

ПРОБЛЕМИ ПРИТЯГНЕННЯ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЗАФІКСОВАНІ В АВТОМАТИЧНОМУ РЕЖИМІ

О.А. УЛЮТИНА, кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри адміністративного та фінансового права,
Національний університет біоресурсів і природокористування України
E-mail: ulutinaea@gmail.com

Анотація. У статті досліджується система фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі. Визначається, що ситуації спричинені аваріями у нашій державі стають причиною для переосмислення ставлення суспільства до питань транспортної безпеки, а також вироблення дієвих механізмів попередження загибелі, травмування людей на автомобільних шляхах.

Було з'ясовано, що для ефективного виконання повноважень органами Національної поліції, законодавцем України було не так давно, запроваджено автоматичну фіксацію правопорушень, норм та стандартів, правил, котрі стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху. Основним завданням існування такої системи стало забезпечення принципу невідворотності покарання, запобігання вчинення корупційних ризиків та мінімізація впливу «людського фактору» у випадках існування проваджень у справах про адміністративні правопорушення.

Акцентується увага, що запуск з 01.05.2020 р. системи фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі повинен стати подією, котра є необхідною вже протягом останніх п'яти років. Підтверджено тезу того, що інститут адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі має ряд проблем та прогалин.

По-перше, з'ясовано, що ввівши поняття належного користувача транспортного засобу, законодавець не надав законодавчого визначення такого суб'єкта, що є проблемою та потребуватиме реагування та вирішення на законодавчому рівні. По-друге, з'ясовано, що не зрозумілим є цифра у 150 штрафних балів, яка передбачена чинним Кодексом України про адміністративні правопорушення. Така система нарахування штрафних балів є списувальною, а повинна була би бути накопичувальною, яка діє у більшості країн Європи.

Ключові слова: адміністративна відповідальність, системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, штрафні бали, дорожньо-транспортна пригода, дорожній рух

Актуальність.

Проблемні питання дорожньо-транспортного травматизму в Україні набувають досить значних масштабів. У зв'язку із чим кількість автомобільних аварій та відповідно, постраждалих від таких ситуацій осіб, постійно зростає. Рівень же смертності в Україні визнається одним із самих високих в Європі та становить приблизно 80 осіб на 1 мільйон населення, в той час коли у державах Європейського Союзу, такий показник становить 45 осіб.

Ситуації, спричинені аваріями у нашій державі, стають причиною для переосмислення ставлення суспільства до питань транспортної безпеки, а також вироблення дієвих механізмів попередження загибелі, травмування людей на автомобільних шляхах.

Ключовим та дієвим важелем, що сприяє запобіганню та розповсюдженню дорожньо-транспортних пригод виступає адміністративно-юрисдикційна діяльність органів державної влади. Так, контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та застосування відповідних заходів адміністративного впливу до таких порушників, як ми знаємо, покладається на Національну поліцію.

Із метою ефективного виконання повноважень органами Національної поліції, законодавцем України було не так давно, запроваджено автоматичну фіксацію правопорушень, норм та стандартів, правил, котрі стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху. Основним завданням існування такої системи визнається забезпечення принципу невідворотності покарання, запобігання вчинення корупційних ризиків та мінімізація впливу «людського фактору» у випадках іс-

нування проваджень у справах про адміністративні правопорушення. У той же час, не зважаючи на те, що законодавче врегулювання основних процедур та правил притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення зафіксовані в автоматичному режимі були прийняті ще у 2015 р., сам же механізм реалізації такої системи має ряд прогалин та недоліків на котрі вказують у своїх працях більшість науковців, що і зумовлює актуальність даного дослідження.

Аналіз останніх досліджень та публікацій.

Науковцями, що зробили значний вклад у дослідження проблем притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, є: В.М. Бесчастний, В.В. Білоус, В.В. Брянцев, В. Гордєєв, С.Р. Мних, А.В. Філіппов, А.В. Червінчук та інші.

Метою даного дослідження виступає з'ясування основних проблем притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі.

Результати.

Дорожньо-транспортні пригоди (далі – ДТП), котрі трапляються в Україні забирають величезну кількість людських життів, і за даними Всесвітньої організації охорони здоров'я є основною причиною смертності серед молоді. Відповідно до статистичних даних наведених Національною поліцією за 2019 р. внаслідок ДТП загинули 3 454 людини,

з яких 164 – діти. За даними Департаменту патрульної поліції, з 1 січня по 31 грудня минулого року в нашій країні трапилось більше 160 тис. аварій. Порівняно з 2018 р. кількість загиблих у 2019 р. зросла на 3,1 %; постраждалих – на 6 %. Відповідно до таких даних в середньому в Україні щодоби внаслідок ДТП гине 9 осіб, 90 осіб зазнають тілесних ушкоджень. Однією з основних причин дорожньо-транспортних пригод є перевищення максимально дозволеної швидкості руху транспортного засобу («Статистика ДТП...»).

З метою налагодження ефективного функціонування патрульної поліції, особливо в частині забезпечення безпеки руху Верховною Радою України було ухвалено Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», основні положення якого набули чинності одночасно із Законом України «Про Національну поліцію» 07.11.2015 р. Відповідно до даного Закону було встановлено досить значну кількість нововведень та змін як до матеріальних так і до процесуальних норм адміністративного законодавства.

Як вказує В.М. Бесчастний основних змін даний Закон стосувався саме з приводу:

- нового вид адміністративного стягнення – штрафних балів;
- перегляду підвідомчості розгляду справ про адміністративні правопорушення, які віднесені до компетенції органів Національної поліції (ст. 222 КУпАП);
- запровадження адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в

автоматичному режимі (за допомогою технічних засобів, що дають змогу здійснювати фотозйомку або відеозапис та функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах);

- ліквідації так званої «вилки» у санкціях статей Кодексу України про адміністративні правопорушення, які передбачають відповідальність за проступки у сфері безпеки дорожнього руху;
- започаткування нового порядку оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення, розгляд яких віднесено до компетенції Національної поліції (Бесчастний, Брянецв & Червінчук, 2018: 5).

Важливим моментом на який вказував В.В. Білоус стало також те, що Закон України «Про дорожній рух» було доповнено ст. 531, а КУпАП – ст. 142, згідно з положеннями яких відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі (за допомогою технічних засобів, що дають змогу здійснювати фотозйомку та / або відеозапис та функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах), несуть юридичні та фізичні особи, за якими зареєстровано транспортний засіб (далі – ТЗ), з визнанням саме цих осіб суб'єктами правопорушень, передбачених ч. ч. 1–3 ст. 122 і ст. 123 КУпАП. У разі, коли ТЗ зареєстровано за межами території України і такий ТЗ, відповідно до законодавства, не підлягає державній реєстрації в Україні, встановлено, що до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорож-

нього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, притягається особа, яка ввезла такий ТЗ на територію України (Білоус, 2016: 102).

Таким чином новеллою адміністративного законодавства України стало визнання суб'єктом адміністративного правопорушення юридичної особи.

Особливостями автоматичної фіксації у редакції Закону № 596-VIII від 14.07.2015 р. стало те, що суб'єктами правопорушень, зафіксованих в автоматичному режимі можуть бути як фізичні, та і юридичні особи, за якими зареєстровано транспортний засіб. При цьому адміністративне стягнення може бути накладене лише за визначений перелік порушень ПДР:

- перевищення обмежень швидкості руху транспортних засобів,
- проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху,
- порушення правил зупинки і стоянки,
- рух по тротуарах, пішохідних доріжках або по смузі для маршрутних транспортних засобів,
- виїзд на смугу зустрічного руху,
- порушення правил проїзду залізничного переїзду.

Фізична особа, за якою зареєстровано транспортний засіб або яка ввезла транспортний засіб на територію України, звільняється від відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, якщо транспортний засіб, його номерний знак вибули з володіння власника внаслідок протиправних дій інших осіб, або на момент вчинення правопорушення таким транспортним засобом керувала інша особа. Юридична особа, за якою зареєстровано транспортний засіб або яка ввезла транспортний засіб на територію Укра-

їни, звільняється від відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, якщо транспортний засіб, його номерний знак вибули з володіння власника внаслідок протиправних дій інших осіб (Бесчастний, Брянцев & Червінчук, 2018: 12–14).

Проте необхідно сказати, що прийнявши даний Закон перед законодавцем постало питання вироблення необхідного механізму його реалізації, на недоліки якого вказувала значна кількість дослідників.

Так, на думку В. Гордєєва установивши ніби то спрощену процедуру притягнення осіб до адміністративної відповідальності, законодавець при цьому допустився суттєвої помилки, що стосується того, що дана процедура порушує та обмежує права і свободи, що гарантуються Конституцією України (Гордєєв, 2009: 144). Підтримує таку позицію і С. Мних, який вказує, що дані нововведення стосуються того, що прилади автоматичної фіксації не фіксують самого водія транспортного засобу, а фіксують номери агрегатів та направляють дані в автоматичному режимі до бази даних, що надсилаються, відповідно, не особі що керувала автомобілем, а власнику такого автомобіля (Мних, 2016).

Така прогалина знайшла своє відображення у Рішенні Конституційного суду України ще у 2010 р., після чого було виключено норму що була майже ідентичною, яку у 2015 р. знову ж таки було внесено до Кодексу України про адміністративні правопорушення («Рішення Конституційного Суду України...», 2010).

Як вказує, А.В. Філіппов принципове зауваження Конституційного Суду щодо ст. 14-1 КпАП, яке проігно-

рував законодавець: ст. 14-2, так само, як колись ст. 14-1, знов презюмує вину фізичних та юридичних осіб, за якими зареєстровано транспортний засіб, у вчиненому на ньому порушенні, тобто фактично запроваджує навіть не один, а цілих два нових для адміністративної відповідальності принципи – презумпцію вини особи і принцип об'єктивної відповідальності власника транспортного засобу (Філіппов, 2016: 70).

У зв'язку із такими принципово важливими прогалинами законодавцем було видано Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування сфери паркування транспортних засобів», що набув чинності 27.09.2018 р., який суттєво змінює попередню редакцію правових норм, що регламентують порядок притягнення осіб до відповідальності за правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі. Зокрема, тепер адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, несе відповідальна особа. Такою особою може бути:

- належний користувач відповідного транспортного засобу (у в разі внесення про нього відомостей до Єдиного державного реєстру транспортних засобів);
- керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб;
- фізична особа, за якою зареєстровано транспортний засіб;
- особа, яка виконує повноваження керівника юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб (якщо в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань відсутні на момент запиту відомості про керівника юри-

дичної особи, за якою зареєстрований транспортний засіб).

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 правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, притягається особа, яка ввезла такий транспортний засіб на територію України («Про внесення змін до деяких законодавчих актів...», 2017).

Проте, слід вказати що вирішуючи одну проблему, законодавцем було створено іншу, а саме введення поняття належного користувача транспортного засобу, яке у чинних законодавчих актах України в даний час є не визначеним.

Ще одним суттєвим недоліком такої системи є не зрозуміла позиція законодавця нарахування системи штрафних балів.

Відповідно до ст. 27-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення, стягнення у вигляді штрафних балів накладається на громадян виключно за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Механізм застосування такого виду адміністративної відповідальності полягає в наступному. Кожному громадянину, який має право керування транспортним засобом, щороку з початку року і до кінця року нараховується 150 балів.

Як зазначає В.М. Бесчастний, є незрозумілою позиція законодавця щодо нарахування саме 150 штрафних балів та вказує, що така сума є досить великою, що передбачає вчинення аж трьох правопорушень про-

тягом року. За таких умов, здійснення обліку цього виду стягнення десятками одиниць є недоцільним. І тому, як альтернативу пропонує, замість «описуючої» системи застосовувати «накопичувальну» систему, що полягає у нарахуванні на віртуальний рахунок особи при вчиненні порушень правил дорожнього руху певної кількості штрафних балів, визначеної у санкції статті КУпАП, що передбачає відповідальність за відповідні правопорушення (Бесчастний, Брянцев & Червінчук, 2018: 32).

Окрім того, він і зазначав, що така система діє в більшості країн Європейського Союзу, а запровадження такої системи в Україні стало б підтверджуючим кроком до подальшої інтеграції. Адже, як зазначає Ю.А. Рябченко «стратегія інтеграції у Європейський простір, що постійно декларується Україною, на сьогодні має лише формальний характер, оскільки не дає можливості створити правові та законодавчі акти для здійснення інтеграції» (Куркова, 2013: 264).

Розглядаючи автоматизовану систему неможливе є не згадати про Наказ Міністерства внутрішніх справ України «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі» від 13.01.2020 р.

Слід сказати, що до цього часу на рівні законодавства не було сформовано поняття системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі (далі – система). Так відповідно до вказаного вище наказу системою є взаємопов'язана сукупність технічних засобів (приладів контролю), програмних і апарат-

них засобів обробки отриманих за допомогою технічних засобів (приладів контролю) інформаційних файлів та метаданих, обміну з використанням телекомунікаційних мереж інформацією, необхідною для реалізації організаційних і процесуальних заходів під час здійснення контролю за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками, що функціонує в єдиній інформаційній системі МВС («Про затвердження Інструкції...», 2020).

Як зазначають у Міністерстві внутрішніх справ України, що система автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху запрацює в штатному режимі з 01.05.2020 р. Система на початковому етапі фіксуватиме лише такий вид порушень Правил дорожнього руху, як перевищення встановлених обмежень швидкості. Після фіксації Системою певної події інформація надходитиме до центру обробки даних автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху Департаменту патрульної поліції, де розглядатиметься уповноваженим поліцейським з врахуванням відомостей, отриманих з відповідних баз даних (реєстрів), необхідних для винесення постанови про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі («Про затвердження Інструкції...», 2020).

Такий запуск системи фіксації порушень правил дорожнього руху України можливо назвати кроком України в майбутнє, що відповідає сучасним реаліям сьогодення та є надією на те, що кількість правопорушень у даній сфері суттєво знизиться та сприятиме зменшенню кількості смертності та травматизму на автошляхах України.

Висновки і перспективи.

Таким чином, здійснивши дослідження інституту адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі можливо сказати що станом на 2020 р. Україна є готовою впроваджувати досконалі механізми реалізації заходів та інструментів для мінімізації вчинення правопорушень у досліджуваній сфері, тим самим зменшуючи кількість ДТП та наслідків таких подій.

Запуск з 01.05.2020 р. системи фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі повинен стати подією, котра є необхідною вже протягом останніх п'яти років.

У той же час, не можливо не зауважити на ті проблеми, що нажаль так і залишилися не вирішеними, а саме це не зрозуміла цифра у 150 штрафних балів, яка передбачена чинним Кодексом України про адміністративні правопорушення. Така система нарахування штрафних балів є списувальною, а повинна була би бути накопичувальною, яка діє у більшості країн Європи.

Окрім того, ввівши поняття належного користувача транспортного засобу, законодавець не надав законодавчого визначення такого суб'єкта, що є також проблемою, що потребуватиме реагування та вирішення на законодавчому рівні.

Список використаних джерел

1. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2019 р. по 31.12.2019 р. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 15.04.2020 р.).
2. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон від 14.07.2015 р. № 596-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/596-19> (дата звернення: 15.04.2020 р.).
3. 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. ДЮІ МВС України. Кривий Ріг, 2018. 44 с.
4. Про дорожній рух: Закон України у редакції від 01.01.2020 р. № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (дата звернення: 15.04.2020 р.).
5. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України у редакції від 02.04.2020 р. № 80731-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (дата звернення: 15.04.2020 р.).
6. Білоус В.В. Система фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі: проблеми впровадження і шляхи їх вирішення. Право і суспільство. 2016. № 4. С. 101–109.
7. Гордєєв В. Особливості розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у разі їх фіксації засобами фото і кінозйомки, відеозапису. Право України. 2009. № 5. С. 143–148.
8. Мних С.Р. Фіксація адміністративних порушень правил дорожнього руху сучасними технологіями. Законодавство України: недоліки, проблеми систематизації та перспективи розвитку: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Херсон, 12–13.02.2016 р.). Херсон, 2016. С. 144–148.
9. Рішення Конституційного Суду України від 22.12.2010 р. № 23-рп/2010 у справі № 1-34/2010 за конституційним звер-

- ненням громадянина Багінського Артема Олександровича щодо офіційного тлумачення положень частини першої ст. 14-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення (справа про адміністративну відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху). Офіційний вісник України. 2010. № 101. Ст. 3639.
10. Філіппов А.В. Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, в контексті прав людини. Правова держава. 2016. № 21. С. 67–73.
 11. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування сфери паркування транспортних засобів: Закон України від 21.12.2017 р. № 2262-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2262-19> (дата звернення: 15.04.2020 р.).
 12. Куркова К.М. Адміністративні процедури як інструмент захисту прав людини у зарубіжних країнах. Науковий вісник НУБіП України. Серія: Право. Київ. 2013. Вип. 182. Ч. 1. С. 264–272.
 13. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі: наказ Міністерства внутрішніх справ України від 13.01.2020 р. № з0113-20. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/z0113-20> (дата звернення: 15.04.2020 р.).
 14. Інформація Міністерства внутрішніх справ України щодо запуску 1 травня системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху. URL: <https://lexinform.com.ua> (дата звернення: 15.04.2020 р.).
 - 01.01.2019 to 31.12.2019]. Available at: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (accessed: 15.04. 2020) (in Ukrainian).
 2. Pro vnesennia zmin do deiakykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo vdoskonalennia rehuliuвання vidnosyn u sferi zabezpechennia bezpeky dorozhnoho rukhu [On amendments to some legislative acts of Ukraine on improvement of regulation of relations in the field of traffic safety] (2015): Law of 14.07.2015 No. 596-VIII. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/596-19> (accessed: 15.04.2020) (in Ukrainian).
 3. Beschastny, V.M., Bryantsev, V.V., Chervinchuk, A.V. (2018). Perspektyvy vprovadzhennia administratyvnoi vidpovidalnosti za pravoporushennia u sferi zabezpechennia bezpeky dorozhnoho rukhu, zafiksovani v avtomatychnomu rezhymy [Perspectives of implementation of administrative responsibility for offenses in the field of traffic safety, fixed in automatic mode]. Krivoy Rog, 44 (in Ukrainian).
 4. Pro dorozhnii rukh [On traffic] (2020): The Law of Ukraine as of 01.01.2020 № 3353-XII. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (accessed: 15.04.2020) (in Ukrainian).
 5. Kodeks Ukrainy pro administratyvni pravoporushennia [Code of Ukraine on Administrative Offenses] (2020): Law of Ukraine as of 02.04.2020 № 80731-X. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (accessed: 15.04.2020) (in Ukrainian).
 6. Belous, V.V. (2016). Systema fiksatsii pravoporushen u sferi zabezpechennia bezpeky dorozhnoho rukhu v avtomatychnomu rezhymy: problemy vprovadzhennia i shliakhy yikh vyrishennia. Pravo i suspilstvo [The system of fixation of offenses in the field of road safety in the automatic mode: problems of implementation and ways of their solution. Law and Society], 4: 101–109 (in Ukrainian).
 7. Gordeev, V. (2009). Osoblyvosti rozghliadu sprav pro administratyvni pravopo-

References

1. Statystyka DTP v Ukraini za period z 01.01.2019 po 31.12.2019 [Accident statistics in Ukraine for the period from

- rushennia u sferi zabezpechennia bezpeky dorozhnoho rukhu u razi yikh fiksatsii zasobamy foto i kinoziomky, videozapsu. Pravo Ukrainy [Features of consideration of cases of administrative offenses in the field of traffic safety in case of their fixation by means of photo and filming, video recording Law of Ukraine]. Publishing House In Yure, 5: 143–148 (in Ukrainian).
8. Mnykh, S.R. (2016). Fiksatsiia administratyvnykh porushen pravyl dorozhnoho rukhu suchasnymy tekhnolohiiamy. Zakonodavstvo Ukrainy: nedoliky, problemy systematyzatsii ta perspektyvy rozvytku [Fixation of administrative violations of traffic rules with modern technologies. Legislation of Ukraine: shortcomings, problems of systematization and prospects of development] (Kherson, February 12–13, 2016). Kherson, 144–148 (in Ukrainian).
 9. Rishennia Konstytutsiinoho Sudu Ukrainy vid 22.12.2010 r. № 23-rp/2010 u spravi № 1-34/2010 za konstytutsiinym zvernenniam hromadianyna Bahinskoho Artema Oleksandrovycha shchodo ofitsiinoho tлумachennia polozhen chastyny pershoi st. 14-1 Kodeksu Ukrainy pro administratyvni pravoporushennia (sprava pro administratyvnu vidpovidalnist u sferi zabezpechennia bezpeky dorozhnoho rukhu) [Judgment of the Constitutional Court of Ukraine of December 22, 2010 No. 23-rp. 2010 in Case No. 1-34. 2010 on the Constitutional Appeal of a Citizen of Bohin Artem Alexandrovich on the Official Interpretation of the Provisions of Article 14-1 of the Code of Administrative Offenses (Case on administrative responsibility in the field of road safety)] (2010). Official Journal of Ukraine, 101, 3639 (in Ukrainian).
 10. Filippov, A.V. (2016). Vidpovidalnist za administratyvni pravoporushennia u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu, zafiksovani v avtomatychnomu rezhymi, v konteksti prav liudyny. Pravova derzhava [Responsibility for administrative offenses in the field of road safety, fixed in the automatic mode, in the context of human rights. Constitutional state], 21: 67–73 (in Ukrainian).
 11. Pro vnesennia zmin do deiakykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo reformuvannia sfery parkuvannia transportnykh zasobiv [On amendments to some legislative acts of Ukraine on reforming the sphere of parking of vehicles] (2017): Law of Ukraine of 21.12.2017 No. 2262-VIII. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2262-19> (accessed: 15.04.2020) (in Ukrainian).
 12. Kurkova, K.M. (2013). Administratyvni protsedur yak instrument zakhystu prav liudyny u zarubizhnykh krainakh. Naukovyi visnyk NUBiP Ukrainy. Seriya: Pravo [Administrative procedures as a tool for human rights protection in foreign countries], 182 (1): 264–272 (in Ukrainian).
 13. Pro zatverdzhennia Instruksii z oformlennia politseyskymy materialiv pro administratyvni pravoporushennia u sferi zabezpechennia bezpeky dorozhnoho rukhu, zafiksovani v avtomatychnomu rezhymi [On approval of the Instruction on registration of police materials on administrative offenses in the field of traffic safety, fixed in automatic mode] (2020): Order of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine dated 13.01.2020 No. z0113-20 Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/law/card/z0113-20> (accessed: 15.04.2020) (in Ukrainian).
 14. Informatsiia Ministerstva vnutrishnikh sprav Ukrainy shchodo zapusku 1 travnia systemy avtomatychnoi fiksatsii porushen pravyl dorozhnoho rukhu [Information of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine on the launch of the system of automatic fixing of traffic violations on May 1]. Available at: <https://lexinform.com.ua/v-ukraini/z-1-travnnya-zapratsyuye-systema-avtomatychnoyi-fiksatsiyi-porushen-pdr/> (accessed: 15.04.2020) (in Ukrainian).

O.A. Uliutina (2020). PROBLEMS OF ATTACHING ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY FOR TRAFFIC SAFETY, FIXED IN AUTOMATIC MODE. *Law. Human. Environment*, 11(2): 140-149. <https://doi.org/10.31548/law2020.02.017>.

Summary. *The article investigates the system of fixing traffic violations in automatic mode. It is determined that the situations caused by accidents in our country are the reason for rethinking society's attitude to the issues of transport safety, as well as developing effective mechanisms for the prevention of deaths and injuries to people on the roads.*

It was found out that in order to effectively discharge the powers of the National Police bodies, the legislature of Ukraine was not so long ago, introduced an automatic fixing of offenses, norms and standards, rules concerning road safety. The main objective of such a system was to ensure the principle of inevitability of punishment, to prevent corruption risks and to minimize the impact of the «human factor» in cases of administrative offenses.

Attention is drawn to the fact that the launch of the road traffic enforcement system on 1 May 2020 should be an event that has been necessary for the last five years. The thesis that the Institute for Administrative Liability for Offenses in the Field of Road Safety, recorded in the automatic mode, has a number of problems and gaps is confirmed.

First, it was found that by introducing the notion of a proper vehicle user, the legislator did not provide a legislative definition of such a subject, which is a problem and will need to be addressed and addressed at the legislative level. Secondly, it is found that the figure of 150 penalty points, which is stipulated by the current Code of Administrative Offenses, is unclear. Such a system of scoring points is a write-off, and should be accumulative, which is in place in most European countries.

Keywords: *administrative responsibility, systems of fixation of administrative offenses in the field of traffic safety in the automatic mode, penalties, traffic accidents, traffic*
