**ВИСНОВОК**

**на проект Закону України**

**«Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо відповідальності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху зафіксовані в автоматичному режимі про порушення перевезень небезпечних вантажів, правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів»**

Метою поданого законопроекту, як це зазначено у пояснювальній записці до нього, є невідворотність відповідальності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху зафіксованих в автоматичному режимі порушень перевезень небезпечних вантажів, правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів для власника (співвласника), юридичних та фізичних осіб, за якими зареєстровано транспортний засіб, згідно з встановленими законодавством нормами та як наслідок підвищення рівня безпеки на автошляхах, зниження смертності, збереження коштів профільного бюджету.

Для досягнення вказаної мети у законопроекті пропонується внести зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), а також до законів України «Про дорожній рух», «Про автомобільні дороги» та «Про автомобільний транспорт», відповідно до яких: 1) статті 14-1, 14-2, 132-1, 258, 279-1 – 279-4, 300-1, частину другу статті 33, абзац перший частини першої статті 122-2, примітку до статті 123 КУпАП, статтю 53-1 Закону України «Про дорожній рух», статті 33, 49 Закону України «Про автомобільні дороги» викласти у новій редакції; 2) посилити відповідальність за рух транспортних засобів, сільськогосподарської техніки і машин на гусеничному ходу проїзною частиною доріг з твердим покриттям та їх узбіччями (частина третя статті 139 КУпАП в редакції проекту); 3) встановити у статті 122-2 КУпАП відповідальність водіїв транспортних засобів, що здійснюють автомобільні перевезення пасажирів та/або вантажів, за невиконання вимог щодо зупинки уповноважених посадових осіб; 4) передбачити у Законі України «Про автомобільні дороги» адміністративно-господарську відповідальність перевізників за порушення законодавства про автомобільні дороги тощо.

За результатами розгляду поданого законопроекту Головне науково-експертне управління вважає за необхідне зазначити таке.

***Щодо змін до КУпАП***

1. Як зазначається у пояснювальній записці, законопроект має впровадити *ефективний* механізм притягнення до 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, чи фотозйомку або відеозапис *з вимірюванням (зважуванням) габаритно-вагових параметрів фактичної маси та навантаження на вісь (осі) транспортного засобу* та функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах). Однак запропоновані зміни навряд чи спроможні вирішити поставлені завдання, оскільки вони фактично не змінюють існуючі правовідносини по суті та *значно ускладнюють* розуміння та правозастосування окремих норм КУпАП.

Зокрема, у проекті пропонується у кожній статті КУпАП, у якій йдеться про особливості притягнення до відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в *автоматичному режимі*, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, *зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису)*, зробити уточнення про *«рух транспортних засобів, сільськогосподарської техніки і машин на гусеничному ходу проїзною частиною доріг з твердим покриттям та їх узбіччями, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), порушення правил проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису) з вимірюванням (зважуванням) габаритно-вагових параметрів, у тому числі ширини, довжини, висоти, фактичної маси та/або навантаження на вісь (осі) транспортного засобу (за допомогою технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, чи засобами фото- і кінозйомки, відеозапису, чи вимірювального та/або зважувального обладнання габаритно-вагових параметрів, у тому числі ширини, довжини, висоти, фактичної маси та/або навантаження на вісь (осі) транспортного засобу»)*» (див. зміни до статей 14-1, 14-2, 33, 258, 268, 279-1 – 279-4, 280, 283, 285, 289, 291, 299, 300-1 КУпАП).

На наш погляд, така пропозиція є сумнівною, оскільки зазначене вище доповнення є занадто громіздким та важким для сприйняття, що може значно ускладнити застосування відповідних норм на практиці. До того ж, оскільки з матеріалів пояснювальної записки та тексту законопроекту можна зробити висновок, що для автоматичної фіксації порушень руху транспортних засобів, сільськогосподарської техніки і машин на гусеничному ходу проїзною частиною доріг з твердим покриттям та їх узбіччями будуть використовуватись ті самі матеріальні засоби системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, що й для інших порушень правил дорожнього руху (перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів; проїзду на заборонний сигнал світлофора; порушень правил зупинки і стоянки; порушень правил руху і зупинки на смузі для маршрутних транспортних засобів; порушень встановленої для транспортних засобів заборони виїзду на смугу зустрічного руху; порушень правил руху через залізничний переїзд; порушень встановленої для транспортних засобів заборони рухатися тротуарами чи пішохідними доріжками тощо), немає сенсу окремо згадувати вказане правопорушення у зазначених вище статтях КУпАП.

Питання щодо можливості здійснення автоматичної фіксації зазначених вище правопорушень вирішуються шляхом внесення змін до підзаконних нормативно-правових актів, зокрема, до пункту 7 Порядку функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 10 листопада 2017 р. № 833.

Що ж стосується *«вимірювання (зважування) габаритно-вагових параметрів, у тому числі ширини, довжини, висоти, фактичної маси та/або навантаження на вісь (осі) транспортного засобу (за допомогою технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, чи засобами фото- і кінозйомки, відеозапису, чи вимірювального та/або зважувального обладнання габаритно-вагових параметрів, у тому числі ширини, довжини, висоти, фактичної маси та/або навантаження на вісь (осі) транспортного засобу»*, то вказані засоби фіксації «порушення правил проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами» взагалі виходять за межі предмету правового регулювання КУпАП. Положення щодо їх обов’язковості та порядку застосування мають міститися у відповідному регулятивному законодавстві.

2. Юридично некоректною, на наш погляд, є пропозиція законопроекту щодо викладення у новій редакції статті 14-1 КУпАП «Відповідальність власників (співвласників) транспортних засобів». Адже, *по-перше*, зазначену статтю, в якій встановлювалась відповідальність власників (співвласників) транспортних засобів за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у разі їх фіксації працюючими в автоматичному режимі спеціальними технічними засобами, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, рішенням Конституційного Суду України від 22 грудня 2010 року № 23-рп/2010 (справа про адміністративну відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; далі – Рішення КСУ № 23-рп/2010) *було визнано такою, що не відповідає Конституції України*. Відповідно до приписів частини другої статті 152 Основного Закону України закони, інші акти або їх окремі положення, що визнані неконституційними, втрачають чинність з дня ухвалення Конституційним Судом України рішення про їх неконституційність, якщо інше не встановлено самим рішенням, але не раніше дня його ухвалення. Тобто, на даний час стаття 14-1 КУпАП є такою, що втратила чинність.

*По-друге*, звертаємо увагу, що, не зважаючи на рішення КСУ № 23-рп/2010, Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 14 липня 2015 року № 596-VIII КУпАП було доповнено новою статтею 14-2, у якій встановлено особливості відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. При цьому у вказаній нормі (у редакції Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування сфери паркування транспортних засобів» від 21 грудня 2017 року № 2262-VIII) знову ж таки *презюмується* вина власника транспортного засобу, на якого і покладається «тягар» доведення власної невинуватості у порушенні правил дорожнього руху, які зафіксовані у автоматичному режимі.

Що ж стосується поданого законопроекту, то запропоновані у ньому зміни до КУпАП не тільки не усувають зазначені вище дефекти чинного законодавства України про адміністративні правопорушення, а ще більше їх посилюють, розширюючи коло адміністративних правопорушень, зафіксованих в автоматичному режимі, відповідальність за які несе власник транспортного засобу. Головне управління вже неодноразово звертало увагу у своїх висновках на відповідні законопроекти на неприпустимість таких законодавчих приписів з огляду на таке:

1) Відповідно до статті 62 Конституції України особа вважається невинуватою у вчиненні злочину і не може бути піддана кримінальному покаранню, доки її вину не буде доведено в законному порядку і встановлено обвинувальним вироком суду. Ніхто не зобов’язаний доводити свою невинуватість у вчиненні злочину. Хоча Основний Закон України прямо не встановлює презумпції невинуватості особи у вчиненні *адміністративного правопорушення*, однак очевидним є те, що принцип невинуватості особи повною мірою стосується й осіб, що обвинувачуються у вчиненні адміністративних правопорушень, за які настає відповідальність карального (а не компенсаційного) характеру. У разі вчинення правопорушення такого роду (до їх числа відносяться злочини та адміністративні правопорушення) стороною, яка звинувачує особу у правопорушенні, зазвичай виступає держава в особі відповідних уповноважених органів чи посадових осіб. З огляду на це цілком очевидним є те, що саме держава в особі відповідних органів має доводити не лише факт правопорушення (а за допомогою фіксації в автоматичному режимі та/або режимі фотозйомки/відеозапису у випадках, про які йдеться у законопроекті, може бути доведений лише факт правопорушення та участь у ньому певного транспортного засобу, сільськогосподарської техніки і машин на гусеничному ходу), а й вину особи, яка його вчинила. Таким чином, презумпція невинуватості має діяти не лише для випадків обвинувачення у вчиненні злочину, але й щодо адміністративних правопорушень. Слід зазначити, що викладена вище позиція не є оригінальною позицією Головного науково-експертного управління, вона є усталеною й дістала відповідне відображення в науці адміністративного права[[1]](#footnote-1);

2) Відповідно до частини 2 статті 6 Європейської конвенції з прав людини «кожен, кого обвинувачено у вчиненні кримінального правопорушення, вважається невинуватим доти, доки його вину не буде доведено в законному порядку». При цьому Європейський суд з прав людини (далі – ЄСПЛ) неодноразово підтверджував свою позицію про те, що на національному рівні певні правопорушення можуть вважатися адміністративними або дисциплінарними проступками, однак, з огляду на цілі Конвенції, окремі з таких проступків слід визнавати «кримінальними правопорушеннями» в автономному, конвенційному значенні цього поняття. У зв’язку з цим ЄСПЛ поширює стандарти, які встановлює Конвенція для кримінального провадження, на провадження у справах про адміністративні правопорушення[[2]](#footnote-2). Наприклад, у справі *«Лучанінова проти України»* (рішення від 9 червня 2011 року) провадження у справі про адміністративне правопорушення за частиною 1 статті 51 КУпАП стосовно заявниці, яка вчинила дрібну крадіжку на загальну суму 0,42 грн., ЄСПЛ розцінив як кримінальне для цілей застосування Конвенції «з огляду на загальний характер законодавчого положення, яке порушила заявниця, а також профілактичну та каральну мету стягнень, передбачених цим положенням»;

3) Обов’язок відповідних органів держави доводити вину особи у вчиненні адміністративного правопорушення (від якого ці органи не можуть звільнятись шляхом покладення на обвинувачених осіб обов’язку доводити свою невинуватість) випливає також із поняття адміністративного правопорушення (відповідно до статті 9 КУпАП це протиправна, *винна (умисна або необережна)* дія чи бездіяльність, яка посягає на громадський порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління і за яку законом передбачено адміністративну відповідальність), із наявності у КУпАП визначення вини у вчиненні адміністративного правопорушення у вигляді умислу чи необережності (статті 10 та 11 КУпАП), а також із вимог статті 280 КУпАП, відповідно до якої орган (посадова особа) при розгляді справи про адміністративне правопорушення зобов’язаний з’ясувати: чи було вчинено адміністративне правопорушення, *чи винна дана особа в його вчиненні, чи підлягає вона адміністративній відповідальності, чи є обставини, що пом’якшують і обтяжують відповідальність*, чи заподіяно майнову шкоду, чи є підстави для передачі матеріалів про адміністративне правопорушення на розгляд громадської організації, трудового колективу, а також з’ясувати інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи, що у разі фіксацій правопорушення технічними засобами, що мають функції фотозйомки, відеозапису, зробити неможливо;

4) «Презумпція вини» власника транспортного засобу (передбачена як чинною статтею 14-2 КУпАП, так і у проекті) суперечить також меті адміністративного стягнення. Згідно зі статтею 23 КУпАП адміністративне стягнення є мірою відповідальності і *застосовується з метою виховання особи, яка вчинила адміністративне правопорушення*, в дусі додержання законів України, поваги до правил співжиття, а також запобігання вчиненню нових правопорушень як самим правопорушником, так і іншими особами. Проект фактично передбачає «виховання» особи, вина якої у вчиненні адміністративного правопорушення не доведена, що не сприятиме зміцненню правопорядку. Навпаки, притягнення до адміністративної відповідальності невинуватої особи може *викликати з її боку обурення та неповагу* до держави та чинного законодавства у майбутньому.

З огляду на це Головне управління вважає, що основна концептуальна ідея законопроекту, яка полягає у подальшому розширенні презумпції вини власника транспортного засобу у вчиненні відповідних адміністративних правопорушень, є хибною, а її реалізація може потягти за собою серйозні порушення прав людини при притягненні до відповідальності не лише за окремі автотранспортні правопорушення, а й за будь-яке правопорушення взагалі.

Аналогічні зауваження стосуються також приміток до статей 123, 132-1, 139 КУпАП (в редакції законопроекту).

*По третє*, у законопроекті одночасно пропонуються зміни до статті 14-2 КУпАП «Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису)», які за змістом є майже ідентичними запропонованій редакції статті 14-1 КУпАП. На наш погляд, дублювання одних і тих самих положень у різних статтях КУпАП є зайвим та недоцільним законодавчим кроком.

*По-четверте*, у статті 14-1 КУпАП (у редакції проекту) встановлюється, що притягнення до *адміністративної відповідальності* особи (фізичної особи або керівника юридичної особи), за якою зареєстровано транспортний засіб та/або належного користувача відповідного транспортного засобу за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, або зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), передбачених відповідними статтями Особливої частини КУпАП, *не звільняє від адміністративно-господарських санкцій* до суб’єкта господарювання за ці порушення передбачені Законами України «Про автомобільні дороги» та «Про автомобільний транспорт». Цей припис потребує коригування, оскільки відповідно до частини другої статті 55 Господарського кодексу України суб’єктами господарювання є: 1) господарські організації – юридичні особи, створені відповідно до Цивільного кодексу України, державні, комунальні та інші підприємства, створені відповідно до цього Кодексу, а також інші юридичні особи, які здійснюють господарську діяльність та зареєстровані в установленому законом порядку; 2) *громадяни України, іноземці та особи без громадянства, які здійснюють господарську діяльність та зареєстровані відповідно до закону як підприємці*. При цьому за відповідні порушення, зафіксовані у автоматичному режимі, як чинний КУпАП, такі положення КУпАП у редакції проекту передбачають адміністративну відповідальність для фізичних осіб-підприємців (див. статті 123, 132-1 та ін.). Отже за умови набрання чинності положеннями проекту, що розглядається, фізичні особи за вчинення одного і того ж діяння будуть двічі притягуватися до відповідальності, що є неприпустимим.

Аналогічне за змістом зауваження стосується примітки до статті 132-1 КУпАП (в редакції законопроекту).

3. У запропонованій у проекті статті 122-2 КУпАП встановлюється відповідальність за невиконання водіями транспортних засобів, що здійснюють автомобільні перевезення пасажирів та/або вантажів, вимог уповноважених посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, та його територіальних органів, які мають відповідну екіпіровку (формений одяг та/або розпізнавальний знак). Водночас, у статті 33 Закону України «Про автомобільні дороги» (в редакції проекту) контроль за рухом транспортних засобів автомобільними дорогами загального користування здійснюється не тільки органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, а й органами Національної поліції. Отже, запропоноване формулювання потребує відповідного уточнення.

4. Примітки до статей 123, 132-1, 139 КУпАП (у редакції проекту), у яких визначається суб’єктний склад відповідних правопорушень, на наш погляд, є зайвими, адже вони фактично дослівно відтворюють приписи статей 14-1, 14-2 КУпАП (у редакції проекту). До того ж, за усталеними правилами конструювання норм Особливої частини КУпАП суб’єкт того чи іншого адміністративного правопорушення визначається безпосередньо у диспозиції або санкції відповідної статті (за винятком особливостей, передбачених у Загальній частині цього Кодексу).

Крім того, не можна погодитися із пропозицією встановити у примітках до статей 123, 132-1, 139 КУпАП правила про те, що «у разі внесення змін до постанови про накладення адміністративного стягнення з підстав, встановлених абзацом третім частини першої статті 279-3 цього Кодексу, суб’єктом цього правопорушення може бути особа, яка керувала транспортним засобом у момент вчинення правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі або в режимі фотозйомки (відеозапису)». Така позиція обумовлена тим, що у статті 279-3 КУпАП йдеться про «звільнення відповідальної особи, зазначеної у частині першій статті 14-2 цього Кодексу, особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України, від адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі». Тобто, зазначений порядок звільнення від адміністративної відповідальності застосовується вже після винесення постанови уповноваженим органом (його посадовою особою) у конкретній справі та достатньо врегульований у статті 279-3 КУпАП, а тому вказівка на цей факт додатково у статтях, де визначені склади таких правопорушень, є зайвою та недоцільною.

5. Законопроект також містить окремі техніко-юридичні недоліки. Так, наприклад, у частині першій статті 139 КУпАП (в редакції проекту) адміністративним правопорушенням визнається «пошкодження автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів, трамвайних колій, технічних засобів регулювання дорожнього руху …, крім *справ про адміністративні правопорушення*, *зазначені* у частині третій цієї статті». Однак, на момент вчинення правопорушення ще не існує «справи про адміністративне порушення». Таким чином, у даній нормі доцільніше використовувати словосполучення «крім *правопорушень,* передбачених частиною третьою цієї статті».

***Щодо змін до Закону України «Про дорожній рух»***

У чинній частині третій статті 53-1 Закону України «Про дорожній рух» передбачено, що порядок та особливості притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), визначаються  [*Кодексом України про адміністративні правопорушення*](http://zakon.rada.gov.ua/rada/show/80731-10)*.* У проекті пропонується змінити положення зазначеної статті, додавши до переліку нормативно-правових актів, що врегульовують відносини притягнення до адміністративної відповідальності за порушення, зафіксовані в автоматичному режимі або в режимі фотозйомки (відеозапису), також закони України «Про дорожній рух», «Про автомобільні дороги» та «Про автомобільний транспорт». На наш погляд, такі законодавчі нововведення є юридично некоректними, оскільки у вказаних законодавчих актах (як у чинній редакції, так і у редакції проекту) *порядок притягнення до адміністративної відповідальності за адміністративні правопорушення не визначається і не повинен визначатись*.

***Щодо змін до Закону України «Про автомобільні дороги»***

У частині другій статті 49 Закону України «Про автомобільні дороги» (у редакції проекту) пропонується встановити адміністративно-господарську відповідальність за рух підвідомчих технологічних транспортних засобів, сільськогосподарської техніки і машин на гусеничному ходу проїзною частиною доріг з твердим покриттям та їх узбіччями, рух транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, з порушенням порядку, встановленого Кабінетом Міністрів України, а також за відмову водія транспортного засобу від проходження габаритно-вагового контролю, блокування роботи габаритно-вагового комплексу, та/або самовільне залишення місця проведення контролю. При цьому *розгляд справ про накладення адміністративно-господарських штрафів за порушення, зазначені у цій статті, має здійснюватися в порядку, визначеному Кодексом України про адміністративні правопорушення* (частина п’ята статті 49 Закону України «Про автомобільні дороги» у редакції проекту). Фактично у проекті пропонується на рівні вказаного Закону закріпити перелік порушень без визначення конкретних санкцій за їх вчинення, зробивши при цьому відсилку до норм, начебто передбачених КУпАП.

Пропонована законодавча конструкція, на наш погляд, є некоректною. Норми, якими передбачається відповідальність за конкретні правопорушення, повинні містити диспозицію, у якій безпосередньо викладаються об’єктивні та суб’єктивні ознаки цього правопорушення, а також санкцію, де передбачається певний вид та розмір того чи іншого стягнення.

Особливо слід зважати на те, що КУпАП визначає, які саме діяння визнаються адміністративними правопорушеннями, встановлює санкції за їх вчинення та визначає порядок провадження у справах про такі правопорушення. Суб’єктами відповідальності за адміністративні правопорушення, передбачені у КУпАП, є виключно фізичні особи. Відповідно і порядок притягнення до відповідальності за адміністративні правопорушення у КУпАП визначений у розрахунку на притягнення до відповідальності саме порушника – фізичної особи. Що ж стосується адміністративно-господарських штрафів, про які йдеться у законопроекті, то їх визначення не входить до предмету правового регулювання КУпАП. Принагідно звертаємо увагу, що адміністративно-господарський штраф – це грошова сума, що сплачується суб'єктом господарювання до відповідного бюджету у разі порушення ним встановлених правил здійснення господарської діяльності. Перелік порушень, за які з суб'єкта господарювання стягується штраф, розмір і порядок його стягнення визначаються законами, що регулюють податкові та інші відносини, в яких допущено правопорушення (див. статтю 241 Господарського кодексу України). Відтак питання про розміри відповідних адміністративно-господарських штрафів, підстави та порядок їх застосування у даному разі слід вирішувати безпосередньо в Законі України «Про автомобільні дороги».

***Щодо змін до Закону України «Про автомобільний транспорт»***

Дещо сумнівною, на наш погляд, є пропозиція законопроекту внести зміни до абзацу третього частини першої статті 60 вказаного Закону, якими виключається адміністративно-господарська відповідальність автомобільних перевізників у разі перевезення вантажів з перевищенням габаритних або вагових обмежень *без наявності у водія дозволу*, який дає право на рух автомобільними дорогами України, виданого компетентними уповноваженими органами, або документу про внесення плати за проїзд великовагових (великогабаритних) транспортних засобів, якщо перевищення вагових або габаритних обмежень над визначеними законодавством становить менше семи відсотків. Адже за умови прийняття законопроекту у пропонованій редакції автомобільні перевізники – юридичні особи в таких випадках взагалі залишаться безкарними. У той же час, перевізники – фізичні особи-підприємці за аналогічні діяння будуть притягатися до адміністративної відповідальності, передбаченої статтею 132-1 КУпАП «Порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів та правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами». На наш погляд, така законодавча «нерівність» різних категорій суб’єктів господарювання є несправедливою.

**Узагальнюючий висновок: за результатами розгляду в першому читанні законопроект доцільно повернути суб’єктам права законодавчої ініціативи на доопрацювання.**

**Перший заступник керівника**

**Головного управління С.О. Гудзинський**

Вик.: В.П. Попович Т.О. Ругаєва

1. Див: Адміністративне право України. Академічний курс: Підруч.: У двох томах: Том 1. – К.: «Юридична думка», 2007. – с. с. 496-499. [↑](#footnote-ref-1)
2. Основоположним у цьому плані вважається рішення ЄСПЛ у справі «*Engel and Others v. the Netherlands*» від 8 червня 1976 р. [↑](#footnote-ref-2)