

УДК 342.9:351.811.122(477)
DOI [https://doi.org/10.32837/pyuv.v2i3\(28\).371](https://doi.org/10.32837/pyuv.v2i3(28).371)

Я. О. Теслюк
кандидат юридичних наук,
асистент кафедри адміністративного та інформаційного права
Інституту права, психології та інноваційної освіти
Національного університету «Львівська політехніка»

ЗМІСТ ІНСТИТУТУ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

З появою технічних засобів, що працюють в автоматичному режимі, докорінно змінився спосіб виявлення адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху. Це спричинило необхідність внесення в Кодекс України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) новел, які передбачають притягнення до адміністративної відповідальності власників транспортних засобів. Ідеться про набрання чинності у 2008 р. ст. 14–1 Кодексу України про адміністративні правопорушення, згідно з якою власники (співвласники) транспортних засобів притягуються до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері дорожнього руху в разі фіксації порушень технічними засобами в автоматичному режимі. Наявний порядок притягнення до адміністративної відповідальності є предметом полеміки в науковому середовищі та засобах масової інформації.

Проблему безпеки дорожнього руху висвітлено в наукових працях: В. Авер'янова, О. Андрійко, О. Бандурки, Ю. Битяка, Л. Білої, А. Васильєва, М. Вербенського, Т. Гуржія, Є. Додіна, Р. Калюжного, М. Коваліва, В. Колпакова, А. Комзюка, О. Кузьменко, Є. Курінного, В. Курила, О. Міленіна, Д. Лук'янця, В. Ортинського, О. Остапенка, С. Петкова, А. Собакаря й інших. Праці вчених мають теоретичне та практичне значення. Застосування технічних засобів автоматичної фіксації порушень у сфері безпеки дорожнього руху потребує узагальнення правозастосовної практики та теоретичних досліджень.

Мета статті – дослідити зміст інституту адміністративної відповідальності власників транспортних засобів.

Реформування у правоохоронній системі вимагає проведення фундаментальних наукових системних досліджень організаційно-правових основ діяльності поліції, вироблення теоретично обґрунтованих наукових рекомендацій щодо вдосконалення правового регулювання й інституційного устрою поліції в системі правоохоронних органів України, організаційно-правових форм і методів протидії злочинності й охорони правопорядку, забезпечення дорожнього руху [1, с. 239].

Для дослідження інституту адміністративної відповідальності власників транспортних засобів

необхідне розуміння того, хто є власником, які транспортні засоби мають на увазі, оскільки в будь-якій науковій галузі важлива точність термінології та її однакове застосування.

Що стосується власників (співвласників) транспортних засобів, що беруть участь у дорожньому русі, то вони є спеціальними суб'єктами адміністративної відповідальності, до яких належать фізична або керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб, якщо ж до Єдиного державного реєстру транспортних засобів внесено відомості про належного користувача відповідного транспортного засобу – належний користувач транспортного засобу, а якщо в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань відсутні на момент запиту відомості про керівника юридичної особи, за якою зареєстрований транспортний засіб, особа, яка виконує повноваження керівника такої юридичної особи [1].

У ст. 1 Закону України від 1 квітня 2004 р. № 1961–IV «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» визначено поняття «власник транспортного засобу» – це фізична і юридична особа, що володіє транспортним засобом на праві господарського відання чи праві оперативного управління, або на іншій законній підставі (право оренди, доручення на право керування транспортним засобом, розпорядження відповідного органу про передачу особі транспортного засобу тощо) [2].

Не є власником транспортного засобу особа, яка керує транспортним засобом під час виконання службових або трудових обов'язків, на підставі трудового або цивільно-правового договору із власником або іншим власником транспортного засобу.

Дане визначення відповідає положенням Цивільному кодексу України, згідно з яким обов'язок компенсування шкоди покладається на юридичну особу або громадянина, які володіють джерелом підвищеної небезпеки на праві власності, праві господарського відання чи праві оперативного управління, або на іншій законній підставі (на праві оренди, за довіреності на право керування транспортним засобом, щодо розпорядження відповідного органу про передачу джерела підвищеної небезпеки тощо).

Відповідно до ч. 1 ст. 14–2 КУпАП, власники (співвласники) транспортних засобів притягуються до адміністративної відповідальності в разі фіксації технічними засобами в автоматичному режимі правопорушень, учинених із використанням цих транспортних засобів. Копії постанови у справі та матеріалів, отриманих із застосуванням технічних засобів в автоматичному режимі, надсилаються поштовим відправленням або у формі електронного документа власнику транспортного засобу, оскільки він зазначений в Єдиному державному реєстрі транспортних засобів.

Закон України від 11 вересня 2019 р. № 54–ІХ «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю» конкретизував поняття власника (співвласника) транспортного засобу як спеціального суб'єкта адміністративної відповідальності. Для цього ст. 14–3 КУпАП «Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері безпеки на автомобільному транспорті» варто доповнити приміткою, яка встановлює, що під власником (володільцем) транспортного засобу має розумітися фізична або юридична особа, за якою зареєстровано транспортний засіб в Єдиному державному реєстрі транспортних засобів [3].

Необхідність уточнення зумовлена можливістю звернень громадян, пов'язаних з оскарженням постанов із причини передачі транспортного засобу іншій особі за договором купівлі-продажу. У разі встановлення нового власника скарга зазвичай задовольняється, оскільки, відповідно до Цивільного кодексу України, право власності в покупця за договором виникає з моменту передачі автомобіля, мотоцикла, іншого транспортного засобу, отже, призводить до припинення даного права у продавця, тоді як рішення виносяться стосовно власників (співвласників), зареєстрованих в Єдиному державному реєстрі транспортних засобів.

Коли наведені в повідомленні або заяві власника дані про те, що в момент фіксації адміністративного правопорушення транспортний засіб перебував у володінні чи користуванні іншої особи, не підтверджуються (відсутні зміни в реєстраційних даних транспортного засобу та неможливо встановити нового власника), скарга залишається без задоволення. Це пов'язано з тим, що за звернень щодо оскарження постанови як підстави для скасування постанови видаються договори купівлі-продажу (їх копії), складені у простій письмовій формі, допустимої цивільним законодавством. Дані договори не потребують реєстрації. Їхню справжність можна перевірити виключно в територіальному сервісному центрі Міністерства внутрішніх справ (далі – МВС) України на предмет переоформлення транспортного засобу на нового власника. А за відсутності змін у реєстраційних

даних – підтвердженням даного юридичного факту новим власником.

Коли договір купівлі-продажу не підтверджується даними територіального сервісного центру МВС України (нові власники не вносять зміни до реєстраційних даних у встановлений термін), не представляється можливим отримати від набувача транспортного засобу визнання договору, скарги не можуть бути задоволені через неподання власником достовірних і достатніх доказів невинності.

Верховний Суд України постановою від 13 лютого 2018 р. встановив, що державна реєстрація транспортних засобів не впливає на виникнення або припинення права власності на транспортний засіб, водночас відсутність документів, що свідчать про виконання обов'язків зі зміни реєстраційних даних, покладених законом на власника транспортного засобу й особу, за якою транспортний засіб було зареєстровано, не ставить під сумнів перехід права власності на транспортний засіб до іншої особи [4].

Для встановлення достовірності переходу права власності, за відсутності відомостей, що свідчать про зміну реєстраційних даних, необхідною умовою залишається визнання угоди набувачем транспортного засобу. Недобросовісні власники, користуючись ситуацією, правовою невизначеністю в даному питанні, разом зі скаргою можуть представляти фіктивні договори. Отримання свідчень не завжди можливе, тому що це пов'язано з пошуком нового власника, який може мешкати в іншому регіоні, в умовах обмеженого періоду часу. Трапляються випадки ухилення від відповідальності правопорушника, коли набувачі транспортних засобів ухиляються від підтвердження факту угоди, що призводить до покарання особи, яка, відповідно до чинного законодавства, не є власником транспортного засобу.

Дана обставина ставить під сумнів виконання вимог КУпАП у частині, що стосується попередження адміністративних правопорушень, зважаючи на неможливість попередження делікту в галузі дорожнього руху, що здійснюється однією особою (водієм), якщо відповідальність буде нести інша особа (власник транспортного засобу). Необхідність законодавчої конкретизації поняття власника (співвласника) транспортного засобу підтверджується закордонним досвідом.

У законодавстві Великої Британії суб'єктом відповідальності встановлюється особа, на яку зареєстровано транспортний засіб, а Дорожній кодекс Франції однозначно визначає таким суб'єктом особу, яка зареєстрована у свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу як власник [5; 6].

У зв'язку з конкретизацією поняття власника транспортного засобу необхідно звернути увагу на те, що дослідниками відзначається наявність

правової прогалини в адміністративному законодавстві, що стосується притягнення до відповідальності власника, коли транспортний засіб перебуває у спільній власності кількох осіб, що допускається цивільним законодавством.

Відповідно до цивільного законодавства, власники джерел підвищеної небезпеки солідарно несуть відповідальність за шкоду, завдану внаслідок взаємодії цих джерел (зіткнення транспортних засобів тощо) третім особам. Ці положення не застосовні до адміністративного законодавства в контексті принципу індивідуалізації покарання. Визначення власника (співвласника) транспортного засобу під час винесення постанови щодо правопорушень, зафіксованих технічними засобами в автоматичному режимі, здійснюється на підставі реєстраційних баз територіальних сервісних центрів МВС України.

Згідно з Типовою інформаційною картою адміністративної послуги з реєстрації, перереєстрації колісних транспортних засобів усіх категорій вітчизняного виробництва та країн Співдружності Незалежних Держав із видачею свідоцтва про реєстрацію та номерних знаків, зняття з обліку транспортного засобу з видачею облікової картки та номерних знаків для разових поїздок, реєстрація конкретного транспортного засобу проводиться за однією юридичною або фізичною особою [7].

Таке обмеження суб'єктивного права власності, згідно з позицією Конституційного Суду України, не можна розглядати як неприпустиме, оскільки воно спрямоване на захист здоров'я, прав і законних інтересів власників та інших осіб, права на забезпечення ефективної протидії злочинам та іншим правопорушенням, пов'язаним із використанням транспортних засобів, а реєстраційні дії, здійснювані територіальними сервісними центрами МВС, є формою адміністративного контролю дотримання конституційних прав громадян і гарантування майнових інтересів.

Реалізація права власності на транспортні засоби в разі використання за призначенням має особливості, які визначені специфікою правового режиму, пов'язаною з технічними параметрами предметів, що становлять підвищену небезпеку для життя, здоров'я, майна третіх осіб, підлягає регламентації нормами цивільного й адміністративного законодавства.

Неоднозначними є наслідки реєстрації транспортного засобу на особу, яка не досягла 16 років. Відповідно до ст. 12 КУпАП, адміністративної відповідальності підлягає особа, яка досягла на момент вчинення адміністративного правопорушення віку 16 років. У зв'язку із цим власник (співвласник) транспортного засобу, який не досяг зазначеного віку, не може бути суб'єктом адміністративної відповідальності. Створюються умови для легального ухилення від відповідальності.

Відповідно до Цивільного процесуального кодексу України та 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 і мопедів, під час реєстрації транспортного засобу, коли власником виступає особа, яка не досягла 16 років, в інформаційну базу вноситься інформація про законного представника даної особи, який від імені особи, яку представляє, може здійснювати юридично значущі дії [8].

Рішенням даної проблеми може стати доповнення ст. 14-3 КУпАП положенням про те, що коли власником транспортного засобу є особа, яка не досягла шістнадцятирічного віку, до відповідальності притягується її законний представник.

Важливим дискусійним питанням є вилучення принципу презумпції невинності стосовно адміністративних деліктів у галузі дорожнього руху, що фіксуються технічними засобами в автоматичному режимі. У науковій літературі, засобах масової інформації висловлюються думки про невідповідність реалізованого в положеннях ст. 14-3 КУпАП виключення принципу презумпції невинності положенням ст. 62 Конституції України.

Не можна не погодитися з тим, що презумпція невинуватості є одним з основоположних правових принципів, що захищають людей від свавілля влади. Водночас із буквального змісту норми, закріпленої у ст. 62 Конституції України, вбачається, що зазначений принцип стосується правовідносин, пов'язаних із кримінальною юрисдикцією та кваліфікацією злочинів. Водночас наявне вилучення з нормативного змісту презумпції невинуватості положення, згідно з яким особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, не зобов'язана доводити свою невинність.

Полеміку викликає діючий порядок притягнення до адміністративної відповідальності власника транспортного засобу без встановлення його провини у скоєнні адміністративного правопорушення. Дослідники дотримуються думки про те, що закріплена законодавцем можливість притягнення до адміністративної відповідальності без встановлення вини власника транспортного засобу сприяє формуванню позиції про існування в адміністративному законодавстві інституту об'єктивного зобов'язання.

Згідно з визначенням Конституційного Суду України, притягнення до відповідальності власників в разі технічної фіксації порушення зумовлено об'єктивним характером порушення і презумпцією використання транспортного засобу власником [9]. Проте таке розуміння провини власника є непрямим і потребує уточнення.

Традиційний підхід до змісту провини, без застосування допоміжних юридичних конструкцій, не може бути повною мірою застосований для характеристики провини власників (співвласників) транспортних засобів. Необхідно ввести в КУпАП допоміжну юридичну конструкцію у вигляді презумпції керування транспортним засобом власником, яка дозволяє спростувати провину, що забезпечить можливість збереження традиційного підходу до визначення провини власника транспортного засобу. На користь цієї позиції свідчать приклади в законодавствах європейських країн, що мають значний досвід застосування технічних засобів в автоматичному режимі під час нагляду за дорожнім рухом.

Ст. 172 Закону Великобританії про дорожній рух встановлено, що особа, на яку зареєстровано транспортний засіб, вважається винною у скоєнні правопорушення, якщо нею не буде доведено протилежне. У такому разі особа зобов'язана протягом 28 днів із дня подачі скарги надати всю відому інформацію, необхідну для ідентифікації водія. У разі недотримання вимог особа, на яку зареєстровано транспортний засіб, вважається винною у правопорушенні. Особа вважається невинуватою у вчиненні правопорушення, якщо вона доведе, що вона не знала і не могла знати про те, хто керував транспортним засобом.

У національному законодавстві Франції презумпція вини власника транспортного засобу встановлюється в положеннях ст. L121–2 Дорожнього кодексу, формулюється так: особа, зареєстрована у свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу як власник, несе відповідальність за порушення Правил дорожнього руху, якщо тільки вона не доведе, що порушення сталося внаслідок форс-мажорних обставин, або не надасть інформацію для визначення фактичного правопорушника.

Зазначені положення європейського законодавства, з урахуванням адаптації національного законодавства повинні бути використані для вдосконалення адміністративного законодавства, що регулює застосування технічних засобів автоматичної фіксації.

Принцип презумпції винності широко використовується в цивільному законодавстві, є однією із засад цивільно-правової відповідальності. Зокрема, Цивільний кодекс України встановлює відповідальність осіб, які володіють джерелом підвищеної небезпеки, за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки, якщо не доведуть, що шкода спричинена обставинами непереборної сили або умислу потерпілого, у випадках, коли джерело вибуло з володіння внаслідок протиправних дій інших осіб. Про використання за аналогією даного принципу в адміністративному законодавстві пишуть дослідники.

Викликають полеміку в науковому середовищі питання адміністративної відповідальності

юридичних осіб – власників транспортних засобів за правопорушення у сфері дорожнього руху, зафіксовані технічними засобами в автоматичному режимі. Чинне адміністративне законодавство дозволяє притягати до відповідальності керівників юридичних осіб нарівні з фізичними особами. Оскільки транспортні засоби можуть перебувати у власності фізичних і юридичних осіб, законодавець міг передбачити правову конструкцію, відповідно до якої зазначені особи визнаються спеціальними суб'єктами адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері дорожнього руху в разі фіксації спеціальними технічними засобами, що працюють в автоматичному режимі. Дана проблематика надзвичайно велика, не може бути докладно розкрита в межах статті, розглянемо деякі аспекти.

Н. Бортник і С. Єсімов зазначають щодо адміністративної відповідальності юридичних осіб у сфері дорожнього руху таке: по-перше, у ст. 14–2 КУпАП законодавець передбачив відповідальність юридичної особи, оскільки вид діяльності, у якій допущені порушення, здійснює суб'єкт, відповідальний за підтримання належного стану дорожнього руху; по-друге, інтереси організації реалізують конкретні люди; по-третє, Цивільний кодекс України наділяє юридичну особу правами набувати майнові й особисті немайнові права й обов'язки, бути позивачем і відповідачем у суді, що не виключає можливості й адміністративної відповідальності; по-четверте, перешкод для притягнення до адміністративної відповідальності юридичних осіб немає, оскільки, на відміну від кримінальної, вона не передбачає суворих обмежень особистого характеру [9, с. 45].

Окремими дослідниками відзначається, що у Сполучених Штатах Америки та низці країн Європейського Союзу активно розвивається теорія соціальної відповідальності. Прихильники цієї концепції вважають, що винна відповідальність фізичної особи має психологічний зміст, а винна відповідальність юридичних осіб – соціально-етичний зміст.

Вивчення досвіду показує, що положення даної теорії знаходять своє місце не тільки в теорії права, але й у законодавстві, що встановлює відповідальність юридичних осіб – власників транспортних засобів за правопорушення, зафіксовані технічними засобами в автоматичному режимі.

Ст. L121–2 Дорожнього кодексу Франції встановлено, що за порушення Правил дорожнього руху водієм транспортного засобу юридичної особи фінансову відповідальність несе законний представник цієї юридичної особи. Ст. L121–6 зазначеного Кодексу передбачається, що коли правопорушення зафіксоване із застосуванням технічних засобів, що працюють в автоматичному режимі, учинене з використанням транспортного засобу, власником якого є юридична особа, то за-

конний представник цієї особи протягом 45 днів із моменту отримання повідомлення про порушення повинен представити інформацію про фізичну особу, яка керувала транспортним засобом, дані її посвідчення й адресу проживання. Невиконання цієї вимоги карається штрафом.

У Франції за фіксації технічними засобами, що працюють в автоматичному режимі, правопорушення, учиненого водієм транспортного засобу, що належить юридичній особі, до відповідальності притягуються водій і законний представник юридичної особи.

Це дозволить підвищити рівень відповідальності (у соціальному сенсі) юридичних осіб за дотриманням норм і правил у сфері гарантування безпеки дорожнього руху, що є однією зі складових частин успішного функціонування та розвитку системи забезпечення руху на дорогах і стосується встановлення принципу презумпції винності власника транспортного засобу в разі фіксації правопорушення технічними засобами в автоматичному режимі. Відповідне положення може бути органічно вписано у ст. 14–3 КУпАП.

Підбиваючи підсумок аналізу інституту адміністративної відповідальності власників транспортних засобів, варто визнати, що він є визначальним щодо норм про застосування технічних засобів, які працюють в автоматичному режимі, щодо виявлення адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху. Пропонується в КУпАП передбачити положення, що встановлюють принцип презумпції винності юридичної особи – власника транспортного засобу; притягнення до відповідальності законного представника власника (співвласника) транспортного засобу, який не досяг шістнадцятирічного віку. Зазначені положення пропонується врахувати у процесі кодифікації адміністративного законодавства.

Література

1. Ковалів М., Єсімов С., Лозинський Ю. Правове регулювання правоохоронної діяльності : навчальний посібник. Львів : ЛьвДУВС, 2018. 323 с.
2. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 7 грудня 1984 р. № 8073–Х. *Відомості Верховної Ради Української РСР*. 1984. Додаток до № 51. Ст. 1122.
3. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 1 квітня 2004 р. № 1961–ІV. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 1. Ст. 1.
4. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю : Закон України від 11 вересня 2019 р. № 54–ІХ. *Відомості Верховної Ради України*. 2019. № 40. Ст. 213.
5. ВС висловився щодо підтвердження права власності на транспортний засіб. Судова Практика. Українське право : сайт. 19 лютого 2018 р. URL: https://www.ukrainepravo.com/law-practice/practice_court/vs-vyslovyvsa-shhodo-pidtvrdzhennya-prava-

[vlasnosti-na-transportnyy-zasib/](#) (дата звернення: 30.11.2019).

6. Road Traffic Act 1988. Section 172. URL: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/section/172> (дата звернення: 30.11.2019).

7 Code Delaroute – Article L212–3. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006074228&idArticle=LEGIARTI000006840921&dateTexte=&categorieLien=cid> (дата звернення: 30.11.2019).

8. Про затвердження типових інформаційних карток адміністративних послуг, які надаються територіальними органами з надання сервісних послуг МВС : наказ МВС України від 27 вересня 2016 р. № 976. URL: <http://hsc.gov.ua/wp-content/uploads/2016/03/Nakaz-MVS.pdf> (дата звернення: 30.11.2019).

9. Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України : постанова Кабінету Міністрів України від 25 грудня 2009 р. № 1371. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1371-2009-%D0%BF> (дата звернення: 30.11.2019).

10. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням громадянина Багінського Артема Олександровича щодо офіційного тлумачення положень ч. 1 ст. 14–1 Кодексу України про адміністративні правопорушення (справа про адміністративну відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху). Справа № 1–34/2010 від 22 грудня 2010 р. № 23-рп/2010. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v023p710-10/print> (дата звернення: 30.11.2019).

11. Бортник Н., Єсімов С. Зміст адміністративної відповідальності за вчинення правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. Юридичні науки. 2016. № 855. С. 38–47.

Анотація

Теслюк Я. О. Зміст інституту адміністративної відповідальності власників транспортних засобів. – Стаття.

У статті досліджено зміст інституту адміністративної відповідальності власників транспортних засобів. Розглянуто поняття власників транспортних засобів відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо адміністративно-юрисдикційної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані технічними засобами, що працюють в автоматичному режимі, у контексті сучасних поглядів українських науковців. Досліджено юридичну сутність інституту адміністративної відповідальності власників транспортних засобів із погляду на цивільне та цивільне процесуальне законодавство. Охарактеризовано конструкцію правового впливу на суспільні відносини в галузі безпеки дорожнього руху за вчинення адміністративних правопорушень, зафіксованих технічними засобами в автоматичному режимі, за допомогою певних заходів процесуально-правового й адміністративно-організаційного характеру, що здійснюються різними суб'єктами, фізичними і юридичними особами цих правових відносин. Розглянуто досвід країн-членів Європейського Союзу (Великої Британії та Франції) у регулюванні адміністративної відповідальності власників транспортних засобів за вчинення правопорушення у сфері дорожнього руху, зафіксованого технічними засобами в автоматичному режимі. Зазначено, що специфіка змісту інституту адміністративної відповідальності власників транспортних засобів заснована на базових

принципах адміністративного права з метою забезпечення публічних інтересів, інтересів особи, суспільства та держави у сфері безпеки дорожнього руху щодо експлуатації об'єктів підвищеної небезпеки. Охарактеризовано недоліки нормативно-правового визначення власника транспортного засобу та правопорушника, який учинив адміністративне правопорушення, зафіксоване в автоматичному режимі, та запропоновано внесення змін у чинне законодавство.

Ключові слова: власник, транспортний засіб, адміністративна відповідальність, адміністративні правопорушення, безпека дорожнього руху, технічний засіб, що працює в автоматичному режимі.

Summary

Tesliuk Ya. O. The content of the institute of administrative responsibility of vehicle owners. – Article.

The article investigates the content of the institute of administrative responsibility of vehicle owners. The concept of vehicle owners in accordance with the Code of Administrative Offenses on Administrative and Jurisdiction Activities for Offenses in the Field of Road Safety has been considered, fixed by technical means operating in the automatic mode in the context of modern views of Ukrainian scientists. The legal nature of the institute of admin-

istrative liability of vehicle owners has been investigated in the light of civil and civil procedural legislation. The construction of the legal influence on public relations in the field of road safety for committing administrative offenses recorded by technical means in automatic mode is characterized by certain measures of procedural and legal and administrative-organizational character, carried out by different subjects of natural and legal persons of these legal relations. The experience of the Member States of the European Union (United Kingdom and France) on the legislation on administrative liability of vehicle owners for committing road traffic offenses fixed by technical means in automatic mode is considered. It is stated that the specific content of the Institute of Administrative Liability of vehicle owners is based on the basic principles of administrative law in order to ensure the public interests, interests of the individual, society and the state in the field of road safety in the operation of high-risk objects. The shortcomings of the regulatory and legal definition of the owner of the vehicle and the offender who committed the administrative offense are fixed in the automatic mode and the amendments to the current legislation are characterized.

Key words: owner, vehicle, administrative liability, administrative offenses, road safety, technical means operating in automatic mode.