданчику для паркування [129], приходимо до висновку що порушення правил паркування це порушення правил розміщення транспортного засобу на майданчику для паркування. Отже порушити правила паркування можна тільки на транспортному засобі.

Звернувшись до чинного законодавства України, ми з'ясували, що поняття транспортний засіб має визначення, яких більше півтора десятка. У всіх законодавчих актах, що визначають засади організації та діяльності всіх видів транспорту України, в тому числі в Законі України «Про транспорт», використовується термін транспортні засоби, який за своїм змістом та обсягом відрізняється для кожного виду транспорту єдиної транспортної системи України [6, с. 15].

Зокрема, відповідно до п. 1.10. Правил дорожнього руху, під транспортним засобом розуміється пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів [140].

В Законі України «Про автомобільний транспорт», наприклад, визначається, що транспортний засіб загального призначення – транспортний засіб, не обладнаний спеціальним устаткуванням і призначений для перевезення

пасажирів або вантажів (автобус, легковий автомобіль, вантажний автомобіль, причіп, напівпричіп з бортовою платформою відкритого або закритого типу) [92].

2.2. Суб'єкт і суб'єктивна сторона адміністративних порушень правил паркування транспортних засобів

Згідно з КУпАП, суб'єктом адміністративного правопорушення визнається лише фізична особа. Слід зазначити, що на законодавчому рівні відсутнє чітке визначення суб'єкта адміністративного правопорушення. Вважається, що суб'єктом адміністративного проступку – є осудна фізична особа, якій на момент вчинення адміністративного правопорушення виповнилося 16 років. Тобто, особа володіє адміністративною деліктоздатністю – особливою юридичною властивістю, яка полягає у здатності суб'єкта взяти на себе відповідальність за вчинений адміністративний проступок [47, с. 122].

Як правило в науці адміністративного права виокремлюються дві групи суб'єктів: загальний (це фізична, осудна особа, яка на момент вчинення адміністративного правопорушення досягла віку адміністративної відповідальності) та спеціальний – це фізична особа, яка володіє також специфічними ознаками, які характеризують її адміністративно-правовий статус і передбачені відповідним складом адміністративного делікту.

Спеціальні ознаки можна поділити на три групи, що визначають:

а) особливості трудової діяльності та службового становища (посадова особа, капітан судна, робітник підприємства торгівлі, водій, підприємець тощо);

б) протиправну поведінку в минулому (особа, що перебуває під адміністративним наглядом; особа, що раніше притягувалася до адміністративної відповідальності тощо);

в) інші особливості суб'єкта (військовозобов'язаний, призовник, представник власника, хворий тощо) [78, с. 521].

Аналізуючи статті КУпАП, які передбачають відповідальність за порушення правил паркування транспортних засобів, можна зробити висновок, що в них прямо вказано на окремі спеціальні ознаки суб'єкта адміністративного правопорушення. В результаті чого можемо виокремити наступних суб'єктів, які мають спеціальні ознаки.

1. Особа, яка керувала транспортним засобом у момент вчинення правопорушення (момент паркування) (ч. 1, 2 та 8 ст. 151⁻² КУпАП).

Як відзначає Пленум Верховного Суду України керування транспортним засобом – виконання функцій водія під час руху такого засобу або інструктора-водія під час навчання учнів-водіїв, незалежно від того, керує особа транспортним засобом, який рухається своїм ходом чи за допомогою буксирування [140]. Також в окремих судових рішеннях з даного питання наголошується, що саме керування транспортним засобом розуміється, як технічна дія водія з метою приведення транспортного засобу в рух, зрушення його місця і, як наслідок, переміщення транспортного засобу в просторі [86], керування транспортним засобом – це умисне виконання особою функцій водія шляхом вчинення технічних дій для приведення транспортного засобу в рух та зворушення з місця, а під час руху – для зміни напрямку руху та/чи швидкості транспортного засобу [87].

Тобто можемо зробити висновок, що знаходження особи за кермом транспортного засобу, який не є в стані руху (знаходиться в нерухомому стані) і перебуває на майданчику для паркування транспортних засобів з порушенням правил паркування, не є доказом вчинення адміністративного правопорушення, передбаченого 152¹ КУпАП, оскільки саме перебування особи на місці за кермом не доводить факт керування транспортним засобом, незалежно від того працює двигун чи ні.

Однак слід наголосити ще на одному моменті. У вищенаведених прикладах судової практики постійно наголошується на виконанні функцій водія під час руху транспортного засобу.

Законодавство визначає, що водій – особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія (посвідчення тракториста-машиніста, тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом, тимчасовий талон на право керування транспортним засобом) відповідної категорії. Водієм також є особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі [138].

Ключовою ознакою водія є наявність відповідного документа, що посвідчує право особи на керування тим чи іншим видом транспортного засобу:

- посвідчення водія;
- посвідчення тракториста-машиніста;
- тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом;
- тимчасовий талон на право керування транспортним засобом [138].

Виходить, що якщо особа не має посвідчення водія, керує транспортним засобом і порушує правила паркування, то вона не буде суб'єктом даного правопорушення.

Враховуючи вищевикладене, пропонуємо під «керуванням транспортним засобом» розуміти технічні дії особи, яка перебуває за кермом з метою приведення транспортного засобу в рух, зворушення з місця і, як наслідок, переміщення транспортного засобу в просторі.

2. Посадові особи суб'єктів господарювання, які утримують майданчики для паркування транспортних засобів (ч. 3, 4, 7 ст. 151² КУпАП).

Відповідно до Правил паркування транспортних засобів, їх дія поширюється на осіб, які розміщують транспортні засоби на майданчиках для паркування, а також на суб'єктів господарювання, які утримують такі майданчики. Під останніми розуміються балансоутримувачі майданчиків для паркування транспортних засобів, що визначаються відповідно до Закону України «Про благоустрій населених пунктів» [138].

В законодавстві існують різні визначення «суб'єктів господарювання».

Зокрема, відповідно до ст. 55 Господарського кодексу України, суб'єктами господарювання визнаються учасники господарських відносин, які здійснюють

господарську діяльність, реалізуючи господарську компетенцію (сукупність господарських прав та обов'язків), мають відокремлене майно і несуть відповідальність за своїми зобов'язаннями в межах цього майна, крім випадків, передбачених законодавством. До них відносяться:

1) господарські організації - юридичні особи, створені відповідно до Цивільного кодексу України, державні, комунальні та інші підприємства, створені відповідно до цього Кодексу, а також інші юридичні особи, які здійснюють господарську діяльність та зареєстровані в установленому законом порядку;

2) громадяни України, іноземці та особи без громадянства, які здійснюють господарську діяльність та зареєстровані відповідно до закону як підприємці [25].

В Законі України «Про захист економічної конкуренції», наприклад, суб'єкт господарювання це юридична особа незалежно від організаційно-правової форми та форми власності чи фізична особа, що здійснює діяльність з виробництва, реалізації, придбання товарів, іншу господарську діяльність, у тому числі яка здійснює контроль над іншою юридичною чи фізичною особою; група суб'єктів господарювання, якщо один або декілька з них здійснюють контроль над іншими. Суб'єктами господарювання визнаються також органи державної влади, органи місцевого самоврядування, а також органи адміністративно-господарського управління та контролю в частині їх діяльності з виробництва, реалізації, придбання товарів чи іншої господарської діяльності. Господарською діяльністю не вважається діяльність фізичної особи з придбання товарів народного споживання для кінцевого споживання [129].

На відміну від визначення «суб'єкта господарювання» в законодавстві відсутнє поняття «посадова особа суб'єкта господарювання».

Єдине чим можна оперувати в даному випадку, це визначення, яке міститься в Методиці визначення відносин контролю (затверджена розпорядженням Антимонопольного Комітету України 24.12.2002 № 397-р.), відповідно до якої посадові особи суб'єкта господарювання це:

- керівник;
- заступник керівника підприємства;
- головний бухгалтер;
- голова та члени виконавчого органу господарського товариства;
- голова ревізійної комісії;
- у товариствах, де створена рада товариства (спостережна рада), голова та члени ради товариства (спостережної ради) [108].

3. Водій (ч. 6 ст. 151² КУпАП).

Відповідно до п. v) ч.1 ст. 1 Конвенції про дорожній рух «термін «водій» («погонич») означає будь-яку особу, яка керує транспортним засобом, автомобілем і т.д. (включаючи велосипеди) або веде по дорогах худобу, стада, упряжних, в'ючних або верхових тварин» [55].

Однак, як ми вже раніше згадували, відповідно до українського законодавства водій це особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія (посвідчення тракториста-машиніста, тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом, тимчасовий талон на право керування транспортним засобом) відповідної категорії. Водієм також є особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі [138].

Ключовою ознакою водія є наявність відповідного документа, що посвідчує право особи на керування тим чи іншим видом транспортного засобу:

- посвідчення водія;
- посвідчення тракториста-машиніста;
- тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом;
- тимчасовий талон на право керування транспортним засобом.

Відповідно до Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами (затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 8 травня 1993 р. № 340) посвідчення водія є документом, що посвідчує особу та її спеціальний статус у частині підтвердження права його власника на керування транспортними засобами [113].

В свою чергу, транспортні засоби, керування якими дозволяється за наявності посвідчення водія, залежно від їх типів і призначення поділяються на категорії, узагальнивши які, можна виділити наступні види транспортних засобів:

- мопеди, моторолери та інші двоколісні (триколісні) транспортні засоби, які мають двигун з робочим об'ємом до 50 куб. сантиметрів або електродвигун потужністю до 4 кВт;
- мотоцикли, у тому числі з боковим причепом, та інші двоколісні транспортні засоби, які мають двигун з робочим об'ємом 50 куб. сантиметрів і більше або електродвигун потужністю 4 кВт і більше;
- квадро- і трицикли, мотоколяски та інші триколісні (чотириколісні) транспортні засоби, дозволена максимальна маса яких не перевищує 400 кілограмів;
- автомобілі, дозволена максимальна маса яких не перевищує 3500 кілограмів (7700 фунтів), а кількість сидячих місць, крім сидіння водія, - восьми;
- призначені для перевезення вантажів автомобілі;
- призначені для перевезення пасажирів автобуси;
- состави транспортних засобів;
- трамваї та тролейбуси.

Відповідно до Положення про порядок видачі посвідчень тракториста-машиніста (затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 2 квітня 1994 р. № 217) машини, керування якими здійснюється за наявності посвідчення тракториста-машиніста, можна поділити наступним чином:

- трактори;
- самохідні зерно- і кукурудзозбиральні машини;
- самохідні кормозбиральні машини;
- самохідні машини для збирання коренеплодів, картоплі, овочів, фруктів і ягід;
- самохідні дорожньо-будівельні машини;
- екскаватори;

- навантажувачі;
- автогрейдери;
- бульдозери;
- інші самохідні машини, які підлягають реєстрації в територіальному органі Держпродспоживслужби [114].

Відповідно до ст. 265-1 КУпАП, у разі наявності підстав вважати, що водієм вчинено порушення, за яке відповідно до КУпАП може бути накладено адміністративне стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами, працівник уповноваженого підрозділу Національної поліції тимчасово вилучає посвідчення водія до набрання законної сили постановою у справі про адміністративне правопорушення і видає тимчасовий дозвіл на право керування транспортними засобами [48].

У тимчасовому дозволі на право керування транспортним засобом з лицьового боку перекреслюються категорії транспортних засобів, права на керування якими водій не має, а також робляться такі записи:

- 1) дата тимчасового вилучення посвідчення водія;
- 2) посада, прізвище поліцейського, номер його нагрудного знака;
- 3) дата вчинення правопорушення;
- 4) серія та номер протоколу про адміністративне правопорушення;
- 5) стаття КУпАП, за якою складено протокол про адміністративне правопорушення, санкція якої передбачає накладення адміністративного стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортним засобом [106].

В свою чергу, відповідно до Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів (затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 7 вересня 1998 р. № 1388), за бажанням власника транспортного засобу – фізичної особи надати право керування таким засобом іншій фізичній особі чи за бажанням фізичної або юридичної особи, якій власник транспортного

засобу передав у встановленому порядку право користування і (або) розпорядження транспортними засобами, сервісний центр МВС видає за зверненням такого власника тимчасовий реєстраційний талон на строк, зазначений у його заяві, або документах, які підтверджують право користування і (або) розпорядження транспортним засобом [118].

4. Інспектор з паркування (ч. 2 ст. 127⁻² КУпАП)

Відповідно до вимог ч. 3 ст. 19 КУпАП від імені виконавчих комітетів (а у населених пунктах, де не створено виконавчих комітетів, - виконавчих органів, що виконують їх повноваження) сільських, селищних, міських рад розглядати справи про адміністративні правопорушення, передбачені частинами першою, третьою і сьомою статті 122, частинами першою, другою та восьмою статті 152⁻¹ цього Кодексу, і накладати адміністративні стягнення мають право уповноважені виконавчим комітетом (виконавчим органом) сільської, селищної, міської ради посадові особи виконавчих органів сільської, селищної, міської ради – інспектори з паркування [48].

Також, згідно зі ст. 30 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» до власних (самоврядних) повноважень виконавчих органів сільських, селищних, міських рад належить уповноваження інспекторів з паркування здійснювати у випадках, визначених законом, розгляд справ про адміністративні правопорушення та проводити тимчасове затримання транспортних засобів [131].

Наприклад в м. Івано-Франківськ створено відділ інспекторів з паркування Управління транспорту та зв'язку Івано-Франківської міської ради (Інспекція), яка є виконавчим органом Івано-Франківської міської ради.

Основними завданнями Інспекції в межах її повноважень визначено:

- контроль за дотриманням Правил дорожнього руху, Правил паркування транспортних засобів та інших нормативно-правових актів, що регулюють сферу паркування транспортних засобів;
- здійснення тимчасового затримання транспортних засобів, що суттєво перешкоджають дорожньому руху або створюють загрозу безпеці руху;

- проведення перевірки додержання водіями Правил паркування транспортних засобів щодо своєчасної оплати за послуги паркування транспортних засобів;
- притягнення винних осіб до відповідальності за порушення законодавства України у сфері паркування на території міста Івано-Франківська;
- впровадження в м. Івано-Франківську автоматизованої системи контролю оплати вартості послуг з паркування, замовлення та розроблення технічних вимог та завдань до цієї системи з подальшим поданням їх на затвердження у встановленому законом порядку;
- сприяння розвитку та поліпшенню стану паркувального простору міста;
- профілактика вчинення правопорушень у сфері Правил паркування транспортних засобів та Правил дорожнього руху;
- здійснення заходів щодо збільшення пропускної спроможності на дорогах місцевого значення [94].

В свою чергу, відповідно до рішення виконавчого комітету Івано-Франківської міської ради від 27.09.2019р. № 25, інспекторів з паркування Управління транспорту та зв'язку Івано-Франківської міської ради уповноважено:

- здійснювати у випадках, визначених законом, розгляд справ про адміністративні правопорушення, передбачені частинами першою і третьою статті 122, частинами першою, другою і восьмою статті 152¹ Кодексу України про адміністративні правопорушення, та накладати адміністративні стягнення;
- проводити тимчасове затримання транспортних засобів у випадках передбачених статтею 265⁴ Кодексу України про адміністративні правопорушення [143].

Окремо слід наголосити, що особливістю досліджуваних нами правопорушень є те, що суб'єктом може бути особа, яка не причетна до керування транспортним засобом в момент порушення правил паркування. Це стосується випадків, коли правопорушення зафіксоване в режимі фотозйомки

або відеозапису. Про особливості такої фіксації мова піде в наступному розділі нашого дослідження. Однак про саме суб'єктів розглянемо зараз.

Так, відповідно до ст. 14² КУпАП, адміністративну відповідальність за порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису) (за допомогою технічних засобів з функціями запису, зберігання, відтворення і передачі фото-, відеоінформації), може нести:

1. Відповідальна особа – фізична особа або керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб.
2. Належний користувач транспортного засобу.
3. Особа, яка ввезла транспортний засіб на територію України.

Розглянемо детальніше.

1. Відповідальна особа - фізична особа або керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб.

Відповідно до вимог Правил дорожнього руху, водій механічного транспортного засобу повинен мати при собі:

- посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії;
- реєстраційний документ на транспортний засіб;
- чинний страховий поліс (страховий сертифікат «Зелена картка») про укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів або чинний внутрішній електронний договір зазначеного виду обов'язкового страхування у візуальній формі страхового поліса (на електронному або паперовому носії), відомості про який підтверджуються інформацією, що міститься в єдиній централізованій базі даних, оператором якої є Моторне (транспортне) страхове бюро України.

Законодавством визначено, що власник транспортного засобу, а також особа, яка використовує такий транспортний засіб на законних підставах, можуть передавати керування транспортним засобом іншій особі, що має при собі

посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії.

Власник транспортного засобу може передавати такий засіб у користування іншій особі, що має посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії, передавши їй реєстраційний документ на цей транспортний засіб [138].

Тобто особа має право користуватись транспортним засобом при наявності в неї реєстраційного документа, незалежно від того чи є вона власником даного транспортного засобу.

Транспортні засоби реєструються за юридичними та фізичними особами в сервісних центрах МВС України або через центри надання адміністративних послуг [118].

Слід зазначити, до Єдиного державного реєстру транспортних засобів уносяться такі відомості про власника (співвласника) транспортного засобу:

- 1) прізвище, ім'я, по батькові (за наявності), дата народження;
- 2) повне найменування та ідентифікаційний код юридичної особи в Єдиному державному реєстрі підприємств та організацій України (для юридичних осіб);
- 3) адреса реєстрації місця проживання фізичної особи або адреса місцезнаходження юридичної особи;
- 4) назва, серія (за наявності), номер, дата видачі документа, що посвідчує особу, та найменування органу, який його видав;
- 5) реєстраційний номер облікової картки платника податків або серія (за наявності) та номер паспорта (для фізичних осіб, які через свої релігійні переконання відмовляються від прийняття реєстраційного номера облікової картки платника податків відповідно до закону) [84].

2. Належний користувач транспортного засобу.

Відповідно до ч. 1 ст. 14². КУпАП адміністративну відповідальність за порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису) (за допомогою технічних засобів з функціями запису,

зберігання, відтворення і передачі фото-, відеоінформації), в разі якщо до Єдиного державного реєстру транспортних засобів внесено відомості про належного користувача відповідного транспортного засобу, - несе належний користувач транспортного засобу.

В Єдиному державному реєстрі транспортних засобів формуються та реєструються заяви власників транспортних засобів у сфері державної реєстрації, перереєстрації, зняття з обліку транспортних засобів, у тому числі заяви про внесення відомостей про належного користувача транспортного засобу з обов'язковим присвоєнням програмними засобами ведення ЄДРТЗ кожній окремій заяві реєстраційного номера та фіксуванням дати і часу реєстрації.

Унесення відомостей про належного користувача транспортного засобу до ЄДРТЗ здійснюється відповідно до Порядку внесення відомостей про належного користувача транспортного засобу до Єдиного державного реєстру транспортних засобів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2018 року № 1197 [84].

Відповідно до вищезазначеного Порядку, належний користувач - фізична особа, яка на законних підставах користується транспортним засобом, що їй не належить, а також керівник юридичної особи – лізингодержувача (особа, яка виконує повноваження керівника такої юридичної особи – лізингодержувача) або працівник, визначений керівником юридичної особи, яка є власником транспортного засобу або отримала в установленій законодавством спосіб право користуватися ним, які в разі внесення щодо них відомостей до Реєстру, відповідно до статті 14⁻² Кодексу України про адміністративні правопорушення несуть відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису).

Підставами для внесення до Реєстру відомостей про належного користувача є:

- 1) визначення належного користувача безпосередньо власником транспортного засобу у зв'язку з передачею фізичній особі транспортного засобу в користування;
- 2) визначення керівником юридичної особи, яка є власником транспортного засобу або отримала в установлений законодавством спосіб право користуватися ним, свого працівника належним користувачем;
- 3) оформлення на фізичну особу нотаріально посвідченої довіреності на право користування транспортним засобом;
- 4) користування фізичною особою транспортним засобом на підставі договору оренди (найму, позички);
- 5) користування фізичною або юридичною особою транспортним засобом на підставі договору фінансового або оперативного лізингу;
- 6) оформлення на фізичну особу, щодо якої вносяться відомості як про належного користувача, тимчасового реєстраційного талона [117].

3. Особа, яка ввезла транспортний засіб на територію України.

Відповідно до ч. 2 ст. 14⁻². КУпАП, у разі якщо транспортний засіб зареєстровано за межами території України і такий транспортний засіб відповідно до законодавства не підлягає державній реєстрації в Україні, до адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), притягається особа, яка ввезла такий транспортний засіб на територію України.

Слід наголосити, що це стосується транспортних засобів, які відповідно до законодавства не підлягають державній реєстрації в Україні, тобто вони перебувають на іноземній реєстрації.

Вбачається, що такі транспортні засоби можуть ввозитись громадянами в Україну у двох режимах: режим транзиту та режим тимчасового ввезення.

Що стосується транзиту, то відповідно до ст. 90 Митного кодексу України, це митний режим, відповідно до якого товари та/або транспортні засоби комерційного призначення переміщуються під митним контролем між двома митними органами України або в межах зони діяльності одного митного органу

без будь-якого використання цих товарів, без сплати митних платежів та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності [69].

Строк перебування транспортного засобу, який перебуває на території України обмежено терміном 10 діб, а у разі переміщення в зоні діяльності однієї митниці – 5 діб.

Згідно зі ст. 103 Митного кодексу України, тимчасове ввезення – це митний режим, відповідно до якого іноземні товари, транспортні засоби комерційного призначення ввозяться для конкретних цілей на митну територію України з умовним повним або частковим звільненням від оподаткування митними платежами та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності і підлягають реекспорту до завершення встановленого строку без будь-яких змін, за винятком звичайного зносу в результаті їх використання [69].

В свою чергу, ч. 1 ст. 380 Митного кодексу України визначає, що тимчасове ввезення громадянами-нерезидентами на митну територію України транспортних засобів особистого користування дозволяється на строк до одного року. Цей строк може бути продовжено митними органами з урахуванням дії обставин непереборної сили та особистих обставин громадян, які ввезли такі транспортні засоби, за умови документального підтвердження цих обставин, але не більш як на 60 днів. Обов'язковою умовою допуску зазначених транспортних засобів до тимчасового ввезення на митну територію України є реєстрація цих транспортних засобів в уповноважених органах іноземних держав, що підтверджується відповідним документом [69].

Висновки до розділу 2

Системно досліджено об'єктивну сторону адміністративного порушення правил паркування транспортних засобів, внаслідок чого до таких порушень

аргументовано віднесено понад двадцять окремих діянь, вчинення яких може слугувати підставою для притягнення до адміністративної відповідальності.

Аргументовано положення про доцільність виключення з Кодексу України про адміністративні правопорушення норм щодо відповідальності інспекторів з паркування за прийняття грошових коштів у готівковій формі в рахунок оплати вартості штрафів, накладених на місці вчинення правопорушення, у зв'язку з відсутністю апріорі у порушника можливості оплатити штраф на місці, оскільки порушення фіксується у режимі фотозйомки (відеозапису).

Розглянуто особливості змісту «керування транспортним засобом» у момент вчинення правопорушення (момент паркування), під яким пропонується розуміти технічні дії особи, яка перебуває за кермом з метою приведення транспортного засобу в рух, зрушення з місця і, як наслідок, переміщення транспортного засобу в просторі.

У результаті проведення структуризації родових об'єктів адміністративних порушень правил паркування транспортних засобів, аргументовано доцільність перенесення такого діяння, як прийняття інспектором з паркування грошових коштів у готівковій формі в рахунок оплати вартості послуг з паркування транспортних засобів та/або в рахунок оплати штрафів, накладених на місці вчинення правопорушення з ч. 2 ст. 127⁻² до ст. 152⁻¹ КУпАП, оскільки це відносини у сфері благоустрою населених пунктів, а не безпеки дорожнього руху чи транспорту.

На підставі аналізу чинного законодавства і з'ясування змісту правил паркування транспортних засобів надано конкретизацію діянь, які тягнуть відповідальність за ч. 1 ст. 152⁻¹: порушення порядку постановки транспортного засобу на місце для паркування відповідно до дорожньої розмітки та дорожніх знаків, а також з дотриманням вимог цих Правил і Правил дорожнього руху; порушення порядку сплати вартості послуг з користування майданчиками для платного паркування; не розміщення на час паркування на майданчиках для паркування, на яких не запроваджено автоматизовану систему, під лобовим склом транспортного засобу документу про оплату вартості послуг з

користування майданчиком для платного паркування у спосіб, що забезпечує його видимість для перевірки; не звільнення місце паркування після закінчення часу паркування, за який сплачено; несплата вартості послуг з користування майданчиком для платного паркування за кожну добу користування.

Розглянуто специфіку правової регламентації та організаційного забезпечення паркування автомобілів оснащених електродвигунами. У результаті проведеного аналізу наголошено: попри нормативно-правове закріплення положення, що місцями, призначеними для паркування (у тому числі безоплатного паркування) транспортних засобів, оснащених електричними двигунами (одним чи декількома), вважаються місця, позначені відповідними дорожніми знаками або дорожньою розміткою, Правила дорожнього руху прямо не містять таких дорожніх знаків або дорожньої розмітки, що позначають місця саме для паркування транспортних засобів, оснащених електричними двигунами. Вони лише містять знаки та розмітку, які позначають місця для зарядки електромобілів; в законодавстві відсутнє визначення автомобіля «оснащеного електричним двигуном». Це може призвести до проблем правозастосування, оскільки де-факто на сьогоднішній день будь-який автомобіль оснащений електричними двигунами (наприклад привід склоочисників, склопідйомників, електросидіння, електродзеркала тощо).

Окремо проаналізовано систему суб'єктів адміністративної відповідальності за порушення правил транспортних засобів. Констатовано, що в законодавстві відсутнє поняття «посадова особа суб'єкта господарювання». В результаті проведеного аналізу аргументовано, що до таких можна віднести наступних осіб: керівник; заступник керівника підприємства; головний бухгалтер; голова та члени виконавчого органу господарського товариства; голова ревізійної комісії; у товариствах, де створена рада товариства (спостережна рада), голова та члени ради товариства (спостережної ради).

РОЗДІЛ 3

ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ПРОВАДЖЕННЯ У СПРАВАХ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ПАРКУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

3.1. Перспективи вдосконалення заходів забезпечення провадження у справах адміністративні порушення правил паркування транспортних засобів

Чинний Кодекс України про адміністративні правопорушення за весь час свого існування зазнав значної кількості змін і доповнень, проте і на сьогоднішній день його не можна назвати досконалим. На нашу думку, найбільш проблемною є його процесуальна частина, окремі норми якої протягом багатьох років критикуються вченими та практиками, де особливе значення мають заходи забезпечення провадження у справі про адміністративне правопорушення. Аналіз правозастосовної практики показує, що суб'єкти, уповноважені здійснювати провадження у справах про адміністративні правопорушення, часто постають перед труднощами при застосуванні тих чи інших норм процесуальної частини КУпАП.

Можемо погодитись із думкою, що заходам забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення, у тому числі про порушення правил паркування транспортних засобів, притаманні наступні характерні риси:

– по суті вони похідні від матеріального права, відіграють допоміжну роль, їх призначення полягає у створенні умов для реалізації матеріальної норми, основна мета – забезпечити своєчасний розгляд справи про адміністративне правопорушення. Проміжна мета – припинення протиправної поведінки, встановлення факту вчинення правопорушення і особи порушника, створення умов для з'ясування обставин, виявлення, дослідження, закріплення доказів та запобігання правопорушенням;

- головне призначення заходів – виконання завдань, що впливають із провадження у справах про адміністративні правопорушення;
- застосовують їх за наявності порушеної справи про адміністративне правопорушення, об'єктом якого є суспільні відносини, що посягають на публічну безпеку та громадський порядок; під час реалізації може обмежуватись конституційне право недоторканості особи;
- застосовують їх уповноважені особи, вони урегульовані нормами адміністративного права, спрямовані на виконання юридичних обов'язків; у певній процесуальній формі; реалізуються у межах особливої правоохоронної (адміністративно-юрисдикційної) діяльності компетентних державних органів;
- сфера використання цих заходів – провадження у справах про адміністративні правопорушення; застосовуються до осіб, процесуальний статус яких встановлено законом [14, с. 144].

Процесуальне закріплення порядку застосування заходів забезпечення провадження важливе для дотримання передбачених законом прав учасників провадження у справах про адміністративні правопорушення, викорінення випадків порушення законності, суб'єктивного підходу з боку посадових осіб, що здійснюють провадження по справі. Заходи забезпечення провадження застосовуються або в процесі вчинення правопорушення (що дозволяє його припинити), або після його вчинення. Перелік та процесуальний порядок застосування цих заходів наведено у Главі 20 Кодексу України про адміністративні правопорушення. Варто зауважити, що їх застосування покликане забезпечити виконання завдань провадження у справах про адміністративні правопорушення, а саме: 1) своєчасного, всебічного, повного і об'єктивного з'ясування обставин кожної справи; 2) вирішення її у точній відповідності з законом; 3) забезпечення виконання винесеної постанови; 4) виявлення причин та умов, що сприяють вчиненню адміністративних правопорушень; 5) запобігання правопорушенням; 6) виховання громадян у дусі додержання законів; 7) зміцнення законності [27, с. 7].

Під заходами забезпечення провадження в справах про проступки в науковій літературі розуміють регламентовану нормами адміністративного законодавства сукупність адміністративно-примусових заходів, які здійснюються компетентними органами та посадовими особами публічної адміністрації, спрямовані на припинення, фіксацію в документованій формі та збір первинних доказових матеріалів щодо конкретного факту вчинення проступку, а також створення належних умов для здійснення у встановлені процесуальні строки провадження у справі про проступок, виконання винесеної постанови про накладення адміністративного стягнення. Дані заходи виконують чотири функції:

а) припинення вчинення адміністративних правопорушень на стадії підготовки чи безпосереднього здійснення протиправного діяння метою подальшого документування відповідного протиправного діяння, зокрема у спосіб доставлення порушника до відповідного державного органу та адміністративного затримання, тимчасове вилучення посвідчення водія;

б) надання процесуальних гарантій відкриття провадження у справі про проступок, зокрема за рахунок встановлення особи порушника та інших необхідних осіб, забезпечення складення протоколу про проступок у разі неможливості складення його на місці вчинення, крім випадків, передбачених ст. 258 КУпАП;

в) забезпечення своєчасного і правильного розгляду справ про проступок, зокрема за рахунок особистого огляд і огляд речей особи, проведення митних обстежень з метою виявлення доказів по справі про проступок, здійснення приводу порушника;

г) забезпечення належного виконання постанов по справах про проступки, зокрема шляхом вилучення речей і документів, що є знаряддям або безпосереднім об'єктом проступку [44, с. 139].

Кодексу України про адміністративні правопорушення передбачає наступні заходи забезпечення провадження:

- адміністративне затримання особи;

- особистий огляд;
- огляд речей;
- вилучення речей та документів;
- тимчасове вилучення посвідчення водія;
- тимчасове затримання транспортних засобів працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції;
- тимчасове затримання транспортних засобів інспекторами з паркування;
- тимчасове вилучення тварини;
- відсторонення осіб від керування транспортними засобами, морськими, річковими, малими, спортивними суднами або водними мотоциклами та огляд на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції [49].

В контексті предмета нашого дослідження нас в першу чергу цікавить такий захід забезпечення провадження як тимчасове затримання транспортного засобу, оскільки саме при вчиненні досліджуваних правопорушень він має найбільше особливостей застосування.

Залежно від правової природи обмежень, яких зазнає особа у зв'язку із застосуванням до неї примусових заходів за вчинене правопорушення, запропоновано класифікацію заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення: 1) заходи, що обмежують немайнові права особи. зокрема право на свободу та особисту недоторканність (адміністративне затримання, привод, доставляння, особистий огляд); 2) заходи, що обмежують майнові права (огляд речей. вилучення речей та документів); 3) заходи забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення на транспорті (тимчасове вилучення посвідчення водія, тимчасове затримання транспортного засобу, відсторонення водія від керування транспортним засобом та його огляд на стан сп'яніння) [148, с. 147].

Тимчасове затримання транспортного засобу в діяльності патрульних поліцейських та інспекторів з паркування має однаковий порядок, але дещо

різний зміст у зв'язку з різним обсягом завдань і повноважень, на які вони уповноважені органами та КУпАП. Аналіз нормативно-правових джерел, які регламентують процедуру здійснення тимчасового затримання транспортного засобу, дає підстави стверджувати, що обидві уповноважені особи можуть здійснювати тимчасове затримання транспортного засобу шляхом його доставлення для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку за допомогою спеціального автомобіля евакуатора. Суттєвою відмінністю у порядку застосування розглядуваного заходу провадження є повноваження поліцейських заблокувати затриманий транспортний засіб. Так, тимчасове затримання транспортного засобу поліцейським проводиться у випадках, зокрема, неможливості усунути причину затримання на місці виявлення адміністративного правопорушення. Ця процедура передбачає примусове припинення використання такого транспортного засобу шляхом його блокування за допомогою технічних пристроїв або доставлення на спеціальний майданчик чи стоянку [148, с. 147].

Аналіз чинного адміністративного законодавства дає підстави стверджувати, що такий захід забезпечення провадження як тимчасове затримання транспортного засобу саме за порушення правил паркування транспортних засобів може застосовуватись лише інспекторами з паркування. На жаль поза увагою законодавця в цьому питанні залишились працівники уповноважених підрозділів Національної поліції.

Відповідно до ч. 1 ст. 222 КУпАП, органи Національної поліції мають право розглядати справи про наступні адміністративні правопорушення:

- паркування транспортного засобу на місцях, призначених для безоплатного паркування транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю, водієм, який не має документів про наявність у нього чи в одного з пасажирів інвалідності (крім явно виражених ознак інвалідності) (ч. 6 ст. 152⁻¹ КУпАП);

- паркування транспортних засобів на місцях, призначених для паркування транспортних засобів, оснащених електричними двигунами (одним чи декількома) (ч. 8 ст. 152⁻¹ КУпАП);

Окрім того, відповідно до п. 1 ч. 1 ст. 255 КУпАП уповноважені на те посадові особи органів поліції мають право також складати протоколи про адміністративні правопорушення за ч. 8 ст. 152⁻¹ КУпАП.

Наділяючи поліцейських адміністративно-юрисдикційними повноваженнями законодавець водночас позбавляє їх можливості застосовувати захід забезпечення провадження для реалізації цих повноважень повною мірою.

Хоча законодавство надає працівникам уповноважених підрозділів Національної поліції повноваження здійснювати тимчасове затримання транспортного засобу за аналогічні порушення, але правил зупинки чи стоянки, а не паркування.

Так, відповідно до ч. 1 ст. 265⁻² КУпАП, у разі наявності підстав вважати, що водієм вчинено порушення, передбачені ч. 6 і 7 ст. 122 КУпАП в частині порушення правил зупинки чи стоянки на місцях, що позначені відповідними дорожніми знаками або дорожньою розміткою, на яких дозволено зупинку чи стоянку лише транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю, транспортних засобів, оснащених електричними двигунами (одним чи декількома, працівник уповноваженого підрозділу, що забезпечує безпеку дорожнього руху, тимчасово затримує транспортний засіб шляхом блокування або доставляє його для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку, що дозволяється виключно у випадку, якщо транспортний засіб розміщений на місцях, призначених для зупинки, стоянки, безоплатного паркування транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю, призначених для зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, оснащених електричними двигунами (одним чи декількома), в тому числі за допомогою спеціального автомобіля – евакуатора [49].

У зв'язку з цим пропонується внести зміни до ст. ч. 1 ст. 265⁻² КУпАП, виклавши її в такій редакції:

«Стаття 265⁻². Тимчасове затримання транспортних засобів працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції

У разі наявності підстав вважати, що водієм вчинено порушення, передбачені частинами першою, другою, третьою, четвертою, шостою і сьомою статті 121, частинами третьою, п'ятою, шостою і сьомою статті 122 (в частині порушення правил зупинки, стоянки, що створюють перешкоди дорожньому руху або загрозу безпеці руху, порушення правил зупинки чи стоянки на місцях, що позначені відповідними дорожніми знаками або дорожньою розміткою, на яких дозволено зупинку чи стоянку лише транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю, транспортних засобів, оснащених електричними двигунами (одним чи декількома)), статтями 122⁻⁵, 124, 126, статтею 132⁻¹, частинами шостою і восьмою статті 152⁻¹, статтею 206⁻¹ цього Кодексу...» і далі по тексту без змін.

Аналогічного доопрацювання потребує і Порядок тимчасового затримання працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції транспортних засобів та їх зберігання, який також залишив поза правовим регулюванням можливість застосувати тимчасове затримання транспортного засобу за вказані правопорушення [126].

У зв'язку з цим пропонується внести зміни до п. 2 Порядку тимчасового затримання працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції транспортних засобів та їх зберігання, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 7 грудня 2008 р. № 1102, виклавши його в такій редакції:

«2. Тимчасове затримання транспортного засобу проводиться поліцейським у разі наявності в нього підстав вважати, що водієм вчинено порушення, передбачені частинами першою - четвертою, шостою і сьомою статті 121, частинами третьою - п'ятою статті 122 (у частині порушення правил зупинки, стоянки, що створюють перешкоди дорожньому руху або загрозу безпеці руху, порушення правил зупинки чи стоянки на місцях, що позначені

відповідними дорожніми знаками або дорожньою розміткою, на яких дозволено зупинку чи стоянку лише транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю), статтями 122⁻⁵, 124, 126, частинами першою - четвертою статті 130, статтею 132⁻¹, частинами шостою і восьмою статті 152⁻¹, статтею 206⁻¹ Кодексу України про адміністративні правопорушення.»

Отже, як ми вже зазначали, за порушення правил паркування транспортних засобів такий запобіжний захід як тимчасове затримання мають право застосовувати лише інспектори з паркування. Правовими підставами цього виступають ст. 265⁻⁴ КУпАП та Порядок тимчасового затримання інспекторами з паркування транспортних засобів та їх зберігання, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2018 р. № 990 (далі – Порядок). Ми навмисно не будемо зупинятися на загальних процедурних питаннях застосування цього заходу, оскільки це питання неодноразово обговорювалось в наукових колах. Однак хочемо зупинитися на окремих проблемних питаннях, які виникають під час застосування такого заходу.

Насамперед слід акцентувати на колізії між нормами КУпАП та Порядку, що стосується визначення переліку правопорушень, за вчинення яких інспектор з паркування має право застосувати тимчасове затримання.

Відповідно до ч. 3 ст. 219 КУпАП від імені виконавчих комітетів (а у населених пунктах, де не створено виконавчих комітетів, - виконавчих органів, що виконують їх повноваження) сільських, селищних, міських рад розглядати справи про адміністративні правопорушення, ч. 1, 2 та 8 статті 152-1 цього Кодексу, і накладати адміністративні стягнення мають право уповноважені виконавчим комітетом (виконавчим органом) сільської, селищної, міської ради посадові особи виконавчих органів сільської, селищної, міської ради - інспектори з паркування [49].

В свою чергу ч. 2 ст. 265⁻⁴ КУпАП, аналогічно передбачає, що тимчасове затримання транспортного засобу шляхом доставки для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку здійснюється у разі вчинення порушення,

передбаченого частиною першою статті 152-1 цього Кодексу, у випадках, передбачених частиною третьою цієї статті, а так само у разі вчинення порушень, передбачених частинами другою та восьмою статті 152-1 цього Кодексу [49].

Однак норми Порядку уже чомусь не передбачають повноважень інспектора з паркування щодо тимчасового затримання транспортного засобу у разі вчинення порушення, передбаченого ч. 8 ст. 152⁻¹ КУпАП, а саме паркування транспортних засобів на місцях, призначених для паркування транспортних засобів, оснащених електричними двигунами (одним чи декількома).

У зв'язку з цим пропонується внести зміни до п. 2 Порядку тимчасового затримання інспекторами з паркування транспортних засобів та їх зберігання, виклавши його в такій редакції:

«2. Тимчасове затримання транспортного засобу шляхом доставлення для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку здійснюється інспектором з паркування в разі вчинення водієм порушення, передбаченого частиною третьою статті 122 (порушення правил зупинки, стоянки в межах відповідного населеного пункту), частиною першою статті 152⁻¹ Кодексу України про адміністративні правопорушення, у випадках, коли розміщення транспортного засобу є таким, що суттєво перешкоджає дорожньому руху або створює загрозу безпеці руху, а також у разі вчинення порушень, передбачених частинами другою та восьмою статті 152⁻¹ Кодексу України про адміністративні правопорушення».

Наступне на що хочемо звернути увагу, це встановлення законодавцем обов'язкової умови (ч. 3 ст. ст. 265⁻⁴ КУпАП) для застосування тимчасового затримання транспортного засобу у разі вчинення порушення, передбаченого ч. 1 152⁻¹ КУпАП. Мова йде про таку властивість транспортного засобу як «суттєво перешкоджає дорожньому руху або створює загрозу безпеці руху».

Слід зазначити, що до недавнього часу ні в КУпАП, ні в Правилах дорожнього руху та інших нормативно-правових актах не було визначено поняття «суттєве перешкоджання дорожньому руху», що зумовлювало неоднозначне сприйняття норми права суб'єктами, уповноваженими на

тимчасове затримання транспортного засобу, ускладнювало їх роботу та могло призводити до порушення прав громадян.

Однак, наразі КУпАП визначає перелік місць, а також способи розташування транспортного засобу, які характеризують його як такий, що «суттєво перешкоджає дорожньому руху або створює загрозу безпеці руху». Причому слід акцентувати на тому, що цей перелік є вичерпним і не підлягає розширеному тлумаченню. Такий підхід чітко окреслює межі повноважень правозастосовного органу і не залишає йому можливостей для зловживання і ведення потенційної дискусії з порушником про те перешкоджає транспортний засіб дорожньому руху чи ні.

Аналіз норм Кодексу України про адміністративні правопорушення дозволяє серед переліку ознак розташування транспортного засобу як такого, що перешкоджає дорожньому руху або створює загрозу безпеці руху, виокремити ті які безпосередньо можуть бути застосовані для можливості застосування тимчасового затримання транспортного засобу саме за порушення правил паркування транспортних засобів:

1. Поставлено на проїзній частині у два і більше рядів.

Це стосується виключно відведених майданчиків для паркування, оскільки вони розміщуються в межах проїзної частини вулиці або дороги. Відповідно до вимог п. 15.4. Правил дорожнього руху [140] транспортні засоби не дозволяється ставити на проїзній частині в два і більше ряди. Однак інспектори з паркування повинні пам'ятати, що це не стосується велосипедів, мопедів і мотоциклів без бокового причепа, які дозволяється ставити на проїзній частині не більше ніж у два ряди.

2. Розташовано на позначених відповідними дорожніми знаками та/або дорожньою розміткою місцях, призначених для паркування транспортних засобів, оснащених електричними двигунами (одним чи декількома). В попередніх розділах ми вже торкалися характеристики цього питання.

3. Своїм розташуванням робить неможливим рух інших транспортних засобів або створює перешкоду для руху пішоходів, у тому числі осіб з

інвалідністю на спеціальних засобах пересування та пішоходів із дитячими колясками.

4. Перешкоджає руху або роботі снігоприбирального та іншого технологічного комунального транспорту у разі запровадження надзвичайного стану або у разі оголошення окремої місцевості зоною надзвичайної екологічної ситуації.

Слід відмітити, що законодавець встановлює дві умови, за яких може застосовуватись дана підстава:

- у разі запровадження надзвичайного стану;
- оголошення окремої місцевості зоною надзвичайної екологічної ситуації.

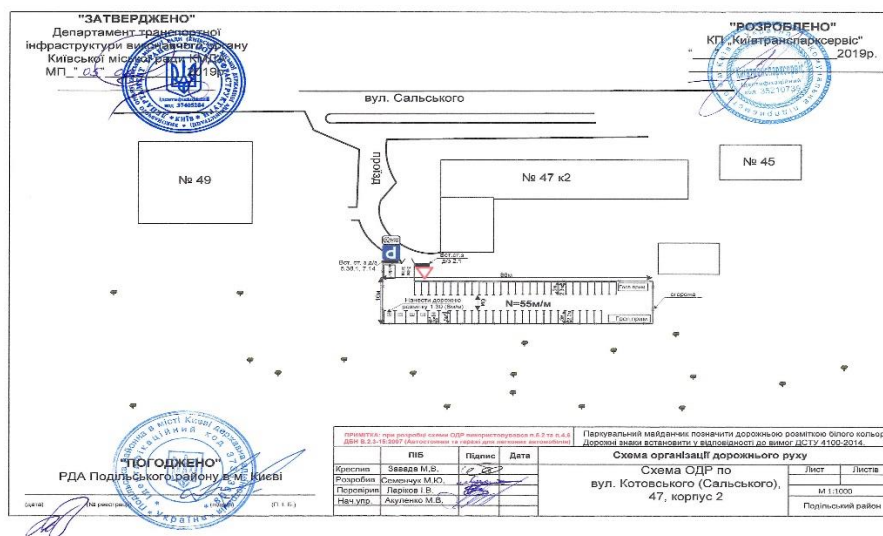
Відповідно до Закону України «Про правовий режим надзвичайного стану», надзвичайний стан – це особливий правовий режим, який може тимчасово вводиться в Україні чи в окремих її місцевостях при виникненні надзвичайних ситуацій техногенного або природного характеру не нижче загальнодержавного рівня, що призвели чи можуть призвести до людських і матеріальних втрат, створюють загрозу життю і здоров'ю громадян, або при спробі захоплення державної влади чи зміни конституційного ладу України шляхом насильства і передбачає надання відповідним органам державної влади, військовому командуванню та органам місцевого самоврядування відповідно до цього Закону повноважень, необхідних для відвернення загрози та забезпечення безпеки і здоров'я громадян, нормального функціонування національної економіки, органів державної влади та органів місцевого самоврядування, захисту конституційного ладу, а також допускає тимчасове, обумовлене загрозою, обмеження у здійсненні конституційних прав і свобод людини і громадянина та прав і законних інтересів юридичних осіб із зазначенням строку дії цих обмежень [141].

В свою чергу, відповідно Закону України «Про зону надзвичайної екологічної ситуації», зона надзвичайної екологічної ситуації – окрема місцевість України, на якій виникла надзвичайна екологічна ситуація, тобто

надзвичайна ситуація, при якій на окремій місцевості сталися негативні зміни в навколишньому природному середовищі, що потребують застосування надзвичайних заходів з боку держави. Негативні зміни в навколишньому природному середовищі – це втрата, виснаження чи знищення окремих природних комплексів та ресурсів внаслідок надмірного забруднення навколишнього природного середовища, руйнівного впливу стихійних сил природи та інших факторів, що обмежують або виключають можливість життєдіяльності людини та провадження господарської діяльності в цих умовах [133].

5. Порушує схему паркування транспортних засобів таким чином, що він блокує проїзд по двох або більше смугах руху.

Зазвичай схема організації паркування транспортних засобів (Рис. 3.1.1) на майданчиках для паркування зазначається у паспорті майданчика для паркування.



Приклад схеми організації паркування транспортних засобів

Рис. 3.1.1

Паспорт майданчика для паркування – графічний документ, на вкопюванні з генерального плану міста у масштабі М 1:500, у якому зазначається площа земельної ділянки, її місцезнаходження, технічне облаштування, кількість місць для паркування (у тому числі для інвалідів),

режим роботи, спосіб поставлення транспортних засобів, схема розміщення дорожніх знаків та дорожньої розмітки [91].

Слід зазначити, що на відміну від поліцейських, інспектори з паркування мають право здійснювати тимчасове затримання транспортного засобу лише одним способом, а саме шляхом доставки для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку за допомогою спеціального автомобіля – евакуатора. Акцентуємо увагу, що обов’язковою умовою законності такого затримання і відповідності вимогам Порядку тимчасового затримання інспекторами з паркування транспортних засобів та їх зберігання, є наявність укладених договорів між органами місцевого самоврядування та відповідними підприємствами, установами та організаціями, що здійснюватимуть транспортування транспортного засобу.

До прикладу, відповідно договору про надання послуг з транспортування, укладеного між Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) та Товариством з обмеженою відповідальністю «Евакуатор Сервіс», предметом договору є надання виконавцем замовнику послуг з доставлення (транспортування) на спеціальний майданчик чи стоянку Національної поліції, її територіальних органів за допомогою спеціального автомобіля-евакуатора транспортного засобу, тимчасово затриманого головним інспектором з паркування управління (інспекції) З паркування Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) відповідно до законодавства.

Також виконавець зобов’язаний:

- забезпечити наявність на кожний евакуатор, що надається для доставлення на місце зберігання транспортного засобу, тимчасово затриманого інспектором з паркування, необхідних дозволів, ліцензій, сертифікатів та інших необхідних документів, передбачених законодавством;

- забезпечити обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності виконавця як власника наземних транспортних засобів;

- забезпечити обов'язкове страхування відповідальності виконавця як перевізника;
- забезпечити проведення необхідних заходів щодо технічного контролю стану евакуаторів, що надаються за викликом замовника, в тому числі устаткування для завантаження/розвантаження транспортного засобу, а також медичного огляду працівників, які керують евакуатором та здійснюють роботи із завантаження та розвантаження;
- прийняти від замовника виклик на доставлення евакуатора до місця тимчасового затримання транспортного засобу;
- забезпечити безперебійне надання евакуаторів за викликом замовника;
- забезпечити прибуття евакуатора за адресою, повідомленою інспектором з паркування в найкоротший час, але не пізніше 15 хвилин з моменту отримання виклику;
- забезпечити підписання особою, що виконуватиме роботи з доставлення транспортного засобу на місце зберігання, актів огляду та тимчасового затримання транспортного засобу у двох примірниках, наданих інспектором з паркування;
- забезпечити завантаження транспортного засобу на евакуатор, його доставлення на місце зберігання та розвантаження;
- з прибуттям на місце зберігання передати транспортний засіб на зберігання співробітнику Національної поліції або іншій уповноваженій особі;
- у разі заподіяння транспортному засобу шкоди під час його завантаження/розвантаження та транспортування на місце зберігання відшкодувати завдані збитки за власний рахунок та/або відповідного страхового відшкодування;
- про кожний випадок заподіяння транспортному засобу шкоди під час його завантаження/розвантаження та транспортування протягом 3-х днів письмово надавати інформацію замовнику щодо вирішення питання відшкодування завданих збитків власнику транспортного засобу за власний рахунок виконавця та/або за договором страхування відповідальності;

- надіслати Замовнику до 10 (десятого) числа місяця, наступного за звітним, два примірники акту про надані послуги з транспортування, підписані зі своєї сторони [35].

Окремо також слід наголосити, що керівник суб'єкта господарювання або фізична особа – підприємець є суб'єктами порушення порядку тимчасового затримання транспортних засобів та їх зберігання (ч. 1 ст. 127-2 КУпАП). Саме ці суб'єкти (власники евакуаторів, майданчиків і стоянок) несуть матеріальну відповідальність за шкоду, заподіяну транспортному засобу під час його транспортування та зберігання. І саме вони (точніше, їх керівники) є відповідальними за порушення встановленого порядку транспортування/зберігання транспортних засобів, в тому числі – за провадження такої діяльності без відповідного поліса обов'язкового страхування цивільної відповідальності [77, с. 83].

Адже відповідно до ст. 7 Закону України «Про страхування», до видів обов'язкового страхування в Україні відноситься страхування цивільної відповідальності суб'єкта господарювання, що надає послуги із транспортування та/або зберігання транспортних засобів у разі тимчасового затримання транспортних засобів, за шкоду, яка може бути заподіяна транспортному засобу при здійсненні його транспортування та/або зберігання [143].

На окрему увагу заслуговую питання участі понятих під час застосування цього заходу забезпечення провадження.

Ч. 1 ст. 265⁴ КУпАП визначає, що у разі фіксації обставин тимчасового затримання транспортного засобу в режимі фотозйомки (відеозапису) таке затримання відбувається без присутності понятих [49].

Однак в тому ж КУпАП ніде не регламентується, що тимчасове затримання транспортного засобу без режиму фотозйомки (відеозапису) повинно здійснюватися із залученням понятих.

Такі вимоги містить лише Порядок тимчасового затримання інспекторами з паркування транспортних засобів та їх зберігання, відповідно до якого після прибуття евакуатора інспектор з паркування у присутності двох понятих і особи,

яка виконує роботи з доставлення транспортного засобу на спеціальний майданчик чи стоянку, складає акт огляду та тимчасового затримання транспортного засобу, який підписують інспектор з паркування, особа, що виконує роботи з доставлення такого засобу на спеціальний майданчик чи стоянку, та два понятих [125].

Виходить що підзаконний нормативно-правовий акт встановлює вимоги, які не передбачені Кодексом.

Такі випадки стосовно використання інституту понятих під час провадження в справі про адміністративне правопорушення не є поодинокими.

Візьмемо, до прикладу, порядок тимчасового затримання транспортних засобів працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції. Ч. 1 ст. 265⁻² КУпАП аналогічно передбачає, що у разі фіксації обставин тимчасового затримання транспортного засобу в режимі фотозйомки (відеозапису) таке затримання відбувається без присутності понятих. Однак необхідність залучення понятих без режиму фотозйомки (відеозапису) визначається не Кодексом, а Порядком тимчасового затримання працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції транспортних засобів та їх зберігання, відповідно до якого акт огляду та тимчасового затримання транспортного засобу складається у присутності двох понятих, а у разі прийняття рішення про доставлення транспортного засобу на спеціальний майданчик чи стоянку - особи, яка виконує роботи з доставлення транспортного засобу на спеціальний майданчик чи стоянку [126].

Ще одним прикладом можуть слугувати вимоги до протоколу про адміністративне правопорушення.

Так, відповідно до ст. 256 КУпАП, яка встановлює законодавчі вимоги до змісту протоколу про адміністративне правопорушення, визначено, що у разі відмови особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, від підписання протоколу, в ньому робиться запис про це.

Однак, якщо поглянути не бланк протоколу про адміністративне правопорушення, який затверджений наказом МВС України від

06.11.2015 № 1376 «Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції» [106], він містить графу «Від пояснення та підпису відмовився(лася) у присутності понятих». Тобто з'являється необхідність засвідчувати відмову особи підписати протокол підписами двох понятих, хоча закон, в даному випадку КУпАП, не передбачає залучення таких учасників до цього процесу.

Більше того Кодекс України про адміністративні правопорушення взагалі не визначає правового статусу понятого, як учасника провадження в справі про адміністративне правопорушення.

Він лише згадується у відповідних положеннях статті 264 КУпАП, однак, на відміну від Митного кодексу чи Кримінального процесуального кодексу, не висувається жодних вимог до нього. Наприклад, не надається визначення незаінтересованої особи, тобто кола осіб, які не можуть брати участь в огляді як поняті або межі дієздатності понятого тощо [80].

Наприклад, відповідно до п. 25 ч. 1 ст. 3 Кримінального процесуального кодексу України поняті прямо віднесені до учасників кримінального провадження. Також визначається, що понятим не можуть бути потерпілий, родичі підозрюваного, обвинуваченого і потерпілого, працівники правоохоронних органів, а також особи, заінтересовані в результатах кримінального провадження [61].

В свою чергу, Митний кодекс України встановлює, що понятим є особи, які залучаються до участі у проведенні процесуальних дій у справі про порушення митних правил. Як поняті запрошуються особи, не заінтересовані у справі. Понятим не може бути родич особи, яка притягується до адміністративної відповідальності за порушення митних правил, її представника, а також працівники митних органів. Поняті, присутні при проведенні процесуальних дій, засвідчують своїми підписами відповідність записів у протоколі проведеним діям [71].

Ще одним прикладом нормативно-правового регулювання правового статусу понятих є Закон України «Про виконавче провадження». Так відповідно до

положень ст. 22 вищевказаного Закону, понятими можуть бути будь-які дієздатні особи, які не мають особистої заінтересованості у вчиненні виконавчих дій і не пов'язані між собою або з учасниками виконавчого провадження родинними зв'язками, а також підлеглі учасників виконавчого провадження. Кількість понять під час вчинення виконавчих дій не може бути меншою ніж дві особи. Понятий має право знати, для участі у провадженні яких виконавчих дій його запрошено, на підставі якого виконавчого документа вони провадяться, а також робити зауваження з приводу провадження виконавчих дій. Зауваження понятого підлягають занесенню до акта відповідної виконавчої дії. Понятий зобов'язаний засвідчити факт, зміст і результати виконавчих дій, під час провадження яких він був присутній [96].

Враховуючи реалії правозастосовної практики, цілком природно постає питання: чи доцільно закріпити в КУпАП положення щодо визначення статусу понятого під час провадження в справі про адміністративне правопорушення, чи взагалі слід відмовитися від застосування цього інституту?

Узагальнюючи наукові підходи й думки практиків, можна звести висунуті ними аргументи до двох наступних позицій.

На користь збереження інституту понять приводяться наступні аргументи:

- поняті забезпечують процесуальні гарантії прав особистості й інтересів законності та правосуддя;
- устояна модель залучення понять витримала перевірку часом;
- залучення понять підсилює надійність одержання доказів з позиції їхньої вірогідності й допустимості;
- виключаються умови для можливої фальсифікації доказів з боку уповноважених осіб органів виконавчої влади;
- у процесі дослідження отриманих за участю понять доказів, останні можуть перейти в положення свідків [26, с. 38].

Супротивники інституту понятих, як правило, практичні працівники, апелюють до складності процедури залучення та участі понятих у доведенні. Як основні доводи ними приводяться наступні судження:

- теза про недовіру держави, суспільства, суду до посадових осіб державних органів;
- протиставлення думки громадян, що мають сумнівну репутацію, які залучалися як поняті, думці спеціально вповноваженим державним органам та їхнім посадовим особам;
- стрімкий розвиток науково-технічного прогресу, що дозволяє з достатньою вірогідністю фіксувати будь-які дії уповноважених осіб органів виконавчої влади;
- неможливість забезпечення участі понятих у виняткових ситуаціях;
- незацікавленість громадян у наданні сприяння правосуддю;
- апелювання до законодавства інших держав, переважно з англосаксонською доктриною процесу, в яких подібний інститут відсутній [26, с. 38].

Вбачається, що під «понятим» у справі про адміністративне правопорушення розуміється незацікавлений у справі учасник процесу притягнення особи до адміністративної відповідальності, який на запрошення уповноваженої посадової особи має бути присутнім під час відповідного провадження і своїм підписом засвідчити правильність виконання процесуальних дій.

Ми підтримуємо думку тієї частини наукової спільноти щодо необхідності залишення інституту понятих в адміністративному процесі. І більше того щодо необхідності закріплення їх правового статусу. У зв'язку з цим пропонується доповнити Кодекс України про адміністративні правопорушення новою статтею наступного змісту:

«Стаття 274¹. Понятий

Понятими є дієздатні особи, які залучаються до участі у проведенні процесуальних дій у справі про адміністративне правопорушення, у випадках, передбачених цим Кодексом.

Як поняті запрошуються особи, не заінтересовані у результатах розгляду справи. Понятим не може бути потерпілий, родичі особи, яка притягується до адміністративної відповідальності, її представника, а також працівники органів, які здійснюють провадження у справі про адміністративне правопорушення.

Поняті, присутні при проведенні процесуальних дій, засвідчують своїми підписами їх відповідність встановленому законом порядку.»

Розглядаючи питання правового статусу «понятого» під час провадження в справі про адміністративне правопорушення, водночас виникає питання щодо процесуального статусу особи, яка залучається до огляду особи на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції відповідно до ст. 266 КУпАП.

Відповідно до ч. 1 ст. 266 КУпАП огляд особи, яка керувала транспортним засобом, морським, річковим, малим, спортивним судном або водним мотоциклом, на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, проводиться поліцейським з використанням спеціальних технічних засобів. Під час проведення огляду осіб поліцейський застосовує технічні засоби відеозапису, а в разі неможливості застосування таких засобів огляд проводиться у присутності двох свідків [49].

Законодавець визначає, що процес огляду відбувається в присутності двох свідків. Тоді виникає питання: чому відповідно до ст. 264 КУпАП процес огляду відбувається в присутності понятих, а тут в присутності свідків. За своїм статусом ці особи більше підпадають під «понятих», адже вони засвідчують правильність процесу огляду особи на стан сп'яніння. Тоді як відповідно до ст. 272 КУпАП, як свідок у справі про адміністративне правопорушення може бути

викликана кожна особа, про яку є дані, що їй відомі які-небудь обставини, що підлягають установленню по даній справі.

Спрямованість вектора правового статусу вказаних осіб в бік понятих ще раз підтверджується положеннями Порядку направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 р. № 1103 [88], а також Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, затвердженої наказом МВС України від 09.11.2015 № 1452/735 [45], де визначається, що не можуть бути залучені як свідки огляду на стан сп'яніння на місці зупинки транспортного засобу поліцейські або особи, щодо неупередженості яких є сумніви.

У зв'язку з вищевикладеним пропонується внести зміни до наступних нормативно-правових актів.

1. Ч. 2 ст. 266 КУпАП викласти в наступній редакції: «Огляд особи, яка керувала транспортним засобом, морським, річковим, малим, спортивним судном або водним мотоциклом, на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, проводиться поліцейським з використанням спеціальних технічних засобів. Під час проведення огляду осіб поліцейський застосовує технічні засоби відеозапису, а в разі неможливості застосування таких засобів огляд проводиться у присутності двох понятих. Матеріали відеозапису обов'язково долучаються до протоколу про адміністративне правопорушення».

2. В Порядку направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують

увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду, затвердженому Постановою Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 р. № 1103:

- «4. Огляд на місці зупинки транспортного засобу проводиться у присутності двох понятих.

Не можуть бути залучені як поняті працівники Національної поліції або особи, щодо неупередженості яких є сумніви»;

- «8. У разі відмови водія транспортного засобу від проведення огляду в закладі охорони здоров'я поліцейський в присутності двох понятих складає протокол про адміністративне правопорушення, у якому зазначає ознаки сп'яніння і дії водія щодо ухилення від огляду.»

3. В Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, затвердженій наказом МВС України від 09.11.2015 № 1452/735: «6. Огляд на стан сп'яніння на місці зупинки транспортного засобу проводиться в присутності двох понятих. Не можуть бути залучені як поняті поліцейські або особи, щодо неупередженості яких є сумніви.»

3.2. Удосконалення процедури оформлення матеріалів у справах про адміністративні порушення правил паркування транспортних засобів

Процедура оформлення матеріалів у справах про адміністративні порушення правил паркування транспортних засобів так чи інакше здійснюється в рамках усталених правил провадження в справах про адміністративні правопорушення. Окремі аспекти цього питання досліджувались в працях багатьох фахівців у сфері адміністративного права. В цьому підрозділі ми хочемо зосередити увагу саме на окремих проблемних аспектах, що виникають під час оформлення матеріалів, зокрема тих які зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису).

Провадження в справах про порушення правил паркування транспортних засобів відзначається найбільшою кількістю особливостей порівняно зі справами про інші адміністративні проступки. Вони стосуються як загальних положень цього провадження (принципів, доказів і доказування, правового статусу учасників), так і окремих його стадій. Зазначимо, що найбільше проблем породжують особливості розгляду справ про порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), а також у випадках, коли протокол про адміністративне правопорушення не складається, а відразу виноситься постанова про накладення адміністративного стягнення. У цих випадках не повною мірою реалізуються принципи адміністративної відповідальності, зокрема на особу, яка фактично не вчиняла проступку, покладається обов'язок надавати докази своєї невинуватості, встановлено особливий порядок тимчасового затримання транспортних засобів та ускладнено інші питання здійснення зазначеного провадження [55, с. 159].

Аналіз норм Кодексу України про адміністративні правопорушення, дає підстави стверджувати, що адміністративно-юрисдикційними повноваженнями у сфері порушення правил паркування транспортних засобів наділені наступні суб'єкти:

- органи Національної поліції;
- виконавчі комітети (а в населених пунктах, де не створено виконавчих комітетів, - виконавчі органи, що виконують їх повноваження) сільських, селищних, міських рад;
- уповноважені виконавчим комітетом (виконавчим органом) сільської, селищної, міської ради посадові особи виконавчих органів сільської, селищної, міської ради – інспектори з паркування;
- члени громадських організацій осіб з інвалідністю [49].

Якщо перших трьох суб'єктів ми вже розглядали в попередніх розділах дисертації, то останнім приділена недостатня увага в дослідженнях, що стосуються адміністративної відповідальності.

В першу чергу слід відзначити, що члени громадських організацій осіб з інвалідністю наділені лише частковою адміністративною юрисдикцією у цій сфері. Тобто вони не наділені правом притягувати особу до відповідальності, а лише правом фіксації правопорушення і передачі матеріалів на розгляд уповноваженому органу чи посадовій особі.

Зокрема, відповідно до ст. 255 КУпАП члени громадських організацій осіб з інвалідністю мають право складати протоколи за вчинення наступних адміністративних правопорушень:

- паркування транспортних засобів на місцях, призначених для безоплатного паркування транспортних засобів, особами, які не мають відповідних пільг (крім випадків, визначених частиною шостою цієї статті), або на місцях, не призначених для паркування відповідних транспортних засобів (ч. 2 ст. 152¹ КУпАП);

- порушення посадовою особою суб'єкта господарювання, який утримує майданчики для паркування транспортних засобів, визначених правилами паркування транспортних засобів вимог щодо розміщення та функціонування майданчиків для паркування транспортних засобів (ч. 3 ст. 152¹ КУпАП);

- не обладнання майданчиків для платного паркування транспортних засобів відповідно до вимог, встановлених законодавством (ч. 4 ст. 152¹ КУпАП);

- паркування транспортного засобу на місцях, призначених для безоплатного паркування транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю, водієм, який не має документів про наявність у нього чи в одного з пасажирів інвалідності (крім явно виражених ознак інвалідності) (ч. 6 ст. 152¹ КУпАП).

Зазначимо, що відповідно до Закону України «Про громадські об'єднання», громадська організація – це громадське об'єднання, засновниками та членами (учасниками) якого є фізичні особи [102].

Стаття 8 цього ж Закону визначає, що членами (учасниками) громадської організації, крім молодіжної та дитячої, можуть бути громадяни України, іноземці та особи без громадянства, які перебувають в Україні на

законних підставах, які досягли 14 років. Вік членів молодіжної, дитячої організації визначається її статутом у межах, встановлених законом [102].

Крім того, відповідно до ст. 11 Закону, порядок набуття і припинення членства (участі) у громадському об'єднанні, права та обов'язки його членів (учасників) має визначатись статутом громадського об'єднання.

У зв'язку з викладеним, на нашу думку, слід виокремити вимоги, за дотримання яких член громадської організації осіб з інвалідністю має право скласти протоколи за адміністративні правопорушення, передбачені ст. 152¹ КУпАП:

- громадянин України;
- досяг 18-річного віку;
- набув членства відповідно до порядку, визначеному статутом відповідного громадського об'єднання.

Наступне, на що хочемо звернути увагу, це те, що ч. 1 ст. 14² КУпАП закріплює, що адміністративну відповідальність за паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису) (за допомогою технічних засобів з функціями запису, зберігання, відтворення і передачі фото, відеоінформації), несе відповідальна особа – фізична особа або керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб, якщо до Єдиного державного реєстру транспортних засобів не внесено відомості про належного користувача відповідного транспортного засобу [49].

В свою чергу, відповідно до положень ч. 1 ст. 279³ КУпАП, відповідальна особа, зазначена у частині першій статті 14⁻² КУпАП, звільняється від адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису), якщо протягом 20 календарних днів з дня вчинення відповідного правопорушення або з дня набрання постановою по справі про адміністративне правопорушення законної сили:

- ця особа надала документ, який підтверджує, що до моменту вчинення правопорушення транспортний засіб вибув з її володіння внаслідок

протиправних дій інших осіб, або щодо протиправного використання іншими особами номерних знаків, що належать їй транспортному засобу;

- особа, яка керувала транспортним засобом на момент вчинення зазначеного правопорушення, звернулася особисто до органу (посадової особи), уповноваженого розглядати справи про адміністративні правопорушення, із заявою про визнання зазначеного факту адміністративного правопорушення та надання згоди на притягнення до адміністративної відповідальності, а також надала документ (квитанцію) про сплату відповідного штрафу [49].

Тобто в чинних положеннях ч. 1 ст. 14⁻² та абз. 3 ч.1 ст. 279⁻³ Кодексу встановлено механізм притягнення до адміністративної відповідальності фізичної особи або керівника юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб, за вчинення іншою особою порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису). За цим механізмом відповідальні особи неправомірно позбавлені можливості самостійно надати органу (посадовій особі), уповноваженому накладати адміністративні стягнення, протягом 20 календарних днів з дня вчинення відповідного правопорушення або з дня набрання постановою по справі про адміністративне правопорушення законної сили документи, які підтверджують відомості про особу, яка на законних підставах керувала транспортним засобом під час вчинення вказаного правопорушення. З метою виправлення цього недоліку правового регулювання вбачається доцільним ч. 1 ст. 279⁻³ КУпАП доповнити новою підставою, яка б передбачала звільнення фізичних осіб та керівників юридичних осіб, за якими зареєстровано транспортні засоби, від адміністративної відповідальності за зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису) порушення правил паркування транспортних засобів, у спосіб закріплення процесуального порядку подання самими названими особами протягом двадцяти днів із дня отримання постанови про накладання на них штрафу заяви до юрисдикційного органу (посадової особи), в якій би вони могли повідомити відомості про особу, яка керувала на правомірних підставах транспортним засобом під час учинення правопорушення [57, с. 124].

Також слід зазначити, що положення ст. 14⁻² КУпАП мають прямі розбіжності зі статтями 33 та 280 КУпАП, якими визначається обов'язковість врахування характеру вчиненого правопорушення, особи порушника, ступеня його вини, майнового стану, обставин, що пом'якшують і обтяжують відповідальність, а також необхідність з'ясування: чи було вчинено адміністративне правопорушення, чи винна особа в його вчиненні, чи підлягає вона адміністративній відповідальності, чи є обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність, чи заподіяно майнову шкоду, чи є підстави для передачі матеріалів про адміністративне правопорушення на розгляд громадської організації, трудового колективу, а також з'ясувати інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи. Зміни до статей 33 та 280 КУпАП, що внесені Законом України від 21.12.2017 № 2262-VIII, передбачають, що особливості розгляду справ про порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису), встановлюються статтями 279¹-279⁴ КУпАП. Проте у вказаних нормах жодним чином не визначаються аналогічні до ст. 33 КУпАП правила накладення стягнення, а також відсутня схожа до ст. 280 КУпАП вказівка на обставини, що підлягають з'ясуванню під час розгляду справи про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі [85, с. 159].

Також, особа, яка притягається до адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), позбавлена можливості залучення до розгляду справи адвоката або іншого фахівця у галузі права, а відповідний орган (посадова особа) не має права залучити захисника до розгляду справи. Суб'єкт владних повноважень, що реалізує адміністративну відповідальність за порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), взагалі позбавлений процесуальних механізмів належного забезпечення провадження, оскільки винесення постанови без участі захисника порушує положення статей 59 та 64 Конституції України та міжнародно-

правових актів. Крім того, порушуються положення ст. 268 КУпАП, відповідно до якої: «особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, має право на юридичну допомогу, збір і надання доказів». У разі фіксації порушень дорожнього руху в автоматичному режимі і подальшого застосування передбачених у КУпАП застосування заходів відповідальності щодо цієї категорії справ особа позбавляється вказаних конституційних прав та створює нерівні права та можливості щодо отримання правової допомоги [85, с. 160].

В продовження попередньої тези, аналізуючи комплексно ст. 258 КУпАП, варто її співвідносити зі ст. 59 Конституції України. Відповідно до цієї статті кожна особа має право на правову допомогу адвоката при розгляді її справи, і держава не може встановлювати у законі обмеження цього права. Той факт, що нормативним актом передбачена можливість складання протоколу без винесення постанови по справі, в жодному разі не може обмежувати права особи на професійну правову допомогу. Не варто ототожнювати поняття можливості оскарження постанови та реалізацію права на участь у розгляді справи про притягнення до адміністративної відповідальності, оскільки останнє є лише правом на відновлення порушеного права. А під час фіксування таких подій особа, яка притягується до відповідальності, позбавлена права захищати свою позицію у процесі оформлення факту адміністративного правопорушення. Водночас ст. 268 КУпАП не має жодних винятків чи обмежень щодо переліку прав особи, котра притягається до адміністративної відповідальності. Серед них закріплено і право при розгляді справи користуватися юридичною допомогою адвоката, іншого фахівця в галузі права. Ця стаття єдина та передбачає перелік усіх процесуальних прав особи під час такого процесу. Тому, закріплене положення про те, що законом передбачена можливість винесення постанови без складання протоколу, у жодному разі не може обмежити прав особи, передбачених ст. 59 Конституції України та ст. 245 та 268 КУпАП. Вбачається, що це може слугувати однією з підстав оскарження постанов у справах про порушення ПДР, зафіксованих в автоматичному режимі, та прийняття судами рішень про порушення права особи на належний правовий захист [60, с. 167].

Аналіз чинного законодавства України дає змогу виділити два види провадження у справах про адміністративні правопорушення: звичайне та спрощене.

Звичайне провадження здійснюється під час розгляду більшості справ про адміністративні правопорушення. Воно досить детально регламентовано в чинному законодавстві. Таке провадження передбачає вчинення самих різноманітних процесуальних дій у розгляді й вирішенні адміністративних справ, зокрема, це: можливе застосування примусових заходів забезпечення провадження в справах про адміністративні правопорушення; складання протоколу про адміністративне правопорушення; попередня кваліфікація протиправного діяння; встановлення особи правопорушника, а також свідків даного правопорушення; виявлення, збір та оцінка доказів правопорушення; спрямування матеріалів справи для розгляду по підвідомчості; розгляд справи і вирішення її по суті; виконання постанови у справі. Такі дії розвиваються в часі як послідовна низка пов'язаних між особою процесуальних етапів від початку провадження і до його завершення в передбаченому законом порядку. Загалом же весь цей процес складається з певних фаз розвитку, що змінюють одна одну, тобто відповідних процесуальних стадій. Щодо другого виду провадження – спрощеного, то воно застосовується щодо невеликої кількості правопорушень, прямо передбачених статтею 258 КУпАП, зокрема, адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі. Таке провадження характеризується мінімумом процесуальних дій та їх оперативністю. При цьому протокол про адміністративне правопорушення не складається, а постанова у справі про адміністративне правопорушення виноситься без участі особи, яка притягується до адміністративної відповідальності. Говорити про послідовність та узгодженість стадій за даного виду провадження не видається можливим, адже більшість процесуальних дій не здійснюється [12, с. 227].

Таким чином, з наведеного вбачається, що чинним законодавством передбачена спрощена процедура накладення адміністративного стягнення не на

особу, яка вчинила правопорушення, а на власника транспортного засобу без складання протоколу про адміністративне правопорушення. Тобто спочатку особа, яка могла не вчиняти адміністративне правопорушення, піддається адміністративній відповідальності і лише після цього за певних умов вона може бути звільнена від адміністративної відповідальності. Навіть більше, навіть якщо особа доведе, що вона не вчиняла адміністративне правопорушення, цього буде недостатньо для визнання її невинуватою, адже необхідним є звернення до уповноваженого органу та підтвердження факту сплати штрафу. Варто зазначити, що у випадку оскарження винесеної постанови у справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, суди в більшості випадків відмовляють в задоволенні таких позовів. Зокрема суди доходять висновків, що матеріали справи не містять доказів того, що позивач у встановлений строк зверталася до компетентних органів з питання вибуття транспортного засобу з її володіння внаслідок протиправних дій інших осіб або щодо протиправного використання іншими особами номерних знаків, що належать її транспортному засобу. Також суд відхилив посилення позивача на те, що адміністративна відповідальність має індивідуальний характер, позаяк норми статті 14² КУпАП, якими, зокрема, встановлено, що адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, несе відповідальна особа – фізична особа або керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб, були чинними на момент складення оскаржуваної постанови та є чинними на цей час, неконституційними не визнавались, у зв'язку з чим були правомірно застосовані в межах спірних правовідносин [24, с. 117].

Важливим у розгляді права на оскарження є дослідження змісту й обсягу цього права. Стаття 287 КУпАП наділяє таким правом прокурора, особу, щодо якої її винесено, а також потерпілого. У разі ж відповідності заяви особи, яка допустила адміністративне правопорушення, встановленим вимогам і підтвердження сплати заявником розміру штрафу, вказаного в постанові,

уповноважений поліцейський вносить до цієї постанови зміни щодо визначення суб'єктом правопорушення особу, яка фактично керувала транспортним засобом у момент учинення адміністративного правопорушення. Наведене свідчить, що особа, яка фактично допустила порушення ПДР, зафіксовані в автоматичному режимі, але не є власником транспортного засобу чи відповідальною особою, набуває статусу суб'єкта права на оскарження (в судовому або позасудовому порядку) лише після визнання провини у вчиненні такого правопорушення та сплати відповідної суми штрафу (виконання постанови). Це значною мірою погіршує її процесуальний статус у порівнянні зі статусом осіб, що притягуються до відповідальності за загальним порядком і фактично позбавляє таку особу можливості належної реалізації права на захист [13, с. 129].

Відразу слід зауважити, що порівняно незначна кількість справ даної категорії містить стадію оскарження постанови, що пояснюється не співрозмірністю розміру оплаченого штрафу і витраченого часу на оскарження, а також ще й сплату судового збору.

Однак, якщо особа все-таки вирішила довести свою позицію і скасувати постанову про адміністративне правопорушення, можемо виокремити можливі акценти для цього, на які необхідно посилатися в скарзі:

- на фото, відео доказах не зафіксовано чітке зображення транспортного засобу (його марку, колір, номерний знак);
- не ідентифікована і не зафіксована особа водія, який перебував за кермом в момент фіксації правопорушення;
- в постанові про адміністративне правопорушення не вказані марка, серійний номер камери, за допомогою якої відбулася фіксація порушення;
- водієві не були роз'яснені права, не дана можливість ознайомитися з матеріалами справи, не було можливості надати письмові пояснення;
- не подано доказів, того що саме особа, щодо якої винесено постанову, порушила правила паркування;
- не було можливості заявляти клопотання, не було можливості скористатися юридичною допомогою адвоката;

- відсутнє посилання на веб-ресурс, за якою можна ознайомитися з зображеннями про порушення і текстом постанови;
- автомобіль на фото є двійником і у вас є які-небудь докази цього, в тому числі заява в поліцію [167].

Як ми вже відзначали, повноваженнями щодо розгляду справ про адміністративні порушення правил паркування транспортних засобів наділені наступні суб'єкти:

- органи Національної поліції;
- виконавчі комітети (а в населених пунктах, де не створено виконавчих комітетів, - виконавчі органи, що виконують їх повноваження) сільських, селищних, міських рад;
- уповноважені виконавчим комітетом (виконавчим органом) сільської, селищної, міської ради посадові особи виконавчих органів сільської, селищної, міської ради – інспектори з паркування.

Відповідно до цього можливі три різні шляхи оскарження постанови про порушення правил паркування:

1. У вищестоящий орган (вищестоящій посадовій особі) Національної поліції України (п. 3 ч. 1 ст. 288 КУпАП).

Тут слід нагадати, що визначаючи підрозділи поліції які безпосередньо реалізують повноваження у сфері забезпечення дорожнього руху, в тому числі у сфері паркування транспортних засобів, слід виходити з того, що під поняттям «підрозділ поліції» в цьому контексті розуміються два різні підрозділи поліції:

- територіальні (відокремлені) підрозділи Департаменту патрульної поліції;
- територіальні (відокремлені) підрозділи територіальних органів поліції, працівники яких забезпечують безпеку дорожнього руху в окремих регіонах та населених пунктах.

Конкретизуємо на прикладі. Якщо постанову про порушення правил паркування транспортних засобів виніс працівник Управління патрульної поліції в Полтавській області, то оскаржувати її можливо або до начальника Управління

патрульної поліції в Полтавській області (вищестоящій посадовій особі), або до Департаменту патрульної поліції (у вищестоящий орган).

Якщо ж постанову виніс працівник групи реагування патрульної поліції Кременчуцького районного управління поліції, то оскаржувати її можливо або до начальника Кременчуцького районного управління поліції (вищестоящій посадовій особі), або до Головного управління Національної поліції в Полтавській області (у вищестоящий орган).

2. Рішення виконавчого комітету (а у населених пунктах, де не створено виконавчих комітетів, - виконавчих органів, що виконують їх повноваження) сільської, селищної, міської ради – у відповідну раду (п. 2 ч. 1 ст. 288 КУпАП).

3. Постанову уповноваженої посадової особи органу Національної поліції, рішення виконавчого комітету, постанову інспектора з паркування – в районний, районний у місті, міський чи міськрайонний суд у порядку, визначеному Кодексом адміністративного судочинства України, з урахуванням особливостей, визначених КУпАП (п. 2-4 ч. 1 ст. 288 КУпАП).

Вбачаємо за доцільне акцентувати, що відповідно до вимог ст. 286 Кодексу адміністративного судочинства України, за наслідками розгляду справи з приводу рішень, дій чи бездіяльності суб'єктів владних повноважень у справах про притягнення до адміністративної відповідальності місцевий загальний суд як адміністративний має право:

- залишити рішення суб'єкта владних повноважень без змін, а позовну заяву без задоволення;
- скасувати рішення суб'єкта владних повноважень і надіслати справу на новий розгляд до компетентного органу (посадової особи);
- скасувати рішення суб'єкта владних повноважень і закрити справу про адміністративне правопорушення;
- змінити захід стягнення в межах, передбачених нормативним актом про відповідальність за адміністративне правопорушення, з тим, однак, щоб стягнення не було посилено [48].

Також слід наголосити, що відповідно ст. 289 КУпАП, скаргу на постанову по справі про порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), може бути подано протягом десяти днів з дня набрання постановою законної сили, на відміну від загальних вимог, коли строк оскарження починається з дня винесення. У зв'язку з цим доцільним вбачається акцентувати увагу на моменті набрання законної сили саме цих постанов.

Аналіз норм КУпАП, зокрема ст. ст. 279⁻¹, 291, 300⁻¹, дає нам підстави виокремити наступні моменти набрання законної сили постановою по справі про порушення паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису):

- вручення її особі;
- отримання поштового повідомлення про вручення. Днем отримання постанови є дата, зазначена в поштовому повідомленні про вручення її відповідальній особі, зазначеній у ч. 1 ст. 14⁻² КУпАП, або повнолітньому члену сім'ї такої особи;
- відмова в її отриманні. У разі якщо відповідальна особа, зазначена ч. 1 ст. 14⁻² КУпАП, відмовляється від отримання постанови, днем отримання постанови є день проставлення в поштовому повідомленні відмітки про відмову в її отриманні;
- повернення поштового відправлення з позначкою про невручення. У разі невручення постанови адресату за зазначеною в Єдиному державному реєстрі транспортних засобів адресою днем отримання постанови вважається день повернення поштового відправлення з позначкою про невручення до органу (підрозділу), уповноважена посадова особа якого винесла відповідну постанову;
- у разі сплати відповідальною особою, зазначеною у ч. 1 ст. 14⁻² КУпАП, або громадянином (резидентом) України, який ввіз на територію України транспортний засіб, зареєстрований за межами України, 50 відсотків розміру штрафу за постановою про накладення адміністративного стягнення за порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі

фотозйомки (відеозапису), до вручення такої постанови або отримання поштового повідомлення про вручення або про відмову в її отриманні, або повернення поштового відправлення з позначкою про невручення;

- 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 [49].

Як ми вже відзначали, абз. 3 ч. 1 ст. 279⁻³ КУпАП, однією з підстав звільнення відповідальної особи, зазначеної у частині першій статті 14⁻² КУпАП, від адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису) є звернення особи, яка керувала транспортним засобом на момент вчинення зазначеного правопорушення, звернулася особисто до органу (посадової особи), уповноваженого розглядати справи про адміністративні правопорушення, із заявою про визнання зазначеного факту адміністративного правопорушення та надання згоди на притягнення до адміністративної відповідальності, а також надання документу (квитанції) про сплату відповідного штрафу.

Нагадаємо, що органами (посадовими особами), уповноваженими розглядати справи про порушення правил паркування транспортних засобів є наступні суб'єкти:

- органи Національної поліції;
- виконавчі комітети (а в населених пунктах, де не створено виконавчих комітетів, - виконавчі органи, що виконують їх повноваження) сільських, селищних, міських рад;
- уповноважені виконавчим комітетом (виконавчим органом) сільської, селищної, міської ради посадові особи виконавчих органів сільської, селищної, міської ради – інспектори з паркування.

Що стосується органів Національної поліції, то слід відзначити, що Постановою Кабінету Міністрів України від 10 листопада 2017 р. № 833 «Про

функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі» затверджено Порядок звернення особи, яка допустила адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, до уповноваженого підрозділу Національної поліції [146]. Однак вказаний Порядок, не передбачає правового регулювання звернення особи із заявою про визнання факту порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксованого в режимі фотозйомки (відеозапису). Хоча вказані правопорушення знаходяться в одній площині правового регулювання в абз. 3 ч. 1 ст. 279³ КУпАП, нарівні з правопорушеннями у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованими в автоматичному режимі.

У зв'язку з викладеним, пропонується внести зміни до вищезазначеного Порядку, виклавши окремі пункти в такій редакції:

«1. Цей Порядок визначає процедуру звернення особи, яка допустила адміністративне 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) (далі - правопорушення), до уповноваженого підрозділу Національної поліції.

2. Особа, яка фактично керувала транспортним засобом на момент вчинення правопорушення (далі - заявник), протягом 20 календарних днів з дня вчинення правопорушення або з дня набрання постановою у справі про адміністративне 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), законної сили може звернутися особисто до уповноваженого підрозділу (підрозділів) Національної поліції із заявою про визнання зазначеного факту правопорушення та надання згоди на притягнення її до адміністративної відповідальності (далі - заява), а також надати при цьому документ (квитанцію) про сплату відповідного штрафу.».

Що стосується виконавчих комітетів та інспекторів з паркування, то вбачається, що в даному випадку порядок звернення особи із заявою про визнання зазначеного факту адміністративного правопорушення та надання згоди на притягнення до адміністративної відповідальності повинен затверджуватися рішенням відповідного органу місцевого самоврядування, який уповноважив інспекторів з паркування на здійснення адміністративно-юрисдикційної діяльності у цій сфері. У зв'язку з цим нами пропонується для впровадження Типовий порядок звернення особи, яка допустила адміністративне порушення правил паркування транспортних засобів, до уповноваженого підрозділу органу місцевого самоврядування (Додаток__).

Ще однією проблемою можна вважати встановлення відносно визначених санкцій за деякі із цих порушень. Як відзначається в літературі, відносно визначена санкція, закріплюючи конкретну міру процесуального примусу, одночасно встановлює межі її застосування [10, с. 63].

Зокрема ч. 6, 8 ст. 152⁻¹ КУпАП передбачають відносно визначені санкції у вигляді штрафу від 60 до 100 і від 20 до 30 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян відповідно.

Однак у випадках порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксованих в режимі фотозйомки (відеозапису), незрозуміло, чим має керуватись посадова особа, що розглядає справу, для обрання конкретного розміру штрафу між мінімальним і максимальним, які можуть досить суттєво різнитись, про що свідчить наведений вище приклад. Справа в тому, що ст. 33 КУпАП, яка визначає загальні правила накладення адміністративних стягнень (конкретні обставини, що мають враховуватися при цьому: характер вчиненого правопорушення, особа порушника, ступінь його вини, майновий стан, обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність), урахування яких дає змогу обрати найбільш відповідний розмір стягнення у конкретній ситуації, встановлює виняток саме для випадків накладення стягнень за порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), тобто ці правила у таких випадках не застосовуються. Це означає,

що вирішення питання про конкретний розмір штрафу цілком залежить від суб'єктивного рішення посадової особи, яку у цих випадках нічим не обмежено [55, с. 158].

Відповідно до вимог ст. 283 КУпАП постанова по справі про адміністративне правопорушення у сфері паркування транспортних засобів, крім загальних даних, повинна містити відомості про:

- дату, час і місце вчинення адміністративного правопорушення;
- транспортний засіб, який зафіксовано в момент вчинення правопорушення (марка, модель, номерний знак);
- технічний засіб, яким здійснено фото або відеозапис (якщо такий запис здійснювався);
- розмір штрафу та порядок його сплати;
- правові наслідки невиконання адміністративного стягнення та порядок його оскарження;
- відривну квитанцію із зазначенням реквізитів та можливих способів оплати адміністративного стягнення у вигляді штрафу.

Постанова по справі про адміністративне правопорушення у сфері правил паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису), також повинна містити відомості про адресу веб-сайту в мережі Інтернет, на якому особа може ознайомитися із зображенням чи відеозаписом транспортного засобу в момент вчинення адміністративного правопорушення, ідентифікатор для доступу до зазначеної інформації та порядок звільнення від адміністративної відповідальності [49].

Відповідно до Порядку безоплатного надання (у тому числі через Інтернет) інформації про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, та про порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису), особам, за якими зареєстровані транспортні засоби, та/або безпосереднім користувачам таких транспортних засобів, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2018 р.

№ 984, інформація про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та про порушення правил паркування, зупинки та стоянки транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), що розглядаються органами Національної поліції, розміщується для ознайомлення на офіційному веб-сайті МВС.

Інформація про адміністративні правопорушення у сфері порушення правил паркування, зупинки та стоянки транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), що розглядаються виконавчим органом відповідної місцевої ради або уповноваженим ним інспектором з паркування, розміщується для ознайомлення на офіційному веб-сайті виконавчого органу відповідної місцевої ради. Інформація із зазначених веб-сайтів надається цілодобово через веб-інтерфейс взаємодії з Реєстром адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху [119].

Підсумовуючи наше дослідження, хочемо акцентувати на ще одному проблемному питанні процедури оформлення матеріалів у справах про адміністративні порушення правил паркування транспортних засобів.

Відповідно до положень КУпАП, постанова про накладення адміністративного стягнення за порушення правил паркування транспортних засобів може виноситися без участі особи, яка притягається до адміністративної відповідальності у випадку фіксації правопорушення в режимі фотозйомки (відеозапису) (за допомогою технічних засобів з функціями запису, зберігання, відтворення і передачі фото-, відеоінформації). Проте в законодавстві відсутні встановлені вимоги щодо того, які це мають бути технічні засоби, чи мають вони бути сертифіковані, чи мають відповідати конкретним технічним вимогам. Хоча ст. 251 КУпАП також з цього приводу нічого не конкретизує, визначаючи, що фактичні дані, які є доказами, можуть встановлюватись показаннями технічних приладів та технічних засобів, працюючими в автоматичному режимі або в режимі фотозйомки (відеозапису), які використовуються при нагляді за виконанням правил паркування транспортних засобів. Однак на практиці саме це

дуже часто стає причиною визнання доказів фото-, відеофіксації недопустимими і скасування рішення у справі.

3.3. Імплементация зарубіжного досвіду застосування заходів адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів

Мета реформування правоохоронного сектору держави полягає передусім у підвищенні ефективності роботи правоохоронної системи загалом. Попри значний масив ужитих заходів, певні позитивні результати реформування сфери паркування, практика засвідчує потребу в подальших перетвореннях. Зазначене підтверджує доцільність використання досвіду інших країн, який дасть змогу розширити наявні уявлення про шляхи вдосконалення організації паркування транспортних засобів та застосування заходів відповідальності за порушення визначених правил. Причому науковий інтерес становить очевидне практичне значення, оскільки за результатами такого аналізу генеруються нові знання, завдяки яким можна визначити ключові напрями проведення реформ.

Саме зарубіжний досвід має чимало позитивних прикладів, урахування яких дасть змогу оптимізувати систему притягнення порушників до відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів.

Зарубіжний досвід, як слушно зауважує Р. С. Мельник, сприяє розширенню наших уявлень про досліджувані правові явища: допомагає подивитися на певне питання під іншим кутом зору; зіставити власні здобутки з напрацюваннями зарубіжних колег; не марнувати час на розв'язання проблем, які вже висвітлено на сторінках закордонних видань [69, с. 179]. Водночас слід ураховувати, що сліпе запозичення зарубіжного досвіду, на думку Т. О. Коломосьць, дає недостатній ефект, створює законодавчі суперечності,

призводить до виникнення прогалин у регулюванні того чи іншого виду правовідносин [52, с. 145].

За стандартами Євросоюзу проблема паркування у межах міста вважається вирішеною, якщо місцями забезпечено принаймні 60% зареєстрованих у місті автомобілів.

У багатьох країнах Європи проблема паркування вирішується по різному:

- населення країни якомога більше пересувається на велосипедах;
- будуються підземні паркінги;
- працює розвинена мережа еко майданчиків для паркування тощо.

За даними дослідження IBM «Global Parking Survey», в якому було опитано 8042 автомобілісти у 20 містах світу, було виявлено, що:

- понад 30% заторів у містах виникають через те, що водії у пошуках місця для паркування створюють перешкоди на дорозі;
- 6 із 10 опитаних водіїв принаймні один раз були змушені відмовитися від пошуку місця для тимчасової стоянки свого автомобіля та поїхати в інше місце;
- понад чверть респондентів мали суперечку з іншими водіями за місце для паркування [37, с. 46].

Спільними у досвіді регулювання розміщення паркінгів у структурі європейських міст є тенденції обмеження чи заборони облаштування нових паркомісць у середмістях, що позитивно впливає на мобільність транспорту у центральних частинах міст. Для прикладу, замороження наявної кількості паркомісць у центрі Гамбургу було здійснено ще у 1976 р., у Цюриху – в 1996 р. При цьому ліквідація вуличних паркомісць компенсується спорудженням багаторівневих паркінгів. У деяких містах (Антверпен, Париж, Амстердам, Цюрих та ін.) заборонено облаштування паркомісць за умови доступності до громадського транспорту.

У історично сформованих районах європейських міст із 1990 рр. почали набирати популярності «безавтомобільні квартали» («car-free developments»), у межах яких не передбачається влаштування паркомісць для постійного

зберігання автомобілів мешканців. Сьогодні такі квартали розповсюджені у багатьох містах Європи, для прикладу у побудованому в 1998 р. мікрорайоні «Vauban» у Фрайбурзі (5000 мешканців), мешканці підписують щорічну декларацію, у якій вказують про наявність у власності автомобіля. У разі наявності, власник повинен купити місце у багаторівневому паркінгу на периферії міста [67, с. 75].

Європейською комісією розроблено План розвитку Єдиного Європейського Транспортного Простору, який є складовою частиною Стратегії «Європа 2020». Крім того, Європейський парламент прийняв резолюцію по Зеленій книзі з міської мобільності 9 липня 2008 року і затвердив Звіт про План дій з питань міської мобільності, підготовлений за власною ініціативою, 23 квітня 2009 року. Як впливає з плану дій з питань міської мобільності, відповідальність за політику в галузі забезпечення пересування у містах покладена, головним чином, на місцеві, регіональні та національні органи влади. Однак рішення, затверджені на місцевому рівні, приймаються не відокремлено, а у правовому та політичному полі, забезпеченому політикою та законодавством на загальнодержавному, регіональному рівнях та на рівні ЄС. Як впливає з інформації, викладеної у цьому плані дій, плата за паркування є одним із місцевих джерел фінансування [42].

У розвинутих країнах світу, зокрема в США та Європі, розповсюдженою є інформація на рекламних щитах щодо місць паркування транспортних засобів, а також про охоронювані стоянки та паркінги, що виступає додатковим заходом запобігання їх незаконному заволодінню [50, с. 145].

За порушення правил дорожнього руху в США передбачено значні штрафи. Наприклад, за паркування транспортного засобу на місці для інвалідів, що позначено відповідним дорожнім знаком, передбачено штраф у сумі 250 доларів. Якщо ж транспортний засіб припаркований на автомагістралі, окрім штрафу дорожня поліція має право тимчасово затримати транспортний засіб за допомогою евакуатора [75, с. 109].

У Канаді питаннями паркування опікуються органи місцевої влади. Функціонують як оплатні, так і безоплатні майданчики для паркування. Активно впроваджуються цифрові технології для оплати паркування. Наприклад, за допомогою PayBySky, пристрою, встановленого у бортову систему діагностики, оплата здійснюється за допомогою смартфона. Ця система самообслуговування шукає платну паркову та вираховує плату й виставляє рахунок. Може стягуватись фіксована місячна плата. Вказується, що запровадження цифрових технологій паркування допоможе звільнити тротуари та вирішить багато проблем, які існують сьогодні. Крім того, муніципалітет отримуватиме більший дохід, а для водіїв буде кращий доступ до парковки [42].

У Франції у більшості міст побудовано підземні паркінги для того, щоб оживити громадські простори на вулицях і площах, переповнених припаркованими автомобілями. Коли нові паркувальні місця вводяться в дію поза межами вулиць, рівноцінна вулична паркувальна зона підлягає ліквідації. Звільнене місце використовується для інших потреб – таких, як розширення тротуару чи облаштування велосипедних доріжок. Більшість розвинутих європейських міст виштовхують автомобільні стоянки у периферійні райони, надаючи більше переваг пішоходам, велосипедистам і користувачам громадського транспорту. Для обмеження доступу автомобілів багато міст встановлюють фізичні перешкоди (стовпчики, огороження, вази) на пішохідних і велосипедних доріжках, у зонах відпочинку та громадських місцях. Бар'єри можуть бути автоматичними – наприклад боларди – для надання регламентованого доступу автомобілям у певний час доби чи при виникненні надзвичайних обставин [42].

У Франції штрафи за порушення ПДР поділяються на п'ять класів. Перші чотири належать до правопорушень, за які передбачено тільки штрафи. Це порушення правил паркування, не включення покажчика повороту при перестроюванні, відсутність страховки, перевищення швидкості на 20 км/год, розмови телефоном. А ось їзда п'яним, без прав, перевищення швидкості більш ніж на 50 км/год, проїзд на червоний сигнал світлофора, створення аварійної

ситуації та інші грубі порушення загрожують багатотисячними штрафами та штрафними балами. За три бали протягом року особа у судовому порядку позбавляється права керування транспортними засобами. У разі фіксації перевищення швидкості руху за допомогою технічних засобів, що працюють в автоматичному режимі, штрафні бали як додатковий вид стягнення нараховуються лише у разі ідентифікації особи водія. Якщо обличчя водія на фото розпізнати не вдається – накладається лише штраф [11, с. 30].

У XX столітті функції підтримки порядку на дорогах у Франції були поділені між жандармерією і цивільною поліцією. Жандармерія продовжує забезпечувати порядок на дорогах за межами великих міст, в містах же ці обов'язки покладені на дорожні загони національної поліції. Ще одним нововведенням французів, що наразі поширилося на багато країн світу, стало активне залучення жінок до роботи в дорожній поліції. У 1964 році на вулиці Парижа вийшли жінки в формі національної поліції, завданням яких була боротьба з порушниками правил паркування автомобілів [75, с. 113].

За порушення правил паркування може бути застосовано евакуацію транспортного засобу. У Парижі, наприклад, за евакуацію автотранспорту порушника відповідають офіцер або працівник прокуратури та начальник муніципальної поліції, під юрисдикцією якого знаходиться територія, з котрої здійснено евакуацію. Процедура наступна:

- відповідний працівник, зафіксувавши порушення, повинен визначити штрафний майданчик, на який буде евакуйоване авто порушника;
- далі, користуючись затвердженим зразком, працівник повинен скласти короткий опис екстер'єру та інтер'єру, не сідаючи в авто;
- якщо можливо, то опис складається в присутності водія або власника, який отримує на руки копію опису;
- якщо водій або власник автомобіля присутній при евакуації, уповноважена особа повинна пояснити порушнику причину евакуації автомобіля та процедуру оскарження цього рішення в суді;

- після цього відповідний працівник повинен скласти звіт про евакуацію транспортного засобу [39, с. 7].

Існують певні особливості паркування транспортних засобів Німеччині, які відрізняються від таких правил в Україні, і це суттєво покращує пропускну спроможність транспортних магістралей. Так, у ФРН заборонено паркувати транспортний засіб ближче 5 метрів від перехрестя доріг та вулиць, що примикають до головних доріг. Також існує поняття «економне паркування», відповідно до якого водій повинен так припаркувати транспортний засіб так, щоб максимально надати можливість для паркування іншого транспортного засобу. За цим принципом нанесено відповідну дорожню розмітку, вимог якої повинен дотримуватись водій. В іншому випадку на водія буде чекати штраф, а якщо розміщення транспортного засобу буде заважати руху інших транспортних засобів чи пішоходів, поліція має право тимчасово затримати транспортний засіб за допомогою евакуатора та помістити його на штрафний майданчик. Послуги евакуатора доведеться сплатити водієві [75, с. 111].

У Берліні, наприклад, є як платні, так і безплатні парковки. У центрі Берліна безплатно залишити машину не можна, але механізм оплати чіткий й усіма дотримується. Спеціально для тих, кому потрібно покинути авто на короткий час, передбачена тарифікація за 15 хвилин. Штраф за перевищення часу оплаченої парковки – одне з найчастіших покарань водіїв в Німеччині, друге за масовістю після штрафу за перевищення швидкості. Потрібно врахувати, що розмір штрафу на землі, що належить місту (муніципалітету) і на ділянці приватного власника може помітно відрізнятися. Наприклад, перевищення часу стоянки до 30 хвилин в місті Штраубінг карається штрафом в 5 Євро, а неоплачені 5 хвилин стоянки біля залізничного вокзалу (власність Німецьких залізниць – Дойчебан) буде коштувати близько 27 Євро [39, с. 6].

Одним з цікавих нововведень в Нідерландах є те, що служба дорожнього руху веде Національний реєстр паркування (NPR) – національну базу даних, до якої занесено всі поточні права паркування під час реєстрації автомобіля. Реєстр має необхідну базову інфраструктуру, за допомогою якої місцева громада може

зацифрувати послуги паркування для кожного авто. Наприклад, *NPR* надає містам нові послуги з паркування. Це забезпечує громадянам кращі послуги, а муніципалітети пропонують вигідні тарифи за допомогою колективних закупівель і ефективнішого дотримання правил та законів. Реєстр паркування робить можливими такі послуги: сприяння мобільному паркуванню через усіх постачальників паркування; реєстрація дозволів та прав на паркування через лічильник паркування; реєстрація інформації про місця для паркування та тарифи; реєстрація інвалідних карт паркування; обслуговування цифрового паркування тощо [38, с. 183].

В Амстердамі безкоштовні парковки є на околицях, а в центрі вони досить дорогі – в районі 2 євро за 20 хвилин. На деяких паркінгах можна навіть оплатити 7 хвилин стоянки, а ось плата за цілий день – до 70 євро. Питаннями дотримання правил паркування від імені міст займається Міська Служба Спостереження (*Stadstoezicht*). Відділення служби є у всіх містах країни. Підготовкою її працівників займається Міністерство юстиції, і до загальної сфери їхньої компетенції входять охорона навколишнього середовища, громадський транспорт та паркування. Евакуацію транспортного засобу від імені муніципалітету здійснює компанія, що була створена на базі Міської Служби Спостереження Амстердаму та діє у центральній частині міста. Неправильно припарковані транспортні засоби можуть бути евакуйовані на штраф стоянку (штраф до 150 євро) або у них блокується колесо. Автомобілі, що були неправильно припарковані, і/або власниками яких не було оплачено більш ніж 5 паркувальних талонів, підлягають евакуації. Рішення про неправильне паркування приймає працівник Служби Спостереження, котрий при необхідності може використати допомогу поліції. Після отримання дозволу забрати автомобіль власник оплачує штраф на місці [39, с. 6].

Наприклад, в Бельгії у центрі міст паркування переважно є платним. Доказом здійснення оплати виступає чек, який необхідно розмістити під лобовим склом так, щоб його було добре видно зовні. На деяких вулицях паркування може бути безплатним, але обмеженим за часом – це так звана *Vlauwe zone*. У цьому

випадку необхідно помістити під лобове скло синій картонний годинник, на якому встановлюється час прибуття. Такі годинники можна придбати на автозаправних станціях, у кіосках та поліцейських ділянках. Більшість міст у Бельгії мають блакитну зону в центрі міста за французькою/швейцарською моделлю – максимум 2 години (на табличках написано «Disque Obligatoire» або «Schijf Verplicht»). Бельгійське законодавство вимагає, щоб текст на диску був написаний голландською, французькою та німецькою мовами [78].

За порушення правил паркування у Бельгії також передбачена можливість евакуації транспортного засобу, процедура якої включає:

- дозвіл на евакуацію транспортного засобу надає лише поліція;
- евакуацією автомобілів займаються приватні фірми, які після отриманого дозволу від поліції евакуйовують автомобіль на штраф майданчик терміном до шести місяців;
- для того, щоб забрати автомобіль зі штраф майданчика, власник повинен звернутися до поліцейського відділку;
- у поліцейському відділку розглядають ступінь порушення правил паркування та після цього надають дозвіл (сертифікат) із зазначеними контактами приватної фірми, яка евакуювала автомобіль;
- власник автомобіля повинен заплатити приватній компанії за евакуацію та зберігання автомобіля на штраф майданчику [39, с. 4].

В Італії місця для паркування на вулицях позначаються відповідними знаками та кольоровою розміткою на дорозі. Найчастіше колір ліній на автостоянці вказує на тип паркування – білий для безплатного паркування, синій для платного паркування. Майданчики для паркування з жовтою розміткою призначені лише для мешканців.

Безкоштовні парковки на вулиці, найчастіше обмежені за часом. Знак паркування вказує, як довго можна перебувати на цій стоянці і чи потрібно встановлювати паркувальний диск. При установці паркувального диска необхідно встановити час початку паркування та покласти його на приладову

панель під лобове скло, таким чином, щоб його могла побачити паркувальна поліція.

Наприклад в Іспанії, використання евакуаторів може бути погоджена виключно мером міста. Безпосередньо евакуацією автомобіля займається комунальне підприємство, спільно з дорожньою поліцією.

Евакуація відбувається наступним чином:

- неправильно припаркований автомобіль вантажать на евакуатор і доставляють на штраф майданчик, залишаючи на обочині, де був припаркований автомобіль, інформаційний стікер, де знаходяться контактні телефони та адреса штраф майданчика. Правопорушення передбачає сплату двох платежів: штрафу за евакуацію на штрафмайданчик та штраф у дорожній поліції за порушення правил паркування. Щоб забрати машину зі штраф майданчика, порушнику потрібно заплатити приблизно 170 євро. Штраф надходить до водія/власника, на якого зареєстроване авто. Саме власник несе відповідальність за неправильно припаркований автомобіль;

- під час евакуації автомобіля комунальним підприємством без присутності водія/власника дорожня поліція залучає не менше двох свідків, для того, щоб мати докази своїх правомірних дій у разі оскарження водія/власника таких дій у суді [39, с. 5].

У Чехії дорожня поліція, слідкує за дотриманням правил паркування. Синя лінія на проїжджій частині (синя зона) дозволяє паркування тільки автомашинам зі спеціальною паркувальною карткою. Жовта лінія (жовта зона) забороняє будь-яке паркування. Неправильно припарковані автомобілі можуть бути заблоковані поліцією спеціальними блокаторами або ж відвезені на спеціальну стоянку при поліції Чеської Республіки. Для того, щоб забрати своє авто, доведеться заплатити штраф і оплатити день використання парковки (на загальну суму приблизно 111 – 118 євро [39, с. 3].

Проблеми недостатності місць для паркування мають місце в багатьох країнах. Так, у Великобританії, навіть оплативши право паркування на певний період часу, громадяни не можуть повною мірою скористатись ним через

недостатність місць для паркування. У деяких районах Лондона зменшилася кількість автомобілів, що пояснюється неможливістю знайти місця для паркування власного транспорту. Згідно з Актом регулювання дорожнього руху 1984 (Road Traffic Regulation Act 1984, Велика Британія) серед повноважень органів місцевої влади передбачено встановлення місць для паркування, видача дозволів, регулювання часу (тривалості) паркування та способів оплати за нього, встановлення пільг щодо оплати за паркування. Акт 1984 р. не встановлює обмежень щодо розміру плати за паркування. Розмір плати за паркування повинен бути встановлений рішенням органу місцевої влади. Це може бути початковий збір («initial charge») за певний період та надалі – додатковий збір («excess charge»), а також певна фіксована сума незалежно від часу паркування. Додатковим повноваженням органів місцевої влади, як випливає зі статті 33 цього Акта, є визначення off-street parking, тобто місць для паркування вздовж вулиці, які можуть бути як закриті (наприклад гаражі), так і відкриті. Off-street parking також включає в себе приватні стоянки, гаражі та під'їзді шляхи. Відповідно до цієї статті органи місцевої влади в межах своїх повноважень можуть адаптувати будівлю або частину будівлі під паркінг, або будь-яку частину землі, яка належить органу місцевого самоврядування чи перебуває під його контролем – під тимчасове місце для паркування. Кожен з органів місцевої влади встановлює свої правила, які можуть різнитися для мешканців будинків, розташованих на вулиці, і для інших осіб, у тому числі щодо платності/безоплатності такого паркування, періоду часу безоплатного паркування, пільг тощо [42].

У Великобританії діє the British parking association – професійна асоціація, яка займається питаннями управління у сфері паркування та дорожнього руху. Це некомерційна організація, до складу якої входять близько 700 учасників. Асоціація співпрацює з урядом, місцевими органами влади, операторами паркувальних майданчиків, розташованих на землях приватної форми власності, для підтримки та поліпшення управління і використання місць для паркування транспортних засобів. Діяльність Асоціації спрямована на покращення

функціонування сфери паркування у Великобританії. Зокрема, це сприяння впровадженню інновацій, технологій у сфері паркування, підвищення професійного рівня і заохочення професіоналів, підвищення стандартів, дослідження роботи паркувальних майданчиків, обговорення проблем і перспектив розвитку сфери паркування на щорічних заходах, сприяння забезпеченню безпеки у сфері паркування, безкоштовні юридичні консультації тощо [42].

Порушникам правил паркування не просто загрожує штраф, а ще й додаткові заходи у вигляді фіксатора коліс або евакуатора. У цьому випадку крім штрафу також доведеться заплатити за те, щоб забрати машину зі штраф-майданчика. Сам штраф варіюється - від 80 (97,38 євро) до 130 (158,24 євро) фунтів. Оплатити його можна онлайн: якщо встигнути в 14-денний термін, можна отримати знижку 50%. Муніципалітет наймає сертифіковані приватні компанії, що надають послуги з блокування та евакуації машин порушників. Нормативно-правовим забезпеченням виступає загальнонаціональний законодавчий акт «Закон про управління рухом». Цей документ був ратифікований Британським парламентом 2004 року і уніфікував всі правила, вироблені раніше, які містилися в різних законодавчих актах. Цей закон чітко визначає, на яких ділянках проїзної частини можна паркуватися, з урахуванням знаків та розмітки. В своїй основі закон спирається на уніфіковані правила для всіх населених пунктів і також містить спеціальні умови для міста Лондона. Закон надає право муніципалітетам наймати надавачів послуг з евакуації та блокування автомобілів порушників [39, с. 5].

Компанія може евакуювати автомобіль у таких випадках:

- якщо автомобіль припарковано небезпечно для інших учасників дорожнього руху;
- якщо дозвіл на евакуацію надає поліція;
- якщо автомобіль припаркований у недозволеному/забороненому для цього місці.

Для того, щоб забрати автомобіль із штраф майданчика, потрібно сплатити штраф у розмірі 200 євро (сума зазначається у паркувальному талоні). Якщо автомобіль не забирають зі штраф майданчика більше як 24 години, визначається додаткова щоденна плата у розмірі 40 євро в день [39, с. 5].

Наприклад в столиці Австрії – Відні, змогли знайти «золоту середину» між створенням загального сприятливого середовища проживання та прагненням людини до комфортного пересування на приватному автомобілі. Тут створена одна з най оптимальніших у світі систем громадського транспорту. Завдяки міській політиці, яка бере свій початок ще в 90-ті роки XX століття, число легкових автомобілів на тисячу жителів зменшується з кожним роком. Ідея полягає в просуванні переважно екологічних способів пересування містом, тобто пішки, на велосипедах та громадському транспорті. Є два шляхи: з одного боку, створення системи винагород пільг для тих, хто користується громадським транспортом, з іншого – запровадження різних обмежень використання автомобіля. Ці заходи поступово змушують людей все частіше відмовлятися від автомобілів і користуватися громадським транспортом, їздити на велосипедах або ходити пішки. Наприклад, на весь громадський транспорт запроваджено річний проїзний квиток, який коштує 365 євро. Що стосується обмежень для автомобілістів, то це насамперед платне паркування. Година паркування на вулиці коштує 2 євро [166, с. 17].

Питанням евакуації у Відні займається Муніципальний Департамент №48 (Magistratsabteilung 48 - Abschleppgruppe). Однією з причин впровадження практики евакуації автомобілів була пожежа 1974 року, коли через неправильно запарковані автомобілі підхід до місця пожежі був перекритий – що спричинило смертельні жертви. У інших містах Австрії евакуація порушників правил дорожнього руху належить до компетенції міських рад та муніципальних управлінь (Gemeindeamt). Ці установи здійснюють свої функції на підставі Дорожнього кодексу Австрії і мають власний автопарк евакуаторів. Автомобілі з номерними знаками і без них зберігаються на різних стоянках, перші - протягом

шести місяців, другі – протягом двох. Після цього терміну автомобілі переходять у власність муніципалітету [39, с. 3].

У Грузії питаннями паркування та евакуації займається керуюча муніципальна служба «СТ PARK». Усі платні майданчики для паркування обов'язково є позначеними дорожньою розміткою, або відповідними дорожніми знаками, а неподалік обов'язково повинен знаходитись паркомат, через який можна здійснити оплату за послуги паркування. Крім того, за будь-які послуги (як паркування, так і штрафи і евакуатори) можна сплатити онлайн на сайті. Згідно з місцевим законодавством, оплата здійснюється за конкретний автомобіль (за номерним знаком, будь-якої країни), тому у випадку сплати онлайн не обов'язково класти чек під лобове скло. Відповідальні особи (інспектори/контролери/поліцейські), маючи доступ до електронної бази, звіряють сплату за паркування методом зчитування номерних знаків спеціальними електронними приладами [17, с. 35].

Відповідно, у випадку порушень, до відповідальності притягають власника транспортного засобу, або особу, яка ввезла даний транспортний засіб з-за кордону.

Оштрафувати авто можуть у випадках:

- транспортний засіб припаркований на платній парковці, але не сплатив за послуги користування;
- порушено спосіб парковки транспортного засобу;
- транспортний засіб займає одночасно 2 парко місця;
- транспортний засіб припаркований на спеціально відведених місцях і не має спеціального дозволу;
- транспортний засіб припаркований в зоні дії знаків «Зупинка заборонена» та «Стоянка заборонена»;
- транспортний засіб припаркований на узбіччі, де немає відповідних дорожніх знаків парковки.

Плата за паркування є досить ліберальною і розрахована на людей, які більш менш постійно або регулярно паркують свої транспортні засоби у місті.

Водночас штрафи за порушення паркування є досить жорсткими та складають від 10 до 200 ларі (від 4 до 80 доларів) та 60 ларі (24 долари) за евакуацію транспортного засобу [17, с. 35].

Однією з тенденцій у зарубіжних країнах є застосування в сфері паркування транспортних засобів різноманітних smart-технологій.

Одним з таких прикладів можемо навести організацію паркування в м. Спліт, Хорватія.

Спліт – одне з найстаріших міст Хорватії, яке пронизане вузькими вуличками, не створеними для великої кількості транспортних засобів, яких улітку потроюється, що спричиняє серйозні проблеми (зокрема з паркуванням і заторами). Сьогодні обслуговування місць для паркування здійснюється місцевою компанією SplitParking. Компанія використовує пристрої IoT, завдяки яким можна отримати інформацію про заповнюваність паркомісць; послуга паркування стає якіснішою завдяки мобільному додатку, що спрямовує автомобілі до вільних паркувальних місць. На практиці постачальник пристрою IoT повинен забезпечувати цілісність та безпеку даних під час зв'язку між пристроєм та платформою. Оскільки SplitParking є постачальником послуг для кінцевих користувачів, вона відповідає за конфіденційність даних кінцевого користувача, а як власник паркувальних місць, відповідає за всі інші регуляторні та технічні питання.

Крім того, міста можуть оптимізувати паркувальні місця за допомогою датчиків паркування в режимі реального часу, які можуть показувати водіям, де знаходиться найближчий паркувальний майданчик. Система «розумного» паркування працює наступним чином. Кожен паркувальний майданчик обладнаний датчиком, який визначає наявність вільних місць. Дані використовуються для надання водіям інформації в режимі реального часу про найближчі вільні місця для паркування. Вбудована навігація спрямовує водія до вільного паркомісця. Серед інших функцій «розумного» паркування – online-бронювання. Сьогодні такі компанії, як T-Mobile і Volkswagen працюють над впровадженням цих рішень у різних містах світу. Пошук парковки з меншими

часовими витратами може зменшити як рівень заторів, так і рівень забруднення повітря [68, с. 82].

Одним з яскравих прикладів розвитку «розумного» міста на материковому Китаї є місто Шеньчжень. Урядова стратегія міста Шеньчжень «План розвитку «розумного» міста нового типу» передбачає використання інновацій та підприємництва з метою досягнення рівня «розумного» міста світового класу. Мета створення надійної безпеки міста, дорожнього руху, довкілля, мережевої системи кіберпростору, кращого використання інформаційних засобів для сприйняття фізичного простору та віртуального простору соціальних операцій.

Доволі перспективною виглядає технологія «Паркінг 5G зі штучним інтелектом». У Шеньчжені ця розробка використовується для підвищення ефективності використання автостоянок. У місті зареєстровано понад 3,5 млн транспортних засобів, та лише близько 1,7 млн паркомісць. Для розв'язання цієї проблеми місцева влада співпрацює з корпораціями, щоб підвищити ефективність використання наявних паркувальних місць у лікарнях, місцях для туризму, транспортних вузлах, аеропортах, комерційних районах тощо. Наприклад, водії можуть легко зарезервувати місце для паркування біля лікарні одночасно з плануванням візиту до лікаря. Тобто водіям не потрібно турбуватися про наявність паркомісць та приїжджати заздалегідь. У разі відсутності паркомісць у призначений час прийому до лікаря, водії можуть обрати для себе інший зручний спосіб транспортування. Така інтелектуальна система дозволяє ефективно планувати та економити час. Також популярності набирає автоматична система паркування, яка дозволяє не лише заощадити водіям час, але й збільшити кількість місць для паркування в обмеженому просторі. Це робить паркування дешевшим, оскільки земля стає дедалі ціннішою у великих містах [68, с. 232].

У Пакистані, наприклад, була створена система цифрового обліку автомобілів на громадських стоянках міста у відповідь на значну кількість викрадень транспортних засобів. Завдяки системі «Безпечне паркування» (Park Secure) поліцейські отримують статистику про в'їзд, виїзд та поточну ситуацію

з паркуванням автомобілів на будь-якій громадській стоянці Ісламабада. У майбутньому цю технологію планують впровадити і в інших містах країни. Крім того, що система дозволить знизити рівень крадіжок машин, завдяки їй поліція зможе надати статистику відповідним органам влади для покращення системи управління громадськими стоянками. «Безпечне паркування» видає цифровий QR-купон, який надходить на мобільний телефон власнику авто, коли той заїжджає на громадську стоянку. У цьому коді міститься загальна інформація про транспортний засіб. Коли його власник залишає стоянку, офіцер сканує надісланий QR-код, перевіряє інформацію про транспортний засіб і дозволяє виїхати, якщо все добре. Проект реалізує поліція Ісламабаду у співпраці з JS-банком [165, с. 107].

Підсумовуючи огляд зарубіжного досвіду, зазначимо, що проблема з паркуванням у багатьох великих містах Європи та світу на сьогоднішній день ще потребує постійної уваги, попри всі заходи, що вживаються. Дещо з позитивного досвіду інших країн можна було б застосувати і в українських містах, але знову ж таки зазначимо, що кожна окрема громада повинна вирішувати, що для неї є пріоритетним. На вітчизняному просторі поступово приходять до того, що в'їзд до міста необхідно обмежувати. Найбільш дієвими можуть бути або адміністративні обмеження, наприклад, заборона на в'їзд до центру міста в окремі години, або економічні – коли за в'їзд та паркування необхідно вносити плату. Такі обмеження дозволяють поліпшити екологію в центрі міста, розвантажити дороги, а додаткові кошти, отримані від власників транспортних засобів, спрямовувати на розвиток комунального міського транспорту. Але, як ми вже раніше зазначали, запровадження таких заходів потребує облаштування відповідними технічними засобами фіксації часу в'їзду транспортного засобу на певну територію, побудову великих паркінгів-перехоплювачів, на яких можна було б залишати транспортні засоби, й організацію безперебійної роботи міського транспорту [20, с. 94].

Розвиток політики управління паркувальним простором в зарубіжних країнах спрямований, перш за все, на ефективне використання міських земель,

поліпшення екологічного стану, створення сприятливих, безпечних та комфортних умов проживання населення, збільшення пропускнуєї спроможності транспортних магістралей, забезпечення власників транспортних засобів доступними та зручними місцями їх паркування без порушення діючих правил і обмежень.

Висновки до розділу 3

На підставі аналізу виокремлених позицій окреслено напрями вдосконалення адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів, в першу чергу розроблення нових і вдосконалення чинних нормативно-правових актів, що регулюють питання адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів (запропоновано відповідні зміни до законодавства України).

Аргументовано потребу у визначенні правового статусу понять під час провадження в справах про адміністративні порушення правил паркування транспортних засобів, зокрема через закріплення в Кодексі України про адміністративні правопорушення окремої норми, яка визначає такі концептуальні засади їх діяльності: понятими є дієздатні особи, які залучаються до участі у проведенні процесуальних дій у справі про адміністративне правопорушення; як поняті запрошуються особи, не заінтересовані у результатах розгляду справи; понятим не може бути потерпілий, родичі особи, яка притягується до адміністративної відповідальності, її представника, а також працівники органів, які здійснюють провадження у справі про адміністративне правопорушення; поняті, присутні при проведенні процесуальних дій, засвідчують своїми підписами їх відповідність встановленому законом порядку.

У результаті проведеного аналізу наголошено на тому, що члени громадських організацій осіб з інвалідністю, як суб'єкти, які наділені

адміністративно-юрисдикційними повноваженнями у сфері порушення правил паркування транспортних засобів, повинні відповідати наступним критеріям. громадяни України; досягли 18-річного віку; набули членства відповідно до порядку, визначеному статутом відповідного громадського об'єднання.

Розглянуто особливості порядку оскарження постанови про порушення правил паркування транспортних засобів, що в першу чергу пов'язано з різними суб'єктами адміністративної юрисдикції у даній сфері, а також відмінним від встановленого загального порядку моментом набрання законної сили постановою у справі про порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису): вручення її особі; отримання поштового повідомлення про вручення; відмова в її отриманні; повернення поштового відправлення з позначкою про невручення; сплати 50 відсотків розміру штрафу за постановою про накладення адміністративного стягнення або за повідомленням про притягнення до адміністративної відповідальності.

Розглянуто специфіку застосування тимчасового затримання транспортного засобу за порушення правил паркування транспортних засобів, зокрема наголошено на необхідності наділення такими повноваженнями працівників уповноважених підрозділів Національної поліції, враховуючи те, що за аналогічні порушення, але правил зупинки чи стоянки (на місцях, на яких дозволено зупинку чи стоянку лише транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю, транспортних засобів, оснащених електричними двигунами), вони таким правом наділені.

Наголошено на необхідності запровадження правового регулювання звернення особи із заявою про визнання факту порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксованого в режимі фотозйомки (відеозапису), враховуючи факт, що існує порядок звернення особи, яка допустила адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, а вказані правопорушення знаходяться в одній площині правового регулювання відповідно до абз. 3 ч. 1 ст. 279³ КУпАП. Запропоновано для впровадження Типовий порядок звернення

особи, яка допустила адміністративне порушення правил паркування транспортних засобів, до уповноваженого підрозділу органу місцевого самоврядування.

За результатами науково-практичного порівняння особливостей адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів в окремих європейських країнах (Велика Британія, ФРН, Італія, Нідерланди, Франція, Чехія, Бельгія, Іспанія, Австрія, Хорватія), США, Канаді, Китаї Японії, Пакистані, Грузії виокремлено найбільш доцільний для застосування у вітчизняному правовому полі досвід.

ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення та запропоновано нове вирішення наукового завдання, що полягає у визначенні сутності й особливостей адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів, а також шляхів її вдосконалення, з розробленням таких положень:

1. Комплексно досліджено систему вітчизняного нормативно-правового регулювання сфери організації і здійснення паркування транспортних засобів, порядку притягнення порушників встановлених правил паркування до адміністративної відповідальності. Окремо проаналізовано комплекс причин, які сприяють вчиненню порушень правил паркування транспортних засобів: завантаженість центральної частини міст (нестача місць для паркування, хаотичне паркування); неналагоджена система оплати за паркування та неможливість вільного ціноутворення; надмірна жорсткість та невиконання Правил дорожнього руху, державних стандартів та державних будівельних норм; відсутність якісного регулювання гостьових майданчиків тощо.

2. Виокремлено та схарактеризовано специфічні особливості адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів, пріоритетними з яких є відмінні від усталеного процесу особливості провадження в справах про адміністративні правопорушення, в першу чергу, що стосується правопорушень, зафіксованих в режимі фотозйомки (відеозапису). Запропоновано під адміністративною відповідальністю за порушення правил паркування транспортних засобів вважати застосування спеціально уповноваженими суб'єктами адміністративної юрисдикції заходів адміністративного впливу (примусу) до особи, яка вчинила адміністративне порушення правил паркування транспортних засобів з метою захисту суспільних відносин у сфері благоустрою населених пунктів, на основі і в порядку встановленому чинним законодавством.

3. Обґрунтовано позицію щодо деталізації повноважень Національної поліції у сфері попередження порушень правил паркування транспортних засобів, зокрема в процесі реалізації наданого Законом України «Про Національну поліцію» повноваження у сфері інформаційно-аналітичного забезпечення щодо формування та користування базами (банками) даних Міністерства внутрішніх справ України та інших органів державної влади. Розглянуто підходи до конкретизації працівників органів і підрозділів Національної поліції, які мають адміністративно-юрисдикційні повноваження у сфері порушень правил паркування транспортних засобів, до яких віднесено: територіальні (відокремлені) підрозділи Департаменту патрульної поліції; територіальні (відокремлені) підрозділи територіальних органів поліції, працівники яких забезпечують безпеку дорожнього руху в окремих регіонах та населених пунктах (сектори реагування патрульної поліції).

4. Системно досліджено об'єктивну сторону адміністративного порушення правил паркування транспортних засобів, внаслідок чого до таких порушень аргументовано віднесено понад двадцять окремих діянь, вчинення яких може слугувати підставою для притягнення до адміністративної відповідальності та надано їх детальну характеристику. На підставі аналізу виокремлених позицій, акцентовано на необхідності: виключення з Кодексу України про адміністративні правопорушення норм щодо відповідальності інспекторів з паркування за прийняття грошових коштів у готівковій формі в рахунок оплати вартості штрафів; розуміння змісту «керування транспортним засобом» у момент вчинення правопорушення (момент паркування; перенесення такого діяння, як прийняття інспектором з паркування грошових коштів у готівковій формі в рахунок оплати вартості послуг з паркування транспортних засобів з ч. 2 ст. 127-2 до ст. 152-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення; врахування, що Правила дорожнього руху не містять дорожніх знаків або дорожньої розмітки, що позначають місця для паркування транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, а також визначення автомобіля «оснащеного електричним двигуном».

5. Окремо проаналізовано систему суб'єктів адміністративної відповідальності за порушення правил транспортних засобів, в результаті чого виокремлено перелік суб'єктів в залежності від передбачених законом спеціальних ознак: особа, яка керувала транспортним засобом у момент вчинення правопорушення; посадова особи суб'єкта господарювання, який утримує майданчик для паркування транспортних засобів; водій; інспектор з паркування; відповідальна особа – фізична особа або керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб; належний користувач транспортного засобу; особа, яка ввезла транспортний засіб на територію України. Констатовано, що в законодавстві відсутнє поняття «посадова особа суб'єкта господарювання». Аргументовано, що до таких можна віднести наступних осіб: керівник; заступник керівника підприємства; головний бухгалтер; голова та члени виконавчого органу господарського товариства; голова ревізійної комісії; у товариствах, де створена рада товариства (спостережна рада), голова та члени ради товариства (спостережної ради).

6. Розглянуто специфіку застосування тимчасового затримання транспортного засобу за порушення правил паркування транспортних засобів, зокрема наголошено на необхідності наділення такими повноваженнями працівників уповноважених підрозділів Національної поліції, враховуючи те, що за аналогічні порушення, але правил зупинки чи стоянки (на місцях, на яких дозволено зупинку чи стоянку лише транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю, транспортних засобів, оснащених електричними двигунами), вони таким правом наділені. Аргументовано потребу у визначенні правового статусу понять під час провадження в справах про адміністративні порушення правил паркування транспортних засобів, зокрема через закріплення в Кодексі України про адміністративні правопорушення окремої норми, яка визначає такі концептуальні засади їх діяльності: понятими є дієздатні особи, які залучаються до участі у проведенні процесуальних дій у справі про адміністративне правопорушення; як поняті запрошуються особи, не зацікавлені у результатах розгляду справи; понятим не може бути потерпілий, родичі особи, яка

притягується до адміністративної відповідальності, її представника, а також працівники органів, які здійснюють провадження у справі про адміністративне правопорушення; поняті, присутні при проведенні процесуальних дій, засвідчують своїми підписами їх відповідність встановленому законом порядку.

7. Виокремлено правові й організаційно-управлінські напрями вдосконалення адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів. Запропоновано внести зміни та доповнення до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Закону України «Про Національну поліцію», Порядку тимчасового затримання працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції транспортних засобів та їх зберігання, Порядку тимчасового затримання інспекторами з паркування транспортних засобів та їх зберігання, Порядку звернення особи, яка допустила адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, до уповноваженого підрозділу Національної поліції тощо. Аргументовано, що члени громадських організацій осіб з інвалідністю, як суб'єкти, які наділені адміністративно-юрисдикційними повноваженнями у сфері порушення правил паркування транспортних засобів, повинні відповідати наступним критеріям. громадяни України; досягли 18-річного віку; набули членства відповідно до порядку, визначеному статутом відповідного громадського об'єднання. Наголошено на особливостях оскарження постанови про порушення правил паркування транспортних засобів, що в першу чергу пов'язано з відмінним від встановленого загального порядку моментом набрання законної сили постановою у справі про порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису): вручення її особі; отримання поштового повідомлення про вручення; відмова в її отриманні; повернення поштового відправлення з позначкою про невручення; сплати 50 відсотків розміру штрафу за постановою про накладення адміністративного стягнення або за повідомленням про притягнення до адміністративної відповідальності. Акцентовано на необхідності запровадження правового регулювання звернення особи із заявою про визнання факту порушення правил паркування транспортних

засобів, зафіксованого в режимі фотозйомки (відеозапису), запропоновано для впровадження Типовий порядок такого звернення.

8. Позитивним для врахування у вітчизняному законотворенні та правозастосовній практиці визнано досвід окремих європейських країн (Великої Британії, ФРН, Італії, Нідерландів, Франції, Чехії, Бельгії, Іспанії, Австрії, Хорватії), США, Канади, Китаю Японії, Пакистану, Грузії щодо: диференціації розміру штрафу за порушення правил паркування транспортних засобів в залежності від адміністративно-територіальної одиниці, де вчинено правопорушення; «економного паркування», відповідно до якого водій зобов'язаний припаркувати транспортний засіб так, щоб максимально надати можливість для паркування іншого транспортного засобу, з нанесенням відповідної дорожньої розмітки; створення реєстру паркування, бази даних, до якої заносяться всі поточні права паркування під час реєстрації автомобіля; сприяння мобільному паркуванню через усіх постачальників паркування, реєстрація дозволів та прав на паркування через лічильник паркування, реєстрація інформації про місця для паркування та тарифи, реєстрація інвалідних карт паркування, обслуговування цифрового паркування тощо; організації функціонування безплатних «перехоплюючих» паркувальних майданчиків, на яких люди, які приїжджають на роботу з передмість, можуть залишити свій автомобіль і на громадському транспорті добратися до центру міста на роботу; створення професійної асоціації, яка займається питаннями управління у сфері паркування, сприяння впровадженню інновацій у сфері паркування, підвищення професійного рівня інспекторів з паркування, дослідження роботи паркувальних майданчиків, обговорення проблем і перспектив розвитку сфери паркування, сприяння забезпеченню безпеки у сфері паркування тощо; необхідності придбання або оренди місця для паркування перед придбанням автомобіля з поданням схеми паркувального місця до органів поліції; тенденцій щодо застосування smart-технологій: мобільні додатки, що спрямовують автомобілі до вільних паркувальних місць; датчики паркування в режимі реального часу, які можуть показувати водіям, де знаходиться найближчий паркувальний

майданчик; онлайн-бронювання паркомісць; цифрового обліку автомобілів на громадських паркувальних майданчиках тощо.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Адміністративна відповідальність (загальні положення та правопорушення у сфері обігу наркотиків): навч. посіб. / за заг. ред. І. П. Голосніченка. Київ : КІВС, 2002. 141 с.
2. Адміністративна відповідальність в Україні : навч. посіб. / за заг. ред. А. Т. Комзюка. Харків : Ун-т внутр. справ, 1998. 78 с.
3. Адміністративно-юрисдикційна діяльність Національної поліції України : навч. посіб. / [О. В. Джафарова, С. О. Шатрава, К. Л. Бугайчук та ін.] ; передм. О. І. Безпалової ; за заг. ред. О. І. Безпалової. Харків : ХНУВС, 2021. 468 с.
4. Адміністративно-юрисдикційна діяльність поліцейських : навч. посіб. / [авт. кол. : В. М. Білик, С. Г. Братель, В. І. Варивода та ін.]. ; за ред. В. А. Кулікова. Київ : Маслаков, 2020. 288 с.
5. Афанасьєв К. К., Саєнко С. І. До питання про поняття і зміст адміністративної відповідальності. *Вісник Луганської академії внутрішніх справ МВС імені 10-річчя незалежності України*. 2003. № 4. С. 202–219.
6. Баркова С. П. Щодо поняття транспортні засоби. *Форум права*. 2013. № 2. С. 13–18.
7. Бахрах Д. М. Административная ответственность граждан : учеб. пособие. Свердловск : Изд-во Урал. ун-та, 1989. 204 с.
8. Бахрах Д. М. Состав административного проступка : учеб. пособие. Свердловск : СЮИ, 1987. 70 с.
9. Бельський К. С. Адміністративна відповідальність: генеза, основні ознаки, структура. *Держава і право*. 1999. № 12. С. 12–20.
10. Бенедик В. І. Особливості структурної будови норм адміністративного процесуального права України. *Юрист України*. 2011. № 4 (7). С. 59–64.
11. 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. Кривий Ріг : ДЮІ МВС України, 2018. 44 с.

12. Битяк О. В. Провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі: окремі питання. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. № 12. С. 226–230. URL: http://www.lsej.org.ua/12_2021/56.pdf.

13. 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. URL: http://www.lsej.org.ua/5_2021/31.pdf.

14. Бортник Н. Характеристика заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення, що посягають на публічну безпеку та громадський порядок. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. 2019. № 22. С. 138–146.

15. Вакарова О. В. Конституційно-правовий статус правоохоронних органів: сучасні підходи : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.02. Ужгород, 2019. 260 с.

16. Ватаманюк-Зелінська У. З. Фіскальне значення збору за місця для паркування транспортних засобів для економіки міста Львова. *Економічний форум*. 2021. № 2. С. 125–135.

17. Вирішення проблем завантаженості центральної частини міста та хаотичного паркування : аналіт. записка / авт. кол. : Т. Хавунка, К. Шуварська, М. Бризіцький ; наук. ред. А. Паляниця. Львів : Львів. регулятор. хаб, 2017. 53 с.

18. Висновок на проект Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» від 30 верес. 2020 р. № 4169. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/pubFile/467426>.

19. Власенко Д. Адміністративно-правовий статус Національної поліції України. *National Law Journal: Teory And Practice*. 2016. № 5 (33). С. 43–47.

20. Волік В. В. Адміністративно-правові засади формування та реалізації державної політики в галузі міського транспорту : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Маріуполь, 2017. 465 с.

21. Волік В. В. Перспективи розвитку правового забезпечення у сфері міського транспорту. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2013. № 6/2. Т. 1. С. 91–95.

22. Галаган И. О. Административная ответственность: процессуальное регулирование. Воронеж : Изд-во Воронеж. ун-та, 1970. 252 с.

23. Гончарук С. Т. Адміністративна відповідальність за законодавством України : навч. посіб. Київ : Укр. акад. внутр. справ, 1995. 78 с.

24. 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. 115–119. URL: http://www.lsej.org.ua/6_2021/33.pdf.

25. Господарський кодекс України : Закон України від 16 січ. 2003 р. № 436-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.

26. Гуменюк В. А. Питання визначення правового становища понятого, як учасника адміністративно-процесуальних дій. *Форум права*. 2007. № 2. С. 35–39.

27. Гумін О. М., Пряхін Є. В. Застосування заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення. *Європейські перспективи*. 2014. № 4. С. 5–11.

28. Гусаров С. М. Адміністративно-правові засади управлінської діяльності державної автомобільної інспекції України щодо забезпечення безпеки дорожнього руху : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2002. 20 с.

29. Гусаров С. М. Роль і вплив державних органів на безпеку дорожнього руху в Україні. *Європейські перспективи*. 2017. № 1. С. 54–63.

30. 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.

31. Денисов Ю. А. Общая теория правонарушений и ответственности: социологический и юридический аспекты : монография. Л. : Ленингр. ун-т, 1983. 144 с.

32. Деякі питання функціонування Єдиного державного реєстру транспортних засобів : наказ МВС України від 6 листоп. 2020 р. № 779. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1336-20#n8>.

33. Дмитрущак П. М. Проблематика паркування транспортних засобів. *Актуальні задачі сучасних технологій* : матеріали VI Міжнар. наук.-тех. конф. (Тернопіль, 16–17 листоп. 2017 р.). Тернопіль, 2017. С. 27–28.

34. Довідник працівника поліції превентивної діяльності : навч. посіб. / кол. авт. ; кер. авт. кол. А. Є. Фоменко. Дніпро : ДДУВС, 2018. 180 с.

35. Договір про надання послуг з транспортування від 31 груд. 2020 р. № 07-12/20 URL: https://kyivcity.gov.ua/kyiv_ta_miska_vlada/struktura_150/vikonavchiy_organ_kivsk_o_misko_radi_kivska_miska_derzhavna_administratsiya/departamenti_ta_upravlinny_a/departament_transportnoi_infrastruktury/perelik_ukladenikh_u_2020_rotsi_departamentom_dogovoriv_pro_nadannya_poslug_z_transportuvannya_transportnikh_zasobiv_z_subyektami_gospodaryuvannya/tov_evakuator_servis.pdf.

36. Дубчак Л. С. 10 ключових змін у сфері паркування транспортних засобів. *Ліга. Блоги* : [сайт]. URL: <https://blog.liga.net/user/ldubchak/article/31180>.

37. Дуванова І. О. Автомобільні стоянки та парковки в мегаполісах. *Будівництво унікальних будівель та споруд*. 2015. № 12 (39). С. 43–56.

38. Електронні реєстри: європейський досвід створення та використання : кол. моногр. / за ред. О. М. Гладуна. Київ : НАН України, 2021. 271 с.

39. Європейський досвід законодавчого регулювання у сфері паркування транспортних засобів : інформ. довідка Європ. інформ.-дослідн. центру. URL: <https://parlament.org.ua/wp-content/uploads/2016/10/YEvropejskyj-dosvid->

zakonodavchogo-regulyuvannya-v-sferi-parkuvannya-transportnyh-zasobiv-Infodovidka.pdf.

40. Загальна теорія держави і права : навч. посіб. / [А. М. Колодій та ін.] ; за ред. В. В. Копейчикова. Київ : Юрінком Інтер, 1998. 320 с.

41. Загоруй О. О. Вплив паркування транспорту на пропускну здатність вулично-дорожньої мережі : автореф. дис. ... канд. техн. наук : 05.22.01. Київ, 2007. 20 с.

42. Звіт за результатами дослідження ринку послуг утримання майданчиків для паркування та забезпечення зберігання на них транспортних засобів : схвалено Антимонопольним комітетом України 24 листоп. 2016 р., протокол № 88. URL: https://amcu.gov.ua/storage/app/sites/1/imported_content/5d690f444cecd.pdf.

43. Звіт Національної поліції України про результати роботи у 2020 році. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit2020/npu-zvit-2020.pdf>.

44. Іванов І. Є. Адміністративно-правові засади провадження в справах про адміністративні проступки : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2019. 221 с.

45. Інструкція про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції : наказ МВС України від 9 листоп. 2015 р. № 1452/735. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1413-15#Text>.

46. Ключніченко А. П. Адміністративна відповідальність за правопорушення, підвідомчі органам внутрішніх справ : лекція. Київ : КВШ МВС СРСР, 1975. 42 с.

47. Коваль Л. В. Административно-деликтное отношение : монография. Киев : Вища шк., 1979. 231 с.

48. Кодекс адміністративного судочинства України : Закон України від 6 лип. 2005 р. № 2747-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2747-15#Text>.

49. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон УРСР від 7 груд. 1984 р. № 8073-Х. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1984. Додаток до № 51. Ст. 1122.

50. Колб С. О. Запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2016. 263 с.

51. Коломоєць Т. О., Колпаков В. К., Самойленко Г. В. Автомобільний транспорт як об'єкт публічного управління: «корупційні ризики» в нормативному закріпленні засад урегулювання деяких проблемних питань в Україні. *Право і суспільство*. 2020. № 4. С. 152–163.

52. Коломоєць Т. О., Лютіков П. С. Державний контроль у галузі чорної металургії в Україні: організаційно-правовий аспект : монографія. Запоріжжя : ЗНУ, 2009. 216 с.

53. Колпаков В. К. Адміністративна відповідальність: сутність та поняття підстав. *Вісник прокуратури*. 2003. № 6. С. 75–79.

54. Колпаков В. К. Адміністративно-деліктний правовий феномен : монографія. Київ : Юрінком Інтер, 2004. 528 с.

55. Комзюк А. Т., Салманова О. Ю. Адміністративна відповідальність за порушення правил зупинки, стоянки та паркування транспортних засобів. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2021. № 3 (94). С. 150–161.

56. Конвенція про дорожній рух : міжнар. док. від 8 листоп. 1968 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text.

57. Константий О. Правове регулювання притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі або в режимі фотозйомки (відеозапису). *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 11. С. 120–125.

58. Костяна О. В., Ясько В. В. Особливості справляння збору за місця паркування транспортних засобів на прикладі міста Чугуєва. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2017. Вип. 16. С. 710–714. URL: <http://global-national.in.ua/archive/16-2017/139.pdf>.

59. Кравченко В. В., Бородін Є. І., Квітка С. А. Місцеве самоврядування в системі публічного управління : навч. посіб. Дніпро : ГРАНІЧ, 2018. 148 с.

60. 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.

61. Кримінальний кодекс України від 13 березня: Закон України від 13 квіт. 2012 р. № 4651-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text>.

62. Криштанович М. Ф. Функції Національної поліції України в системі забезпечення публічної безпеки й порядку в державі. *Публічне управління та митне адміністрування*. 2020. № 2 (25). С. 192–195.

63. Куян І. Адміністративна відповідальність як інструмент правової держави. *Право України*. 1998. № 5. С. 66–68.

64. Ластович Д. М. Адміністративно-правові засади надання поліцейських послуг в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2016. 224 с.

65. Луговий І. О. Адміністративна відповідальність за правопорушення, що посягають на здійснення народного волевиявлення та встановлений порядок його забезпечення : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2007. 226 с.

66. Лученко Д. В. Оскарження рішень, дій і бездіяльності суб'єктів владних повноважень як право людини. *Вісник Запорізького національного університету*. 2015. № 1 (1). С. 67–74. (Серія «Юридичні науки»).

67. Любицький Р. І. Формування мережі об'єктів паркування індивідуального автотранспорту в історично сформованих містах (на прикладі м. Львова) : дис. ... канд. архітектури : 18.00.01. Львів, 2018. 272 с.

68. Маркевич К. Smart-інфраструктура у сталому розвитку міст: світовий досвід та перспективи України : аналіт. доп. / наук. консультант В. Сіденко. Київ : Заповіт, 2021. 400 с. URL: <https://razumkov.org.ua/uploads/other/2021-SMART-%D0%A1YTI-SITE.pdf>.

69. Мельник Р. С. Система адміністративного права України : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2010. 415 с.
70. Микитюк М. А. Владні повноваження Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України: проблеми теорії та практики реалізації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Львів, 2008. 20 с.
71. Митний кодекс України : Закон України від 13 берез. 2012 р. № 4495-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text>.
72. Михайлов Р. І. Реформування законодавства у сфері безпеки дорожнього руху. *Право та державне управління*. 2015. № 3(20). С. 46–49.
73. Мобільне паркування. *Київтранспарксервіс* : [сайт]. URL: <https://ktps.kyiv.ua/services/pay/mobile-parking>.
74. Молчанов Р. Ю. Адміністративно-юрисдикційна діяльність патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Дніпро, 2018. 20 с.
75. Молчанов Р. Ю. Адміністративно-юрисдикційна діяльність патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Дніпро, 2018. 197 с.
76. Навіщо платити: скільки Київ та інші українські міста заробляють на паркінгах. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2020/07/9/662713/>.
77. Нефедова А. В. Спеціальні ознаки суб'єкта адміністративних проступків на автомобільному транспорті. *Правова держава*. 2019. Вип. 33. Т. 3. С. 78–84.
78. Новасардова І. В. Характеристика складу адміністративних деліктів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Митна справа*. 2014. № 6 (2.2). С. 517–522.
79. Овсянко Д. М. Административное право : учеб. пособие. М. : Юрист, 1995. 304 с.

80. Особистий огляд та поверхнева перевірка: експертний аналіз. *Експертно-аналітичний напрям Асоціації УМДПЛ*. 2018. URL: <https://umdppl.info/police-experts.info/2016/05/18/inspection/>.

81. Падалка О. А. Адміністративно-правовий статус Національної поліції України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2016. 23 с.

82. Парханов Г. Р. Превентивна робота поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2020. Вип. 4 (25). Т. 3. С. 39–43.

83. Печеницын В. А. Состав административного проступка и его значение в деятельности органов внутренних дел : учеб. пособие. Хабаровск : ХВШ МВД СССР, 1988. 60 с.

84. Пилипів Р. Новий формат адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху. *Jurnalul juridic national: teorie și practică*. 2016. № 2 (Ч. 1). С. 57–60.

85. Плугатир М. В. Дотримання конституційних гарантій в процесі розгляду справ про адміністративні правопорушення, зафіксованих в автоматичному режимі. *Актуальні проблеми держави і права*. 2021. Вип. 91 С. 157–163.

86. Податковий кодекс України : Закон України від 2 груд. 2010 р. № 2755-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>.

87. Порядок ведення Єдиного державного реєстру транспортних засобів : наказ МВС України від 6 листоп. 2020 р. № 779. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1337-20#Text>.

88. Порядок направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду : постанова Кабінету Міністрів України від 17 груд. 2008 р. № 1103. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1103-2008-%D0%BF#Text>.

89. Постанова Верховного Суду України від 20 лют. 2019 р. Справа № 404/4467/16-a(2-ic/811/3/17). Провадження № К/9901/21130/1. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/79997722>.

90. Постанова Софіївського районного суду Дніпропетровської області від 14 лют. 2020 р. Провадження № 3/193/8/20. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/87590527>.

91. Правила в'їзду та паркування транспортних засобів : протокол загальних зборів ОСББ «ГОЛОСІЇВСЬКА ФОРТЕЦЯ» від 13 листоп. 2017 р. № 2/17. URL: <https://golosievo.org/wp-content/uploads/2020/02/%D0%9F%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D0%BB%D0%B0-%D1%80%D1%83%D1%85%D1%83-%D1%82%D0%B0-%D0%BF%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%83%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F-%D0%A2%D0%97-.pdf>.

92. Про автомобільний транспорт : Закон України від 5 квіт. 2001 р. № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>.

93. Про автомобільні дороги : Закон України від 8 верес. 2005 р. № 2862-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text>.

94. Про благоустрій населених пунктів : Закон України від 6 верес. 2005 р. № 2807-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2807-15#Text>.

95. Про валюту і валютні операції : Закон України від 21 черв. 2018 р. № 2473-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2473-19#Text>.

96. Про виконавче провадження : Закон України від 2 черв. 2016 р. № 1404-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1404-19#Text>.

97. Про відділ інспекторів з паркування управління транспорту та зв'язку Івано-Франківської міської ради. URL: <https://www.mvk.if.ua/inspekciya>.

98. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо паркування транспортних засобів : Закон України від 29 трав. 2014 р. № 1283-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1283-18#n7>.

99. Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт»: проєкт Закону України від 30 верес. 2020 р. № 4169. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=70081.

100. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення адміністративної відповідальності у вигляді штрафу: Закон України від 7 лют. 1997 р. № 55/97-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/55/97-%D0%B2%D1%80>.

101. Про внесення змін до Правил благоустрою м. Києва, затверджених рішенням Київської міської ради від 25 грудня 2008 року № 1051/1051, щодо надання пільг при користуванні місцями для платного паркування: рішення Київської міської ради від 23 верес. 2021 р. № 2393/2434. URL: https://kyivcity.gov.ua/npa/pro_vnesennya_zmin_do_pravil_blagoustroyu_mista_kiy_eva_zatverdzenikh_rishennyam_kivsko_misko_radi_vid_25_grudnya_2008_roku__10511051_schodo_nadannya_pilg_pri_koristuvanni_mistsyami_dlya_platnogo_parkuvannya/foglcecp6d_2393-2434/.

102. Про громадські об'єднання: Закон України від 22 берез. 2012 р. № 4572-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4572-17#Text>.

103. Про дорожній рух: Закон України від 30 черв. 1993 р. № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>.

104. Про запровадження нових форм і методів роботи територіальних підрозділів ГУНП у Київській, Львівській та Харківській областях: наказ Національної поліції України від 22 січ. 2016 р. № 53. URL: <http://www.npu.gov.ua/about/normativna-baza/vidomchi-akti.html>.

105. Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення Державною міграційною службою України: наказ МВС України від 28 серп. 2013 р. № 825. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1654-13>.

106. Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції: наказ МВС України від

6 листоп. 2015 р. № 1376. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1496-15#Text>.

107. Про затвердження Інструкції з оформлення податковими органами матеріалів про адміністративні правопорушення : наказ Міністерства фінансів України від 2 лип. 2016 р. № 566. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1046-16.#Text>.

108. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі : наказ МВС України від 7 листоп. 2015 р. № 1395. URL: <https://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15>.

109. Про затвердження Інструкції з оформлення посадовими особами Державної прикордонної служби України матеріалів справ про адміністративні правопорушення : наказ МВС України від 18 верес. 2013 р. № 898. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1729-13>.

110. Про затвердження Інструкції з оформлення посадовими особами ДСНС матеріалів про адміністративні правопорушення : наказ МВС України від 27 лип. 2016 р. № 725. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1162-16#Text>.

111. Про затвердження Методики визначення відносин контролю : розпорядження Антимонопольного комітету України 24 груд. 2002 р. № 397-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v397p226-02#Text>.

112. Про затвердження Переліку основних послуг з утримання майданчиків для платного паркування : наказ Міністерства з питань житлово-комунального господарства України від 18 серп. 2010 р. № 287. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0806-10#Text>.

113. Про затвердження Положення про автоматизовану систему контролю оплати вартості послуг з паркування в м. Харкові : рішення Виконавчого комітету Харківської міської ради від 24 груд. 2019 р. № 1003. URL: <http://kharkiv.rocks/reestr/683678>.

114. Про затвердження Положення про ведення касових операцій у національній валюті в Україні : постанова Правління Національного банку

України від 29 груд. 2017 р. № 148. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0148500-17#Text>.

115. Про затвердження Положення про Департамент патрульної поліції : наказ Національної поліції України від 6 листоп. 2015 р. № 73. URL: http://patrol.police.gov.ua/wp-content/uploads/2016/03/Polozhennya_DPP_zi_zminamy_vid_31_10_16.pdf.

116. Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами : постанова Кабінету Міністрів України від 8 трав. 1993 р. № 340. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-%D0%BF#Text>.

117. Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень тракториста-машиніста : постанова Кабінету Міністрів України від 2 квіт. 1994 р. № 217. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/217-94-%D0%BF#Text>.

118. Про затвердження Положення про Реєстр адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху : наказ МВС України від 10 трав. 2019 р. № 359. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0766-19#Text>.

119. Про затвердження Порядку безоплатного надання (у тому числі через Інтернет) інформації про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, та про порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису), особам, за якими зареєстровані транспортні засоби, та/або безпосереднім користувачам таких транспортних засобів : постанова Кабінету Міністрів України від 14 листоп. 2018 р. № 984. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984-2018-%D0%BF#n8>.

120. Про затвердження Порядку внесення відомостей про належного користувача транспортного засобу до Єдиного державного реєстру транспортних засобів : постанова Кабінету Міністрів України від 14 листоп. 2018 р. № 1197. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1197-2018-%D0%BF#n8>.

121. Про затвердження Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин,

сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів : постанова Кабінету Міністрів України від 7 верес. 1998 р. № 1388. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1388-98-%D0%BF#Text>.

122. Про затвердження Порядку надання відомостей з Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань : наказ Міністерства юстиції України від 10 черв. 2016 р. № 1657/5. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0839-16#Text>.

123. Про затвердження Порядку надання пільг водіям з інвалідністю, водіям, які перевозять осіб з інвалідністю, у тому числі транспортними засобами, що належать громадським організаціям осіб з інвалідністю, підприємствам, установам, організаціям, які провадять діяльність у сфері соціального захисту населення, на безоплатне паркування і зберігання транспортних засобів : постанова Кабінету Міністрів України від 25 трав. 2011 р. № 585. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/585-2011-%D0%BF#n8>.

124. Про затвердження Порядку оформлення, видачі, обліку та зберігання посвідчень для осіб, які одержують державну соціальну допомогу відповідно до Законів України «Про державну соціальну допомогу особам з інвалідністю з дитинства та дітям з інвалідністю» та «Про державну соціальну допомогу особам, які не мають права на пенсію, та особам з інвалідністю» : наказ Міністерства соціальної політики України від 11 січ. 2019 р. № 35. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0130-19#Text>.

125. Про затвердження Порядку тимчасового затримання інспекторами з паркування транспортних засобів та їх зберігання : постанова Кабінету Міністрів України від 14 листоп. 2018 р. № 990. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/990-2018-%D0%BF#Text>.

126. Про затвердження Порядку тимчасового затримання працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції транспортних засобів та їх зберігання : постанова Кабінету Міністрів України від 7 груд. 2008 р. № 1102. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1102-2008-%D0%BF#Text>.

127. Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги з користування майданчиками для платного паркування транспортних засобів : постанова Кабінету Міністрів України від 2 берез. 2010 р. № 258. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/258-2010-%D0%BF#Text>.

128. Про затвердження Правил зберігання транспортних засобів на автостоянках : постанова Кабінету Міністрів України від 22 січ. 1996 р. № 115. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/115-96-%D0%BF#Text>.

129. Про затвердження Правил паркування транспортних засобів : постанова Кабінету Міністрів України від 3 груд. 2009 р. № 1342. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1342-2009-%D0%BF#Text>.

130. Про затвердження Типових правил благоустрою території населеного пункту : наказ Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 27 листоп. 2017 р. № 310. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1529-17#Text>.

131. Про затвердження форм первинної облікової документації, що використовується в медико-соціальних експертних комісіях : наказ Міністерства охорони здоров'я України від 30 лип. 2012 р. № 577. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1504-12#n14>.

132. Про захист економічної конкуренції : Закон України від 11 січ. 2001 р. № 2210-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/2210-14#Text>.

133. Про зону надзвичайної екологічної ситуації : Закон України від 13 лип. 2000 р. № 1908-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1908-14#Text>.

134. Про місцеве самоврядування в Україні : Закон України від 21 трав. 1997 р. № 280/97-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80#Text>.

135. Про Національну поліцію : Закон України від 2 лип. 2015 р. № 580-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text>.

136. Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні : Закон України від 21 берез. 1991 р. № 875-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/875-12#Text>.

137. Про пенсійне забезпечення : Закон України від 5 листоп. 1991 р. № 1788-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1788-12#Text>.

138. Про платіжні системи та переказ коштів в Україні : Закон України від 5 квіт. 2001 р. № 2346-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2346-14#Text>.

139. Про порядок оформлення, виготовлення та видачі документів, що підтверджують призначення особі пенсії : постанова Кабінету Міністрів України від 3 листоп. 2017 р. № 26-1. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1464-17#n8>.

140. Про Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовт. 2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF>.

141. Про правовий режим надзвичайного стану : Закон України від 16 берез. 2000 р. № 1550-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-14#Text>.

142. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті : постанова Пленуму Верховного Суду України від 23 груд. 2005 р. № 14. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05#Text>.

143. Про страхування : Закон України від 7 берез. 1996 р. № 85/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/85/96-%D0%B2%D1%80#Text>.

144. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовт. 2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>.

145. Про уповноваження інспекторів з паркування Управління транспорту та зв'язку Івано-Франківської міської ради розглядати справи про адміністративні правопорушення та проводити тимчасове затримання

транспортних засобів : рішення Виконавчого комітету Івано-Франківської міської ради від 27 верес. 2019 р. № 25. URL: <http://www.namvk.if.ua/prdt/390966/>.

146. Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі : постанова Кабінету Міністрів України від 10 листоп. 2017 р. № 833. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/833-2017-%D0%BF#n80>.

147. Пугач А. В. Заходи забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2019. 183 с.

148. Пугач А. В., Собакарь А. О. Теорія і практика застосування заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення : монографія. Дніпро : Біла К. О., 2020. 196 с.

149. Развадовський В. Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання) : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2004. 508 с.

150. Рижий А. В. Збір за місця для паркування транспортних засобів: правова природа, особливості справляння. *Право та державне управління*. 2020. № 4. С. 325–330.

151. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням Уповноваженого Верховної Ради України з прав людини щодо офіційного тлумачення положення ч. 1 ст. 276 Кодексу України про адміністративні правопорушення : рішення Конституційного Суду України від 26 трав. 2015 р. № 5-рп/2015. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v005p710-15#Text>.

152. Сергенюк Д. І. Роль Національної поліції України у формуванні безпечного середовища для життєдіяльності населення : дис. ... д-ра філософії : 081. Львів, 2020. 255 с.

153. Скрипа Є. В. Забезпечення безпеки дорожнього руху як складова частина забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 3. С. 178–174.

154. Словник української мови : в 11 т. / [редкол.: І. К. Білодід (голова) та ін.]. Київ : Наук. думка, 1976. Т. 7 : Поїхати-Приробляти. 723 с.
155. Сопільник Л. І. Теорія та практика адміністративно-правового регулювання організації безпеки дорожнього руху в Україні : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2012. 422 с.
156. Сопільник Л. І. Умови безпеки дорожнього руху. *Європейські перспективи*. 2012. № 3. Ч. 2. С. 25–30.
157. Стартував продаж паркувальних талонів на липень і абонементів на III квартал. *Офіційний портал Києва* : [сайт]. URL: https://kyivcity.gov.ua/news/startuvav_prodazh_parkuvalnikh_taloniv_na_lipen_i_abonementiv_na_iii_kvartal/.
158. Стефанчук М. М. Деякі питання застосування заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення як одного з перспективних напрямків діяльності прокурора в адміністративно-деліктному провадженні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2014. Вип. 24. Т. 3. С. 131–136.
159. Студеникина М. Состав административного проступка. *Ученые записки Всесоюзного научно-исследовательского института советского законодательства*. 1968. № 15. 134 с.
160. Тімашов В., Грицаєнко Я. Адміністративно-правова відповідальність за порушення правил дорожнього руху. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 1. С. 186–191.
161. Ткаченко Н. Роль Національної поліції України у запобіганні та протидії соціальному сирітству. *Knowledge, Education, Law, Management*. 2020. № 3 (31). С. 270–276.
162. Трубецкой С. Н. Учение о Логосе в его истории. Философско-историческое исследование : в 6 т. М. : Тип. Г. Лисснера и А. Гешеля, 1906. Т. 1. 465 с.
163. Цивільне право України : підручник : у 2 кн. / за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової. Київ : Юрінком Інтер, 2001. Кн. 1. 861 с.

164. Цивільний кодекс України : Закон України від 16 січ. 2003 р. № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.

165. Шадська У. Безпека громади: пошук спільних рішень : посібник / за заг. ред. Д. Поладової. Київ : HUSS, 2018. 154 с.

166. Шатунова О. В. Шляхи вирішення проблеми організації паркувальних місць в зарубіжних країнах. *NovaUm*. 2018. № 12. С. 16–17.

167. Швець В. Ф. Особливості оскарження штрафів за порушення ПДР, зафіксовані дорожніми камерами. URL: https://jurliga.ligazakon.net/aktualno/8464_osoblivost-oskarzheniya-shtrafv-za-porushennya-pdr-zafksovan-dorozhnmi-kamerami.

168. Шемчук С. Н. Уніфікація як інструмент реорганізації патрульної поліції. *Актуальні питання забезпечення публічної безпеки, порядку в сучасних умовах: поліція та суспільство – стратегії розвитку і взаємодії* : тези доп. Всеукр. наук.-практ. конф. (Маріуполь, 18 трав. 2018 р.). Маріуполь : ПДТУ, 2018. С. 387–388.

169. Юридична енциклопедія : у 6 т. / [редкол.: Ю. С. Шемшученко (відп. ред.) та ін.]. Київ : [б.в.], 2002. Т. 4 : Н–П. 720 с.

170. Disc parking. URL: <https://rijbewijs-online.be/en/belgium/overview/parking-disc>.

ДОДАТКИ

Додаток А

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковано основні наукові результати дисертації:

1. Даниленко І. В. Особливості адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2021. Вип. 5. Т. 3. С. 9–14. URL: http://www.nvppp.in.ua/vip/2021/5/part_3/2.pdf
2. Даниленко І. В. До питання визначення суб'єктів адміністративних порушень правил паркування транспортних засобів. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2021. Вип. 6. Т. 2. С. 75–81. URL: http://www.nvppp.in.ua/vip/2021/6/part_2/13.pdf
3. Луговий І. О., Даниленко І. В. Окремі аспекти застосування тимчасового затримання транспортного засобу за порушення правил паркування. *Юридична наука*. 2019. № 12 (102). Т. 2. С. 184–193. URL: <https://journal-nam.com.ua/index.php/journal/issue/view/19/29>
4. Даниленко І. В. Провадження у справах про адміністративні порушення правил паркування транспортних засобів: проблемні питання. *Юридична наука*. 2020. № 9 (111). С. 43–52. URL: <https://journal-nam.com.ua/index.php/journal/article/view/489/463>

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

5. Даниленко І. В. Участь понятих під час провадження у справах про адміністративні порушення правил паркування транспортних засобів. *Виклики сучасності та наукові підходи до їх вирішення* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 12–13 серп. 2020 р.). Київ : Наук.-дослід. ін-т публ. права, 2020. С. 32–34.

6. Даниленко І. В. Застосування технологій «розумного міста» в сфері паркування транспортних засобів: зарубіжний досвід. *Актуальні питання науки і практики та шляхи їх вирішення* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 21–22 квіт. 2021 р.). Київ : Наук.-дослід. ін-т публ. права, 2021. С. 29–31.

7. Даниленко І. В. Окремі повноваження Національної поліції в сфері порушень правил паркування транспортних засобів. *Науково-практичні засади розвитку наукової думки на сучасному етапі державотворення* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 22–23 верес. 2021 р.). Київ : Наук.-дослід. ін-т публ. права, 2021. С. 22–24.

8. Даниленко І. В. Адміністративна відповідальність за порушення порядку сплати вартості послуг з користування майданчиками для платного паркування. *Перспективні напрямки розвитку юридичної науки у 21-му сторіччі* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 14–15 черв. 2022 р.). Київ : Наук.-дослід. ін-т публ. права, 2022. С. 21–23.

ЗАТВЕРДЖЕНО
Рішенням ради
від.....№.....

ТИПОВИЙ ПОРЯДОК (ПРОЄКТ)
звернення особи, яка допустила адміністративне порушення
правил паркування транспортних засобів, до уповноваженого
підрозділу органу місцевого самоврядування

1. Цей Порядок визначає процедуру звернення особи, яка допустила адміністративне порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису) (далі - правопорушення), до уповноваженого підрозділу органу місцевого самоврядування.

2. Особа, яка фактично керувала транспортним засобом на момент вчинення правопорушення (далі - заявник), протягом 20 календарних днів з дня вчинення правопорушення або з дня набрання постановою у справі про адміністративне порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису), законної сили може звернутися особисто до уповноваженого підрозділу органу місцевого самоврядування із заявою про визнання зазначеного факту правопорушення та надання згоди на притягнення її до адміністративної відповідальності (далі - заява), а також надати при цьому документ (квитанцію) про сплату відповідного штрафу.

3. Адреса уповноваженого підрозділу органу місцевого самоврядування, за якою заявник особисто подає заяву, зазначається на офіційному веб-сайті відповідного органу місцевого самоврядування.

4. Заявник подає заяву особисто в письмовому вигляді українською мовою (заповнюється машинодруком або від руки розбірливо без виправлень) за умови

його ідентифікації та незалежно від місця реєстрації безоплатно до уповноваженого підрозділу органу місцевого самоврядування. Типовий зразок заяви розміщується на офіційному веб-сайті відповідного органу місцевого самоврядування.

Заява також може бути подана через офіційний веб-сайт відповідного органу місцевого самоврядування за умови електронної ідентифікації особи з використанням кваліфікованого електронного підпису.

7. У заяві обов'язково зазначаються:

прізвище, ім'я, по батькові (за наявності), дата народження, місце проживання/перебування заявника;

серія, номер та дата видачі посвідчення водія заявника (або про відсутність у заявника права керування транспортними засобами);

серія, номер та дата винесення постанови про накладення адміністративного стягнення за адміністративне порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису);

інформація про визнання заявником факту скоєння правопорушення та його згода на притягнення його до адміністративної відповідальності за скоєне правопорушення;

дата подання заяви та підпис заявника.

У разі подання заяви іноземцем або особою без громадянства прізвище, ім'я (імена) та по батькові (за наявності) заявника зазначаються в називному відмінку (для іноземців та осіб без громадянства - латиницею), а також додатково зазначається громадянство (підданство) заявника.

До заяви в обов'язковому порядку заявник додає документ (квитанцію) про сплату ним штрафу в установленій законодавством строк та в розмірі, визначеному відповідною постановою про накладення адміністративного стягнення за адміністративне порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису).

Заявник відповідає за повноту і достовірність відомостей, зазначених у заяві.

8. Заявник під час подання заяви в письмовій формі особисто пред'являє посадовій особі уповноваженого підрозділу органу місцевого самоврядування документ, що посвідчує його особу.

Документами, що посвідчують особу під час подання нею заяви в письмовій формі особисто, є документи, визначені статтею 13 Закону України “Про Єдиний державний демографічний реєстр та документи, що підтверджують громадянство України, посвідчують особу чи її спеціальний статус”, паспортний документ іноземця або інший документ, що посвідчує його особу.

10. Заявнику відмовляється в розгляді уповноваженим підрозділом органу місцевого самоврядування заяви, якщо її подано особою, яку неможливо ідентифікувати або яка зазначила в заяві неповну чи недостовірну інформацію, не надано документ (квитанцію) про сплату заявником штрафу, а також у разі подання заяви після 20 календарних днів з дня набрання постановою у справі про адміністративне порушення правил паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису), законної сили.



МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ ГРОМАД ТА ТЕРИТОРІЙ УКРАЇНИ

Аналіз стану сфери паркування транспортних засобів станом на 01.01.2023

На початок 2023 року в Україні (без урахування даних АР Крим, міста Севастополь, Луганської, Харківської та Херсонської областей) налічується 6363 майданчиків для паркування, з яких 4594 – відведених та 1769 – спеціально обладнаних.

Найбільша кількість таких майданчиків обладнано в місті Києві (1227), Дніпропетровській (1227), Полтавській (1229) та Львівській (442) областях, а найменша – у Запорізькій (27), Черкаській (57), Донецькій (62) та Миколаївській (67) областях.

Із них налічується 2424 майданчика для платного паркування (1492 відведених та 932 спеціально обладнаних), що складає майже 38,1% від їх загальної кількості, а паркування на 3886 майданчиках (3067 відведених та 819 спеціально обладнаних) здійснюється безкоштовно.

При цьому лише 360 відведених майданчиків для платного паркування (24%) обладнані 267 паркувальними автоматами, а 53 спеціально обладнаних майданчиків для платного паркування (6% від їх загальної кількості) обладнано в'їзними/виїзними терміналами.

Кількість майданчиків для паркування, обладнаних паркувальними автоматами поступово зростає.

Майданчики для паркування, обладнані паркувальними автоматами, є у Дніпропетровській області (226), Івано-Франківській (15), Львівській (35), Миколаївській (3), Одеській області (1), Тернопільській області (14), Хмельницькій області (2), Черкаській (2), Чернівецькій (36) та Чернігівській (7) областях.

Проте в більшості областей паркомати та в'їзні/виїзні термінали взагалі відсутні.

На відведених майданчиках для платного паркування, обладнаних паркувальними автоматами, налічується 9161 місце для паркування, отже в середньому один такий автомат розрахований майже на 20 місць для паркування, що відповідає вимогам Правил паркування транспортних засобів.

Всього на майданчиках для паркування облаштовано більше 171 тис. місць для паркування, з яких майже 14,2 тис. місць призначені для паркування транспортних засобів інвалідів, що складає 8% від їх загальної кількості.

Найменшу частку місць для паркування транспортних засобів інвалідів обладнано в Закарпатській (2%), Чернігівській (2%) та Сумській (3%) областях. В Івано-Франківській, Київській, Вінницькій та Волинській областях по 4 відсотки.

У Миколаївській, Полтавській, Харківській областях та у місті Києві місця для паркування транспортних засобів інвалідів відсутні.

Можливість оплати за допомогою послуги “мобільне паркування” забезпечена на майданчиках для паркування у місті Києві (майже 8 тис. місць), у Дніпропетровській (6,24 тис. місць), Закарпатській (25 місць), Івано-Франківській (майже 1,1 тис. місць), Київській (36 місць), Львівській (1,5 тис. місць), Одеській (452 місця), Полтавській (майже 1,1 тис. місць), Сумській (40 місць), Хмельницькій (159 місць), та Чернігівській (202 місця) областях.

Обладнання і утримання майданчиків для паркування здійснює 901 суб'єкт господарювання, 107 з яких – комунальні підприємства (майже 12% від загальної кількості), 551 – приватні підприємства (понад 61,1% від загальної кількості) та

243 підприємств інших організаційно-правових форм господарювання (27% від загальної кількості).

Найбільша кількість підприємств, які здійснюють діяльність у сфері паркування транспортних засобів, налічується в місті Києві (281), Дніпропетровській (112) та Львівській (193) областях.

Середній тариф по Україні на послуги з паркування транспортних засобів складає 7,82 гривень за 1 годину паркування.

Найвищий середній тариф на такі послуги у Львівській та Одеській областях по 25,00 грн./год., у місті Києві – 23,71 грн./год., у Закарпатській області – 20,00 грн./год.

Додаток Г

Таблиця 1

Показники сфери паркування транспортних засобів станом на 01.01.2023 року

№ п/п	Адміністративно-територіальний поділ	Загальна кількість майданчиків для паркування, од.		Кількість відведених майданчиків для паркування, од.					Кількість спеціально обладнаних майданчиків для паркування, од.						
		В 2022 році	В 2021 році	В 2022 році	В 2021 році	з них:				В 2022 році	В 2021 році	з них:			
						майданчиків для платного паркування	майданчиків для платного паркування, обладнаних парковочними автоматами	% майданчиків для платного паркування, обладнаних парковочними автоматами	майданчиків для безплатного паркування			майданчиків для платного паркування, обладнаних парковочними автоматами	% майданчиків для платного паркування, обладнаних парковочними автоматами	майданчиків для безплатного паркування	
1	АР Крим	0	0	0	0	0	0	0%	0	0	0	0	0	0,00%	0
2	Вінницька	422	422	421	421	5	4	80%	416	1	1	1	1	0,00%	0
3	Волинська	138	133	71	67	56	15	27%	15	67	66	52	15	28,85%	15
4	Дніпропетровська	1227	1227	877	877	462	226	49%	415	350	350	104	14	13,46%	232
5	Донецька	62	61	56	55	0	0	0%	56	6	6	0	0	0,00%	6
6	Житомирська	190	96	150	68	0	0	0%	150	40	28	0	0	0,00%	40
7	Закарпатська	121	102	91	89	38	0	0%	53	30	13	5	3	60%	25
8	Запорізька	27	150	27	82	27	0	0%	0	0	68	0	0	0%	0
9	Івано-Франківська	99	102	82	84	50	15	30%	32	17	18	12	5	42%	5
10	Київська	116	111	96	92	14	0	0%	82	20	19	0	0	0%	20
11	Кіровоградська	158	135	150	125	0	0	0%	150	8	10	0	0	0%	8
12	Луганська	0	0	0	0	0	0	0%	0	0	0	0	0	0%	0
13	Львівська	442	401	222	183	87	35	40%	100	220	218	31	4	13%	185
14	Миколаївська	67	87	67	87	28	3	11%	39	0	0	0	0	0%	0
15	Одеська	129	57	89	40	16	1	6%	73	40	17	0	0	0%	40
16	Полтавська	1229	1229	1017	1017	0	0	0%	1017	212	212	0	0	0%	212
17	Рівненська	97	97	97	97	0	0	0%	97	0	0	0	0	0%	0
18	Сумська	70	70	49	49	22	0	0%	27	21	21	21	0	0%	0
19	Тернопільська	70	72	52	55	15	14	93%	37	18	17	2	2	100%	16
20	Харківська	0	118	0	62	0	0	0%	0	0	56	0	0	0%	0
21	Херсонська	0	307	0	307	0	0	0%	0	0	0	0	0	0%	0
22	Хмельницька	93	93	82	82	2	2	100%	80	11	11	11	0	0%	0
23	Черкаська	57	66	55	58	0	2	0%	55	2	8	2	0	0%	0
24	Чернівецька	145	77	120	68	95	36	38%	25	25	9	25	9	36%	0
25	Чернігівська	177	174	162	157	14	7	50%	148	15	17	0	0	0%	15
26	м. Київ	1227	1209	561	534	561	0	0%	0	666	675	666	0	0%	0
27	м. Севастополь	0	0	0	0	0	0	0%	0	0	0	0	0	0%	0

Таблиця 2

Показники сфери паркування транспортних засобів станом на 01.01.2023 року

№ п/п	Адміністративно-територіальний поділ	Загальна кількість місць для паркування, од.		Кількість місць для паркування на відведених майданчиках для паркування, од.						Кількість місць для паркування на спеціально обладнаних майданчиках для паркування, од.						Кількість місць для паркування в 2022 році, од.	% місць для паркування в 2022 році, од.	Кількість місць для паркування в 2021 році, од.	% місць для паркування в 2021 році, од.
		В 2022 році	В 2021 році	Всього в 2022 році	Всього в 2021 році	з них:			Всього в 2022 році	Всього в 2021 році	з них:								
						на майданчик для платного паркування	на майданчик для платного паркування, обладнаний парковочними знаками	на майданчик для платного паркування, обладнаний парковочними знаками			на майданчик для платного паркування	на майданчик для платного паркування, обладнаний парковочними знаками	на майданчик для платного паркування, обладнаний парковочними знаками						
1	АР Крим	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%	0	0%	
2	Вінницька	9186	9186	9122	9122	125	125	8997	64	64	64	60	0	393	4%	393	4%		
3	Волинська	4499	4218	2303	2072	1575	728	728	2196	2146	1468	728	728	198	4%	186	4%		
4	Дніпропетровська	32898	32898	21409	21409	5847	5314	10248	11489	11489	3275	752	7462	2612	8%	2612	8%		
5	Донецька	703	697	625	619	0	0	625	78	78	0	0	78	120	17%	117	17%		
6	Житомирська	2525	2345	2435	2345	0	0	2435	90	0	0	0	90	560	22%	554	24%		
7	Закарпатська	4726	4578	3586	3438	653	0	2933	1140	1140	134	84	1006	77	2%	67	1%		
8	Запорізька	1061	3032	1061	1620	1061	0	0	0	1412	0	0	0	0	0%	110	4%		
9	Івано-Франківська	2108	1985	1858	1795	1442	416	416	250	190	162	88	88	75	4%	91	5%		
10	Київська	2698	2689	2186	2183	126	0	2060	512	506	0	0	512	108	4%	104	4%		
11	Кіровоградська	2838	2813	2400	2345	0	0	2400	438	468	0	0	438	196	7%	206	7%		
12	Луганська	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%	0	0%		
13	Львівська	8027	7516	4022	3271	2007	617	1398	4005	4245	1352	355	2298	650	8%	630	8%		
14	Миколаївська	2076	2244	2076	2244	1745	165	331	0	0	0	0	0	0	0%	0	0%		
15	Одеська	1713	745	1321	644	649	49	672	392	101	0	0	392	156	9%	65	9%		
16	Полтавська	6885	6885	5880	5880	0	0	5880	1005	1005	0	0	1005	0	0%	0	0%		
17	Рівненська	1821	1601	1821	1601	0	0	1821	0	0	0	0	0	197	11%	197	12%		
18	Сумська	2500	2500	1480	1480	630	0	850	1020	1020	630	0	390	67	3%	67	3%		
19	Тернопільська	1133	1369	894	1121	402	387	492	239	248	83	68	156	145	13%	146	11%		
20	Харківська	0	6607	0	2751	0	0	0	0	3856	0	0	0	0	0%	1133	17%		
21	Херсонська	0	2654	0	2654	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%	390	15%		
22	Хмельницька	1238	1248	1061	1071	388	177	673	177	177	177	177	0	260	21%	260	21%		
23	Черкаська	1005	1104	783	879	0	0	783	222	225	0	0	222	86	9%	86	8%		
24	Чернівецька	3621	2068	3145	1934	1308	984	1837	376	134	376	9	560	16%	559	27%			
25	Чернігівська	2569	3724	2362	2357	263	199	2099	207	1367	0	0	207	51	2%	49	1%		
26	м.Київ	75282	74603	16605	14571	16605	0	0	58677	60032	58677	0	0	7686	10%	7556	10%		
27	м.Севастополь	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%	0	0%		
Всього по Україні		171012	179309	88435	89406	34826	9161	47678	58677	89903	66398	2321	15072	14197	8%	15578	9%		

ЗАТВЕРДЖУЮ

Заступник начальника Головного
управління Національної поліції
в Київській області
кандидат юридичних наук
полковник поліції

**Максим ОЧЕРЕТЯНИЙ****АКТ**

**впровадження у практичну діяльність
Головного управління Національної поліції в Київській області
матеріалів дисертаційного дослідження ад'юнкта кафедри поліцейського
права Національної академії внутрішніх справ Даниленка Ігоря
Володимировича на тему «Адміністративна відповідальність за порушення
правил паркування транспортних засобів»**

Комісія у складі: Бреуса Б.О., Лисенка Л.М., Садової О.О., склала цей акт про те, що матеріали дисертаційного дослідження ад'юнкта кафедри поліцейського права Національної академії внутрішніх справ Даниленка Ігоря Володимировича на тему «Адміністративна відповідальність за порушення правил паркування транспортних засобів» можуть застосовуватись у практичній діяльності Головного управління Національної поліції в Київській області, зокрема під час оформлення працівниками секторів реагування патрульної поліції матеріалів у справах про адміністративні правопорушення за ч. 6, 7 та 8 ст. 152¹ «Порушення правил паркування транспортних засобів та порушення правил обладнання майданчиків для платного паркування транспортних засобів» Кодексу України про адміністративні правопорушення, а також під час проведення занять в системі службової підготовки поліцейських.

Члени комісії:**Борис БРЕУС****Леонід ЛИСЕНКО****Олена САДОВА**

ЗАТВЕРДЖУЮ

Перший проректор
Одеського державного
університету внутрішніх справ
кандидат юридичних наук, доцент



Сergій БРАТЕЛЬ

20.12.2021

АКТ

про впровадження результатів дисертаційного дослідження ад'юнкта
кафедри поліцейського права Національної академії внутрішніх справ
Даниленка Ігоря Володимировича на тему
«Адміністративна відповідальність за порушення правил
паркування транспортних засобів» в освітній процес
Одеського державного університету внутрішніх справ

Комісія у складі: завідувача кафедри адміністративної діяльності поліції факультету підготовки фахівців для підрозділів превентивної діяльності, доктора юридичних наук, професора Корнієнка М.В., завідувача кафедри адміністративного права та адміністративного процесу факультету підготовки фахівців для підрозділів превентивної діяльності, доктора юридичних наук, доцента Денисової А.В. та начальника навчально-методичного відділу, кандидата технічних наук, доцента Сіфорова О.І. склала цей акт про те, що результати дисертаційного дослідження «Адміністративна відповідальність за порушення правил паркування транспортних засобів» ад'юнкта кафедри поліцейського права Національної академії внутрішніх справ Даниленка І.В., зокрема:

1. Даниленко І.В. Особливості адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2021. Вип. 5. Т. 2. С. 178–182.
2. Даниленко І.В. До питання визначення суб'єктів адміністративних порушень правил паркування транспортних засобів. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2021. Вип. 6. Т. 2. С. 133–137.
3. Даниленко І.В. Окремі аспекти застосування тимчасового затримання транспортного засобу за порушення правил паркування. *Юридична наука*. 2019. № 12. Т. 2. С. 155–159.
4. Даниленко І.В. Проведення у справах про адміністративні порушення правил паркування транспортних засобів: проблемні питання. *Юридична наука*. 2020. № 9. С. 122–126.
5. Даниленко І.В. Участь понятих під час провадження у справах про адміністративні порушення правил паркування транспортних засобів. *Виклики сучасності та наукові підходи до їх вирішення: матеріали міжнародної*

науково-практичної конференції (Київ, 12–13 серп. 2020 р.). Київ : Науково-дослідний інститут публічного права, 2020. С. 32–34.

6. Даниленко І.В. Застосування технологій «розумного міста» в сфері паркування транспортних засобів: зарубіжний досвід. *Актуальні питання науки і практики та шляхи їх вирішення*: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 21–22 квіт. 2021 р.). Київ : Науково-дослідний інститут публічного права, 2021. С. 29–31.

7. Даниленко І.В. Окремі повноваження Національної поліції в сфері порушень правил паркування транспортних засобів. *Науково-практичні засади розвитку наукової думки на сучасному етапі державотворення*: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 22–23 верес. 2021 р.). Київ : Науково-дослідний інститут публічного права, 2021. С. 22–24.

8. Даниленко І.В. Адміністративна відповідальність за порушення порядку сплати вартості послуг з користування майданчиками для платного паркування. *Перспективні напрямки розвитку юридичної науки у 21-му сторіччі*: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 14–15 черв. 2022 р.). Київ : Науково-дослідний інститут публічного права, 2022. С. 21–23.

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:

- Актуальні проблеми поліцейської діяльності;
- Актуальні проблеми превентивної діяльності органів Національної поліції;
- Актуальні проблеми захисту та дотримання прав людини в правоохоронній діяльності;
- Захист та дотримання прав людини в правоохоронній діяльності;
- Адміністративно-юрисдикційна діяльність Національної поліції України;
- Превентивна діяльність органів Національної поліції;
- Захист та дотримання прав людини в діяльності органів Національної поліції;
- Поліцейські заходи та заходи адміністративного примусу;
- Адміністративна діяльність Національної поліції України;
- Адміністративно-юрисдикційна діяльність поліції;
- Організація і тактика превентивної діяльності в органах Національної поліції України;
- Поліцейська діяльність;
- Організація діяльності поліції щодо забезпечення публічної безпеки та порядку;
- Забезпечення прав людини в правоохоронній діяльності;
- Адміністративна відповідальність;
- Адміністративне право;
- Адміністративне право та процес;

- Актуальні питання адміністративного права;
- Кваліфікація адміністративних правопорушень.

Завідувач кафедри
адміністративної діяльності поліції
факультету підготовки фахівців
для підрозділів превентивної діяльності
доктор юридичних наук, професор  Максим КОРНІШКО

Завідувач кафедри
адміністративного права
та адміністративного процесу
факультету підготовки фахівців
для підрозділів превентивної діяльності
доктор юридичних наук, доцент  Аліна ДЕНИСОВА

Начальник
навчально-методичного відділу
кандидат технічних наук, доцент  Олександр СІФОРОВ

ЗАТВЕРДЖУЮ

Перший проректор
Одеського державного
університету внутрішніх справ
кандидат юридичних наук, доцент



Сергій БРАТЕЛЬ

23.12.2021

АКТ

**про впровадження результатів дисертаційного дослідження
ад'юнкта кафедри поліцейського права Національної академії
внутрішніх справ Даниленка Ігоря Володимировича на тему
«Адміністративна відповідальність за порушення правил паркування
транспортних засобів» у науково-дослідну сферу
Одеського державного університету внутрішніх справ**

Комісія у складі: начальника відділу організації наукової роботи, кандидата юридичних наук Домброван Н.В., старшого наукового співробітника відділу організації наукової роботи, кандидата юридичних наук, доцента Ізбаш К.С. та завідувача докторантури та аспірантури, кандидата юридичних наук Теслюк І.О. склала цей акт про те, що результати дисертаційного дослідження «Адміністративна відповідальність за порушення правил паркування транспортних засобів» ад'юнкта кафедри поліцейського права Національної академії внутрішніх справ Даниленка І.В., зокрема:

1. Даниленко І.В. Особливості адміністративної відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2021. Вип. 5. Т. 2. С. 178–182.

2. Даниленко І.В. До питання визначення суб'єктів адміністративних порушень правил паркування транспортних засобів. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2021. Вип. 6. Т. 2. С. 133–137.

3. Даниленко І.В. Окремі аспекти застосування тимчасового затримання транспортного засобу за порушення правил паркування. *Юридична наука*. 2019. № 12. Т. 2. С. 155–159.

4. Даниленко І.В. Проведення у справах про адміністративні порушення правил паркування транспортних засобів: проблемні питання. *Юридична наука*. 2020. № 9. С. 122–126.

5. Даниленко І.В. Участь понять під час провадження у справах про адміністративні порушення правил паркування транспортних засобів. *Виклики сучасності та наукові підходи до їх вирішення: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 12–13 серп. 2020 р.)*. Київ : Науково-дослідний інститут публічного права, 2020. С. 32–34.

6. Даниленко І.В. Застосування технологій «розумного міста» в сфері паркування транспортних засобів: зарубіжний досвід. *Актуальні питання науки і практики та шляхи їх вирішення: матеріали міжнародної науково-*

практичної конференції (Київ, 21–22 квіт. 2021 р.). Київ : Науково-дослідний інститут публічного права, 2021. С. 29–31.

7. Даниленко І.В. Окремі повноваження Національної поліції в сфері порушень правил паркування транспортних засобів. *Науково-практичні засади розвитку наукової думки на сучасному етапі державотворення: матеріали міжнародної науково-практичної конференції* (Київ, 22–23 верес. 2021 р.). Київ : Науково-дослідний інститут публічного права, 2021. С. 22–24.

8. Даниленко І.В. Адміністративна відповідальність за порушення порядку сплати вартості послуг з користування майданчиками для платного паркування. *Перспективні напрямки розвитку юридичної науки у 21-му сторіччі: матеріали міжнародної науково-практичної конференції* (Київ, 14–15 черв. 2022 р.). Київ : Науково-дослідний інститут публічного права, 2022. С. 21–23.

використовуються у науково-дослідній сфері Одеського державного університету внутрішніх справ під час виконання плану науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт на 2021 рік:

- навчально-методичний посібник «Поліцейська діяльність» (п. 2.1.2.1);
- методичні рекомендації «Адміністративні матеріали: підстави та порядок складання» (п. 2.3.2);
- «Довідник патрульного поліцейського» (п. 2.4.1).

**Начальник відділу
організації наукової роботи
кандидат юридичних наук**

Наталія ДОМБРОВАН

**Старший науковий співробітник
відділу організації наукової роботи
кандидат юридичних наук, доцент**

Катерина ІЗБАШ

**Завідувач
докторантури та аспірантури
кандидат юридичних наук**

Ірина ТЕСЛЮК