

УДК 342.9

DOI: <http://doi.org/10.5281/zenodo.1193982>

С.М. ГУСАРОВ,

професор кафедри адміністративного права і процесу Харківського національного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор, член-кореспондент Національної академії правових наук України, м. Харків, Україна;
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8136-0694>

А.Т. КОМЗЮК,

професор кафедри адміністративного права і процесу Харківського національного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор, м. Харків, Україна; e-mail: komzukat@ukr.net;
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7377-9241>

О.Ю. САЛМАНОВА,

завідувач кафедри адміністративного права і процесу Харківського національного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор, м. Харків, Україна; e-mail: salmanova69@gmail.com;
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6376-1160>

ДЕЯКІ АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ РЕФОРМУВАННЯ ІНСТИТУТУ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ

S.N. GUSAROV,

Professor, Chair of Administrative Law and Process, Kharkiv National University of Internal Affairs, Doctor of Law, Professor, Corresponding Member, National Academy of Legal Sciences of Ukraine, Kharkiv, Ukraine;
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8136-0694>

A.T. KOMZIUK,

Professor, Chair of Administrative Law and Process, Kharkiv National University of Internal Affairs, Doctor of Law, Professor, Kharkiv, Ukraine; e-mail: komzukat@ukr.net;
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7377-9241>

O.YU. SALMANOVA,

Head, Chair of Administrative Law and Process, Kharkiv National University of Internal Affairs, Doctor of Law, Professor, Kharkiv, Ukraine; e-mail: salmanova69@gmail.com;
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6376-1160>

SOME ACTUAL QUESTIONS OF REFORMING THE INSTITUTION OF ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY

Історії реформування інституту адміністративної відповідальності в Україні практично стільки ж років, скільки й її незалежності. І це зрозуміло, адже з того часу почалось створення власного законодавства, яке спочатку формувалось шляхом часткового оновлення і визнання чинними законодавчих актів УРСР. Це стосувалось і законодавства, яке регулювало адміністративну відповідальність, – законодав-

ства про адміністративні правопорушення. Чинний на той час Кодекс про адміністративні правопорушення (далі – КпАП України), прийнятий ще 1984 р., хоча з багатьма змінами та доповненнями, продовжує діяти й тепер [1]. Вже давно прийняті і діють нові Цивільний, Кримінальний, Кримінальний процесуальний кодекси, а КпАП ніяк не отримує заміни. Всім і науковцям, і практикам зрозуміло, що цей Кодекс розроблявся у

зовсім інших соціально-політичних умовах і призначався для захисту відносин, багато з яких вже не є актуальними чи й взагалі не існують. Іншими словами, потреба у реформуванні законодавства про адміністративні правопорушення вже давно перезріла, проте якихось конкретних кроків щодо його здійснення досі не зроблено. Більше того, останніми роками навіть інтерес науковців до проблем інституту адміністративної відповідальності дещо знизився, хоча вони залишаються надзвичайно актуальними.

Необхідно підкреслити, що питанням адміністративної відповідальності в юридичній літературі завжди приділялось багато уваги, цей адміністративно-правовий інститут був чи не найкраще теоретично опрацьованим. Варто назвати імена Ю.П. Битяка, І.П. Голосніченка, І.Б. Коліушка, Т.О. Коломоєць, В.К. Колпакова, Д.М. Лук'янця, О.І. Остапенка та інших науковців, які багато праць присвятили різним аспектам правового регулювання адміністративної відповідальності. Було напрацьовано також основні напрямки та принципи реформування даного інституту, за останні десятиліття було підготовлено кілька варіантів КпАП України, проте всі вони залишились на папері. Останній реальний шанс прийняти новий КпАП України з'явився у 2012 р., коли у зв'язку з прийняттям нового Кримінального процесуального кодексу було поставлено завдання розробити новий Кодекс про адміністративні проступки і Закон про кримінальні проступки. Проте ні перший, ні другий так і не були прийняті. Причому, проект Кодексу про адміністративні проступки було підготовлено лише на доктринальному рівні, офіційного проекту немає й досі.

Головна причина такого стану речей – політична, адже запровадження інституту кримінальних проступків передбачає визнання ними, крім багатьох злочинів, значної кількості нинішніх адміністративних правопорушень, тобто фактично мова йде про криміналізацію великої кількості діянь. А цього не бажає робити жодна політична сила. Відтак склалася ситуація, коли в кримінальному процесуальному законодавстві положення щодо розслідування кримінальних проступків закріплено вже понад 5 років, а норми матеріального законодавства, якими б визначались поняття та види цих проступків, відсутні. Щодо адміністративних правопорушень, які доцільно визнати кримінальними проступками, адміністративісти практично однастайні: ними мають бути правопорушення, за які чинним за-

конодавством передбачаються стягнення більш суворі, ніж штраф. Відтак до них потраплять практично всі правопорушення, справи про які в наш час розглядаються судами (суддями).

Щодо проблеми існування судової юрисдикції в справах про адміністративні правопорушення варто сказати окремо. Справа в тому, що її постійне розширення призвело до того, що адміністративна відповідальність почала втрачати свій статус саме як адміністративної. Загальновідомо, що назва цього виду юридичної відповідальності походить насамперед від адміністративного порядку застосування заходів впливу за вчинення правопорушень. Цей порядок – одна з основних, системоутворюючих ознак адміністративної відповідальності. І якщо раніше правопорушення, розгляд справ про які було віднесено до компетенції суду, були справді поодинокими винятками, то останніми роками кількість таких справ неодмінно зростала, внаслідок чого зазначена ознака адміністративної відповідальності почала втрачати своє значення. Дійшло до того, що окремі науковці не визнають відносини адміністративної відповідальності цілком однорідними з іншими адміністративно-правовими відносинами, а відтак і не включають цей, безумовно, як уявляється, адміністративно-правовий інститут до Загальної частини адміністративного права (див., наприклад: [2]). Тому необхідно повернути адміністративній відповідальності її первинний, адміністративний характер, позбувшись невластивих їй явищ. Це стане можливим із врегулюванням кримінальних проступків і прийняттям нового Кодексу України про адміністративні проступки.

Прийняття нового КпАП України сприятиме вирішенню ще одного важливого завдання – реального кодифікації законодавства про адміністративні проступки. В наш час крім КпАП діє ще багато законодавчих актів, які регулюють адміністративну відповідальність, наприклад, Митний кодекс України. В той же час окремі законодавчі акти, які регулюють питання адміністративної відповідальності, повинні включатися до КпАП, що сприяє послідовній кодифікації законодавства про адміністративні правопорушення. Разом із тим норми деяких з них до КпАП України не включено, що не можна визнати нормальним, оскільки вже кодифіковане законодавство потребує ніби додаткової кодифікації. Тому потрібно передбачити механізм, який би забезпечував концентрацію всіх норм, які встановлюють адміністративну відповідальність, саме в цьому Кодексі. Інші ж нормативні акти можуть лише встановлювати її певні

особливості в тих чи інших сферах, та й то за умови, що ці особливості не можна передбачити в КпАП України [3, с.12].

Багато із згаданих актів стосуються відповідальності юридичних осіб, які досі офіційно суб'єктами адміністративних правопорушень не визнаються, положення КпАП України на них не поширюються, на чому наголосив і Конституційний Суд України [4]. В теорії адміністративного права питання про визнання суб'єктами адміністративної відповідальності юридичних осіб також залишається дискусійним [5].

У 2015 році до КпАП України були внесені значні зміни, зокрема: Кодекс доповнено статтею 14-2, в якій встановлено, що адміністративну відповідальність за правопорушення в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, несуть юридичні та фізичні особи, за якими зареєстровано транспортний засіб; примітка до ст.122 КпАП визнає суб'єктом порушення правил дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, юридичну або фізичну особу, за якою зареєстровано транспортний засіб. Тобто, в КпАП України юридичні особи вперше були названі суб'єктами адміністративного правопорушення (зокрема передбаченого ст.122 КпАП). Але в наш час система відеофіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху з різних причин не функціонує, насамперед через технічні проблеми.

Таким чином, можна констатувати, що законодавче визнання юридичної особи суб'єктом адміністративного проступку відбулося формально, а тому це питання й досі потребує законодавчого вирішення. Тому і з цієї точки зору прийняття нового КпАП України, яким передбачається врегулювати також питання адміністративної відповідальності юридичних осіб, має велике практичне значення.

Хоча кардинальних змін законодавство про адміністративні правопорушення за останні роки не зазнало, проте в нього було внесено багато змін та доповнень, деякі новації вплинули також на її провідні засади. Однією з таких засад є індивідуалізація адміністративної відповідальності. Тут варто нагадати положення ч.2 ст.61 Конституції України, відповідно до якої юридична відповідальність є індивідуальною. КпАП України (ст.33) також встановив досить чіткі правила з метою реалізації цього принципу. Зокрема при накладенні стягнення має бути враховано цілу низку обставин: характер вчиненого правопорушення, особу порушника, ступінь його вини, май-

новий стан, обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність. Проте в цій же нормі з неї зроблено виняток – зазначені обставини не враховуються при накладенні стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, у тому числі зафіксованому в автоматичному режимі. Встановлення такого винятку вже саме собою викликає запитання, оскільки воно порушує загальну логіку принципу індивідуалізації відповідальності. Тим більше, що розміри штрафів у згаданій сфері порівняно з іншими є досить значними і мають тенденцію до постійного зростання.

Збільшення розмірів штрафів за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху останнім часом у багатьох засобах масової інформації подають практично як єдиний ефективний засіб зменшення кількості таких правопорушень. Така ж думка часто звучить із вуст багатьох політиків і державних діячів. Разом з тим в теорії права завжди переважала думка, що посилення суворості санкцій дуже мало впливає на зменшення кількості правопорушень. Найбільш дієвим юридичним засобом для цього є забезпечення невідворотності юридичної відповідальності. В той же час говорити про невідворотність адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху в наш час не доводиться. Скоріше, навпаки: винятками є саме випадки притягнення за них до відповідальності. І тут вести мову необхідно про належне функціонування державного механізму протидії цим правопорушенням. Після ліквідації системи міліцейського контролю за безпекою дорожнього руху нову систему досі не створено, без чого не може застосовуватись належним чином і адміністративно-деліктне законодавство.

Основна проблема, як часто інформують ЗМІ, полягає у відсутності відеонагляду за дорожнім рухом, для організації якого необхідно обладнати шляхи і перехрестя відеокамерами. Проте з цього приводу виникає кілька запитань. По-перше, чи можна обладнати відеокамерами всі існуючі перехрестя? Інакше на неконтрольованих перехрестях порушення фактично будуть легалізованими. Причому, на перехресті однієї камери буде недостатньо, адже напрямків руху на ньому кілька. По-друге, чи зможуть ці технічні прилади визначати особу порушника? В ст.14-1 та 14-2 КпАП передбачено можливість притягнення до адміністративної відповідальності власників чи володільців транспортних засобів, що по суті є неконституційним, на що вказав Конституційний Суд України у рішенні від 22.12.2010

року [6]. В цьому рішенні мова також йде про індивідуалізацію відповідальності. У випадку, коли правопорушення зафіксовано в автоматичному режимі, реально лише визначено транспортний засіб, за допомогою якого його було вчинено. Особу ж, яка його вчинила, необхідно встановлювати в ході провадження в справі про це правопорушення. А це провадження здійснюють суб'єкти, наділені відповідними повноваженнями. Покладати на власника транспортного засобу обов'язок відповідати за правопорушення, якого він не вчиняв, суперечить не лише принципам права, але й здоровому глузду. В кримінальному праві це має назву «об'єктивне звинувачення». Так само суперечить загальним принципам адміністративної відповідальності, зокрема принципу презумпції невинуватості покладання на власника чи володільця транспортного засобу обов'язку повідомляти про особу справжнього порушника, тим самим практично доводити власну невинуватість.

Говорячи про державну систему забезпечення безпеки дорожнього руху, варто нагадати, що крім здійснення контролю за нею та застосування заходів юридичної відповідальності за правопорушення, які на неї посягають, вона включає ще й багато виховних, організаційних, управлінських, матеріально-технічних, правових та інших заходів. Заходи юридичної, зокрема адміністративної відповідальності варто віднести до крайніх засобів, коли інші виявились неефективними. Тому можна поставити запитання: що зроблено останнім часом різними органами державної влади з метою забезпечення належного функціонування зазначеної системи? Крім закликів до посилення адміністративної відповідальності згадати, на жаль, нічого.

Ще можна згадати хіба що наполегливість деяких чиновників у спробах запровадити відеофіксацію порушень правил дорожнього руху. Така система насправді потрібна, це світовий досвід. Проте ефективність такого контролю викликає сумніви, про що йшлося вище. В наш час існують й інші засоби контролю за дорожнім рухом, які можуть бути значно ефективнішими, ніж відеонагляд. Наприклад, у зарубіжних країнах все більшого поширення отримує обов'язкове обладнання автомобілів, задіяних у пасажирських перевезеннях, різними видами відеофіксаторів, своєрідними «чорними ящиками». «Чорний ящик» авто – це електронний блок контролю всіх його систем. Цифровий пристрій записує параметри стану автомобіля та його перебування на дорозі: швидкість, кут повороту керма, якість

дорожнього покриття, наявність перешкод, колір світлофорів, дорожню розмітку, наявність інших авто та пішоходів [7]. Такі технічні прилади дозволяють точно встановити, порушував водій правила дорожнього руху чи ні. Як уявляється, запровадити систему використання цих приладів значно простіше і економніше, ніж обладнати перехрестя відеокамерами. Є й інші технічні засоби обмеження і контролю руху автотранспорту, потрібні лише бажання і воля для їх системного впровадження.

Про забезпечення реалізації принципу індивідуалізації адміністративної відповідальності необхідно вести мову також у зв'язку з випадками все більшого поширення встановлення в нормах КпАП України точно визначеного розміру штрафу (наприклад, ст.ст.129, 130 та ін.). З одного боку, такі санкції є засобом запобігання корупції, але з іншого – вони не дозволяють призначати адміністративне стягнення у розмірі, який враховував би особу порушника та його майновий стан.

Тут варто врахувати ще одну обставину. В наш час розмір штрафу за згадані правопорушення залежить від офіційно встановленого неоподаткованого мінімуму доходів громадян, який становить 17 грн. Ця інформація не ілюструє майновий стан особи, тому використовувати його як масштаб для визначення розміру штрафу не зовсім доречно. Доцільніше було б запозичити досвід Німеччини та деяких інших європейських країн, в яких з цією метою використовується розмір денного заробітку порушника. Це дозволило б для різних осіб призначати різний розмір штрафу з урахуванням їх заробітку, але призначався б він у точно визначеній у санкції статті кількості – 5, 10, 15 денних заробітків. Тобто санкція є точно визначеною, але правозастосовник позбавлений можливості обирати конкретний розмір штрафу. Якщо особа не має заробітку, який офіційно обраховується, можна застосувати середню величину денного заробітку в країні.

Кілька слів варто сказати про загальну тенденцію до зростання розмірів штрафів як адміністративних стягнень. На користь такого зростання часто наводять приклади із зарубіжного досвіду. Проте методика такого порівняння частіш за все є не зовсім коректною. Наприклад, у тій же Німеччині розмір штрафу за керування автомобілем у нетверезому стані (більше 0,5 проміле) становить 500 € [8]. Але багато це чи мало? Дивлячись, з чим порівнювати. Якщо порівняти з українськими санкціями (приблизно 290 €), то досить багато. Але при цьому потрібно

також враховувати рівень життя в обох країнах. Для німецьких громадян 500 € становить приблизно 20 % середньомісячного заробітку [9], тоді як для громадян України 290 € – це більше, ніж середньомісячний заробіток [10]. Подібні порівняння з подібними результатами можна провести і щодо інших санкцій. Відтак виникає запитання: чи можна за вчинення адміністративного проступку позбавити громадянина місячного заробітку (до того ж, це середньостатистичний показник, реальний розмір доходу може бути набагато меншим)? Тому під час прийняття рішень про збільшення розмірів штрафів за будь-які правопорушення необхідно враховувати реальний майновий стан громадян і їх можливості сплачувати такі штрафи. Інакше державна політика в адміністративно-деліктній сфері може суттєво вплинути на майнові інтереси громадян, поклавши на них надмірно обтяжливі штрафні обов'язки.

Тому пріоритетним принципом забезпечення реалізації зазначеної політики має бути невідворотність відповідальності. Відповідний виховний вплив має і таке стягнення як попередження, якщо воно реально застосовується. Важливо лише, щоб це було справжнє попередження, яке в наступний раз перетвориться на значно суворіший захід впливу. Якщо ж постійно збільшувати суворість стягнень, але реально вони не застосовуються, то це не тільки не зменшить кількості правопорушень, а навіть навпаки, здатне її збільшити і сприяти формуванню у громадян правового нігілізму, неповаги до закону і держави.

Ще один момент, на який варто звернути увагу, говорячи про забезпечення невідворотності адміністративної відповідальності, це окремі випадки застосування такого стягнення як позбавлення громадян права керування транспортним засобом. Наприклад, ч.1 ст.130 КпАП України передбачає за керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, накладення на водіїв штрафу у розмірі шестисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами, а на інших осіб (маються на увазі особи, яким таке право не надано) – накладення штрафу в розмірі шестисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Відповідно до п.1.10 Загальних положень Правил дорожнього руху [11] водієм визначена особа,

яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія відповідної категорії. Водієм також є особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі.

Тобто для водіїв санкція значно суворіша, адже до них застосовується два стягнення, причому, позбавлення спеціального права, яке в даному випадку застосовується як додаткове, є суворішим, ніж штраф. Хоча з тексту норми Правил дорожнього руху й зрозуміло, що мати посвідчення водія може тільки особа, яка це право отримала законно, можливі випадки, коли транспортним засобом у стані сп'яніння керувала особа, яка була або позбавлена такого права, або взагалі його не отримувала. Згідно із санкцією ч.1 ст.130 КпАП України, до такої іншої особи може буде застосовано тільки штраф, застосування якого не перешкоджатиме їй у майбутньому, практично не обмеженому якимось часом, отримати в установленому порядку право на керування транспортним засобом.

У зв'язку з цим доцільною, на нашу думку, була б зміна змісту цього стягнення. Як уявляється, це має бути заборона керування транспортними засобами (так само, наприклад, як заборона займатись певною діяльністю), яка для водіїв виражається у позбавленні наданого права шляхом вилучення посвідчення водія, а для інших осіб – у неможливості його отримати протягом строку, на який застосовано стягнення.

Звичайно, практично реалізувати таку заборону можливо лише за умови організації належного обліку стягнень шляхом створення відповідних баз даних. На це варто звернути увагу, оскільки в ст.26 Закону України «Про національну поліцію» [12] серед видів інформаційних ресурсів, які формуються поліцією, базу даних стосовно осіб, яких позбавлено права керування транспортними засобами, не названо.

Певні суттєві новації, якими КпАП України було доповнено протягом останніх років, торкнулись не тільки матеріальних адміністративно-деліктних норм, але і процедур реалізації адміністративної відповідальності. Про деякі з них також варто сказати кілька слів. Так, широкий суспільний резонанс викликали зміни у порядку застосування штрафу на місці вчинення правопорушення. Такі повноваження отримала поліція, якій надано право у всіх випадках вчинення правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, розгляд яких віднесено до компетенції Національної поліції або які зафіксовано в автоматичному режимі, не складати

протоколи про них, а відразу виносити постанову, причому, незалежно від того, оспорує особа допущене порушення і адміністративне стягнення, що на неї накладається, чи ні. В усіх інших випадках накладення адміністративного стягнення на місці вчинення правопорушення таке оспорування вимагає від уповноваженої особи складення протоколу та його приєднання до постанови, що, певною мірою, перешкоджає подальшим діям посадових осіб щодо накладення стягнення і зобов'язує їх здійснювати провадження у загальному порядку. Можливість здійснювати прискорене провадження як виняток із загального правила варто в цілому визнати доцільною, оскільки завдяки цьому економиться час і сили не тільки суб'єктів провадження, але і громадян, щодо яких воно здійснюється. Проте це вірно для випадків, коли порушення очевидне, відповідним чином зафіксоване і відсутній будь-який спір щодо обґрунтованості стягнення. Інакше громадянин позбавляється можливості реалізувати права, якими його закон (ст.268 КпАП України) наділяє у провадженні: знайомитися з матеріалами справи, давати пояснення, подавати докази, заявляти клопотання; при розгляді справи користуватися юридичною допомогою адвоката, іншого фахівця у галузі права, який за законом має право на надання правової допомоги особисто чи за дорученням юридичної особи, виступати рідною мовою і користуватися послугами перекладача, якщо не володіє мовою, якою ведеться провадження.

Щодо справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху варто звернути увагу й на деякі інші особливості здійснення, які не зовсім узгоджуються із загальними правилами провадження.

Наприклад, постанова по такій справі відповідно до ст.283 КпАП України вже однозначно має містити дані про розмір штрафу та порядок його сплати, хоча постанова може бути не тільки про накладення стягнення, а й про закриття справи. Частина друга статті 291 КпАП України взагалі встановлює правило, яке порушує конституційне право громадян на оскарження рішень і дій суб'єктів владних повноважень. Відповідно до неї постанова по справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, у тому числі зафіксоване в автоматичному режимі, набирає законної сили після її вручення особі або отримання поштового повідомлення про вручення, або про відмову в її отриманні. Тобто особа має виконувати постанову незалежно від того, бажає чи не бажає її оскаржити, ще навіть не ознайомившись з нею. Є й багато інших неузгодженостей у нормах КпАП України, які визначають особливості провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

З викладеного можна зробити висновок, що окремі положення КпАП України суперечать не тільки загальному змісту принципів юридичної, зокрема адміністративної відповідальності, але і конкретним положенням Конституції України, а також іншим нормам самого ж КпАП. У зв'язку з цим існує нагальна необхідність у якнайшвидших розробці та прийнятті нового Кодексу України про адміністративні проступки, в якому зазначені суперечності та неузгодженості буде усунуто, а всі норми будуть чітко відповідати вимогам Конституції України і принципам правової держави.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення : від 07.12.1984 № 8073–Х. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1984. Додаток до № 52. Ст. 1122.
2. Загальне адміністративне право : підручник [Гриценко І. С., Мельник Р. С., Пухтецька А.А. та ін.] ; за заг. ред. І. С. Гриценка. К. : Юрінком Інтер, 2015. 568 с.
3. Адміністративна відповідальність в Україні : навчальний посібник / за заг. ред. доц. А. Т. Комзюка. 2-е вид., перероб. і доп. Харків : Ун-т внутр. справ, 2001. 99 с.
4. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням відкритого акціонерного товариства «Всеукраїнський Акціонерний Банк» щодо офіційного тлумачення положень пункту 22 частини першої статті 92 Конституції України, частин першої, третьої статті 2, частини першої статті 38 Кодексу України про адміністративні правопорушення (справа про відповідальність юридичних осіб). *Офіційний вісник України*. 2001. № 24. Ст. 1076.
5. Комзюк А. Т., Липій Є. А. Адміністративна відповідальність юридичних осіб: деякі проблеми правового регулювання. *Право і безпека*. 2017. № 2 (65). С. 34–38.
6. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням громадянина Багінського Артема Олександровича щодо офіційного тлумачення положень частини першої статті 14-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення (справа про адміністративну

- відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху). URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/v023p710-10>.
7. «Чорний ящик» для автомобіля. URL: <http://gk-press.if.ua/x3553>.
 8. Дорожні штрафи в різних країнах світу. URL: <https://travel.tochka.net/ua/9152-dorozhnye-shtrafy-v-raznykh-stranakh-mira>.
 9. Список країн за середньою заробітною платою. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Список_країн_за_середньою_заробітною_платою.
 10. Середня заробітна плата. URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/labour/salary/average>.
 11. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. *Офіційний вісник України*. 2001. № 41. Ст. 1852.
 12. Про національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 № 580–VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 40–41. Ст. 379.

REFERENCES

1. Kodeks Ukrayiny pro administratyvni pravoporushennya [Code of Ukraine on Administrative Offenses]. *Zakon Ukrayiny* (07.12.1984 No 8073–X). *Vidomosti Verkhovnoyi Rady URSR*, (Dodatok do No 52). 1122 (in Ukr.).
2. Hrytsenko, I. S., Mel'nyk, R. S., & Pukhtets'ka, A.A. etc. (2015). *Zahal'ne administratyvne pravo: pidruchnyk* [General administrative law: a textbook]. Kyiv: Yurinkom Inter (in Ukr.).
3. Komzyuk, A. T. (Red.). (2001). *Administrativna vidpovidal'nist' v Ukrayini: navchal'nyy posibnyk* [Administrative responsibility in Ukraine: tutorial]. Kharkiv: Un-t vnutr. sprav (in Ukr.).
4. Rishennya Konstytutsiynoho Sudu Ukrayiny u spravi za konstytutsiynym zvernennym vidkrytoho aktsionernoho tovarystva «Vseukrayins'kyy Aktsionernyy Bank» shchodo ofitsiynoho tlumachennya polozhen' punktu 22 chastyny pershoyi statti 92 Konstytutsiyi Ukrayiny, chastyn pershoyi, tret'oyi statti 2, chastyny pershoyi statti 38 Kodeksu Ukrayiny pro administratyvni pravoporushennya (sprava pro vidpovidal'nist' yurydychnykh osib) [The decision of the Constitutional Court of Ukraine in the case of the constitutional appeal of the open joint-stock company «All-Ukrainian Joint Stock Bank» regarding the official interpretation of the provisions of paragraph 22 of part one of Article 92 of the Constitution of Ukraine, parts one, three, and the first part of Article 38 of the Code of Administrative Offenses legal entities)]. *Ofitsiynyy visnyk Ukrayiny*, 2001. (24). 1076 (in Ukr.).
5. Komzyuk, A. T., & Lypiy, YE. A. (2017). Administrativna vidpovidal'nist' yurydychnykh osib: deyaki problemy pravovoho rehulyuvannya [Administrative liability of legal entities: some problems of legal regulation]. *Pravo i bezpeka*, (2/65). 34–38 (in Ukr.).
6. Rishennya Konstytutsiynoho Sudu Ukrayiny u spravi za konstytutsiynym zvernennym hromadyanyna Bahins'koho Artema Oleksandrovycha shchodo ofitsiynoho tlumachennya polozhen' chastyny pershoyi statti 14-1 Kodeksu Ukrayiny pro administratyvni pravoporushennya (sprava pro administrativnu vidpovidal'nist' u sferi zabezpechennya bezpeky dorozhn'oho rukhu) [The decision of the Constitutional Court of Ukraine in the case of the constitutional petition of a citizen of Baginsky Artem Oleksandrovych regarding the official interpretation of the provisions of part one of Article 14-1 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses (the case on administrative liability in the field of ensuring road safety)]. Retrieved from: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/v023p710-10>.
7. «Chornyy yashchyyk» dlya avtomobilya [«Black box» for a car]. Retrieved from: <http://gk-press.if.ua/x3553> (in Ukr.).
8. Dorozhni shtrafy v riznykh krayinakh svitu [Road fines in different countries of the world]. Retrieved from: <https://travel.tochka.net/ua/9152-dorozhnye-shtrafy-v-raznykh-stranakh-mira>.
9. Spysok krayin za seredn'oyu zarobitnoyu platoyu [List of countries by average wage]. Retrieved from: https://uk.wikipedia.org/wiki/Список_країн_за_середньою_заробітною_платою (in Ukr.).
10. Serednya zarobitna plata [Average salary]. Retrieved from: <https://index.minfin.com.ua/ua/labour/salary/average> (in Ukr.).
11. Pro Pravyla dorozhn'oho rukhu [On the Rules of the Road]. *Postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny* (10.10.2001 No 1306). *Ofitsiynyy visnyk Ukrayiny*, (41). 1852 (in Ukr.).
12. Pro natsional'nu politsiyu [About the National Police]. *Zakon Ukrayiny* (02.07.2015 No 580–VIII). *Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrayiny*, (40–41). 379 (in Ukr.).

Надійшла: 21.11.2017

Гусаров С. М., Комзюк А. Т., Салманова О. Ю. Деякі актуальні проблеми реформування інституту адміністративної відповідальності. Форум права: електрон. наук. фахове вид. 2017. № 5. С. 112–119. URL: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/FP_index.htm_2017_5_17.pdf

DOI: <http://doi.org/10.5281/zenodo.1193982>

Проаналізовано деякі сучасні проблеми законодавчого регулювання адміністративної відповідальності в Україні. Наголошено на необхідності забезпечення реалізації конституційних принципів відповідальності, зокрема її індивідуалізації. Зроблено висновок про необхідність реального реформування законодавства про адміністративні правопорушення шляхом розробки і прийняття нового Кодексу України про адміністративні проступки.

Ключові слова: адміністративна відповідальність, адміністративне правопорушення, адміністративне стягнення, провадження, реформування

Гусаров С.Н., Комзюк А.Т., Салманова Е.Ю. Некоторые актуальные проблемы реформирования института административной ответственности

Проанализированы некоторые современные проблемы законодательного регулирования административной ответственности в Украине. Отмечена необходимость обеспечения реализации конституционных принципов ответственности, в частности ее индивидуализации. Сделан вывод о необходимости реального реформирования законодательства об административных правонарушениях путем разработки и принятия нового Кодекса Украины об административных проступках.

Ключевые слова: административная ответственность, административное правонарушение, административное взыскание, производства, реформирования

Gusarov S.N., Komziuk A.T., Salmanova O.Yu. Some Actual Questions of Reforming the Institution of Administrative Responsibility

Some modern problems of legislative regulation of administrative responsibility in Ukraine are analyzed in the article. It was mentioned that in 2012 due to the adoption of new Criminal Procedural Code of Ukraine the task to develop new Code of administrative offenses and Law on criminal offenses was made. Nevertheless neither first, nor second wasn't adopted. Moreover, the draft of the Code of administrative offenses was made only in doctrinal level, the official draft is still absent. The new Code should consist only that offenses, which cases are considered in administrative order. Therefore, administrative offenses, which cases now consider by court (judges), it is expedient to define as criminal offenses. The necessity of ensuring the real codification of the legislation on administrative offenses is determined, wherefore to provide the mechanism, which would ensure concentration of all norms which set administrative responsibility, in Code of administrative offenses. It should also regulate the issue of administrative responsibility of legal entities, the recognition of which as the subjects of this responsibility in our time remains controversial. The necessity of ensuring of the constitutional principles of responsibility implementation, in particular its individualization, was highlighted.

Attention is drawn to the spread of opinion about the decisive role of increasing of the amount of fines for offenses in the field of traffic safety in reducing the number of such offenses. The view on the increasing of severity of sanctions that had very little effect on reducing the number of offenses was maintained. The most effective legal remedy for this is to ensure the inevitability of legal responsibility. It is concluded that certain provisions of the Code of Ukraine on Administrative Offenses contradict not only the general principles of legal, in particular administrative responsibility, but also specific provisions of the Constitution of Ukraine, as well as other norms of the same Code. In connection with this, there is an urgent need for the adoption of a new Code of Administrative Offenses of Ukraine in which these contradictions and inconsistencies will be eliminated, and all norms will clearly meet the requirements of the Constitution of Ukraine and the principles of the state of law.

Key words: administrative liability, administrative offense, administrative penalty, proceedings, reforming