

АДМІНІСТРАТИВНЕ ТА ФІНАНСОВЕ ПРАВО

УДК 342.922:351.811.122(477)
DOI <https://doi.org/10.15421/392181>

Битяк О. В.,

*науковий співробітник наукового сектора конституційного та адміністративного права
Науково-дослідного інституту державного будівництва та місцевого самоврядування*

СУБ'ЄКТИ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЗАФІКСОВАНИХ В АВТОМАТИЧНОМУ РЕЖИМІ

SUBJECTS OF ADMINISTRATIVE OFFENSES IN THE FIELD OF ENSURING ROAD SAFETY, RECORDED IN AUTOMATIC MODE

Наукова стаття присвячена дослідженню питання належного впорядкування суб'єктного складу правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі, і узгодження його правового визначення із загальними юридичними принципами й презумпціями адміністративної відповідальності. У роботі здійснено аналіз національного законодавства й надано висновки щодо доцільності й ефективності законодавчих змін такої сфери в ретроспективі, а саме з моменту запровадження відповідальності власників (співвласників) транспортних засобів до актуального впорядкування категорії осіб, які підлягають відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі. Теоретичні передумови для законодавчого закріплення відповідальності осіб, за якими зареєстровано транспортний засіб, у разі автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху були створені ще у 2008 році й розвивалися поетапно. Безпосереднє запровадження такої відповідальності пов'язане з прийняттям у 2015 році Законів України «Про Національну поліцію» та «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» (№ 596-VIII). Разом із тим практична реалізація нововведень розпочалася лише 1 червня 2020 року й виразилася в повторному необґрунтованому запровадженні відповідальності власників транспортних засобів, на недопустимості якої наголошував Конституційний суд України в Рішенні від 22 грудня 2010 року. Саме тому в статті зосереджено увагу на необхідності приведення положень Кодексу, які визначають коло суб'єктів порушень правил дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі, у відповідність до Конституції України, Кодексу про адміністративні правопорушення та висновків Конституційного Суду України, а також першочергового дотримання прав осіб, які притягаються до адміністративної відповідальності за такий вид проступків.

Метою статті є дослідження правового статусу спеціального суб'єкта адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі; виявлення прогалин законодавчого визначення та впорядкування суб'єктного складу правопорушень у цій сфері.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, автоматична фіксація, власники транспортних засобів, презумпція невинуватості, адміністративна відповідальність.

The scientific article is devoted to the study of the issue of proper regulation of the subjective composition of offenses in the field of road safety, recorded automatically, and the harmonization of its legal definition with the general legal principles and presumptions of administrative liability. The article analyzes the national legislation and provides conclusions on the feasibility and effectiveness of legislative changes in this area in retrospect, namely – from the introduction of liability of owners (co-owners) of vehicles to the current regulation of the category of persons liable for traffic offenses, recorded automatically. Theoretical preconditions for legislative consolidation of liability of persons for whom the vehicle is registered, in the case of automatic detection of traffic violations, were created in 2008 and developed in stages. The direct introduction of such responsibility is connected with the adoption in 2015 of the Laws of Ukraine “On the National Police” and “On Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine on Improving the Regulation of Relations in the Sphere of Road Safety” (№ 596-VIII). At the same time, the practical implementation of innovations began only on June 1, 2020 and was expressed in the repeated unjustified introduction of liability of vehicle owners, the inadmissibility of which was emphasized by the Constitutional Court of Ukraine in the Decision of 22.12.2010. That is why the article focuses on the need to bring the provisions of the Code, which define the range

of subjects of traffic violations, recorded automatically, in accordance with the Constitution of Ukraine, the Code of Administrative Offenses and the conclusions of the CCU, and the primary observance of the rights of persons who are held administratively liable for this type of misdemeanors.

The purpose of the article is to study the legal status of a special subject of administrative offenses in the field of road safety, recorded automatically; identifying gaps in the legislative definition and streamlining of the subjective composition of offenses in this area.

Key words: *road safety, automatic fixation, vehicle owners, presumption of innocence, administrative liability.*

Оцінку ефективності нормативно-правового регулювання адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху (далі – ПДР), зафіксовані в автоматичному режимі, у своїх працях надавали такі дослідники, як В.М. Бесчастний, Ю.П. Битяк, В.В. Білоус, А.В. Бурбій, В.В. Введенська, М.Ю. Веселов, В. Горкава, С.М. Гусаров, О.Б. Кишко-Єрлі, Ю.С. Коллер, О.Константий, В.Т. Комзюк, О.О. Кравчук, В.Є. Лук'янчикова, Р.Ю. Молчанов, О.В.Проценко, О.Ю. Салманова, А.В. Філіппов, А.В. Червінчук, В.Ю. Шепітько, Л.В. Шестак та інші. Між тим, незважаючи на значну кількість наукових робіт, присвячених проблемним аспектам у цій галузі, існує необхідність детальнішого дослідження та удосконалення низки положень Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) у сфері забезпечення адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі.

Щодо найактуальніших питань, пов'язаних із запровадженням автоматичної фіксації порушень ПДР власниками (співвласниками) транспортних засобів, погляди вітчизняних науковців розділилися. Частина з них вважає, що запровадження засобів автоматичної фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є правомірним та не порушує прав та основоположних свобод вказаної категорії осіб. Такі висновки обґрунтовуються основною метою, яку переслідує держава – забезпеченням безпеки дорожнього руху [1, с. 89].

Інші, навпаки, вважають, що окремі положення КУпАП (які регулюють правовідносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху) суперечать не тільки загальному змісту принципів юридичної, зокрема адміністративної відповідальності, але і конкретним положенням Конституції України, а також іншим нормам самого Кодексу [2, с. 117].

На нашу ж думку, на початковому етапі становлення адміністративної відповідальності

власників транспортних засобів (юридичних та фізичних осіб) за порушення ПДР, зафіксовані в автоматичному режимі, вирішальним у плані її реалізації стало прийняття 22.12.2010 Рішення КСУ по справі № 1-34/2010 23-рп/2010. Визнаючи положення статті 14-1 та частини 6 статті 258 КУпАП (у редакції від 2008 року) такими, що не відповідають Основному Закону, Конституційний Суд України (далі – КСУ) мотивував своє рішення дією конституційного принципу індивідуалізації юридичної відповідальності (частина друга статті 61 Конституції України); правовою доктриною; положеннями Кодексу (статті 9, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 27, 30, 31, 32 Загальної та Особливої частин) і своєю правовою позицією, за якою «суб'єктом адміністративної відповідальності є лише фізична особа» (абзац другого пункту 4 мотивувальної частини Рішення від 30 травня 2001 року № 7-рп/2001 у справі про відповідальність юридичних осіб) [3].

Тобто, скасовуючи правову норму, яка встановлювала «презумпцію вини» власника (співвласника) транспортного засобу, КСУ, з-поміж іншого, наголосив, що суб'єктом, який підлягає адміністративній відповідальності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, є виключно фізична особа.

Саме висновки Конституційного Суду мали би стати теоретичним підґрунтям та визначити подальший вектор розвитку правового регулювання адміністративної відповідальності осіб за порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у разі їх фіксації працюючими в автоматичному режимі спеціальними технічними засобами. Натомість спроби законодавця подолати прогалини в цій сфері не можна назвати успішними. Повторно запровадивши у 2015 році відповідальність юридичних осіб, нормотворець не врахував не лише правові позиції КСУ, а й положення чинного КУпАП, який вказує як суб'єкт проступку фізичну особу.

Наука адміністративного права однозначної позиції щодо доцільності запровадження відпо-

відальності юридичних осіб не виробила. Більшість науковців у своїх працях суб'єктом адміністративного правопорушення визначають саме фізичну особу (людину), яка досягла на момент вчинення адміністративного правопорушення шістнадцятирічного віку й має певні характерні ознаки (загальні, спеціальні) [4, с. 175].

Деякі вчені-адміністративісти, навпаки, вважають існування адміністративної відповідальності юридичних осіб об'єктивною необхідністю та підтримують ідею її нормативно-правового визначення [5, с. 136]. На наш погляд, така позиція передусім має економічні передумови виникнення та є виправданою щодо правопорушень в окремих сферах антимонопольного, податкового, валютного, бюджетного законодавства, захисту прав споживачів тощо.

Але впровадження адміністративної відповідальності юридичних осіб у сферу забезпечення безпеки дорожнього руху має здійснюватися в певному порядку, на підставі процесуальних норм, що регламентують провадження у справі про порушення юридичними особами норм у цій сфері. Водночас законодавець може диференціювати строки притягнення до відповідальності, процедуру застосування заходів впливу до порушників законодавства залежно від особливостей суспільних відносин, які склалися в такій галузі [6].

Тобто, вирішенням проблеми могло би послужити прийняття окремого нормативно-правового акту, який встановлював би відповідальність юридичних осіб у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху й став би органічною частиною законодавства про адміністративну відповідальність. Натомість законодавець урегулював це питання шляхом визначення нового кола осіб, що підлягають відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Змінена диспозиція статті 14-2 КУпАП наразі передбачає, що такими суб'єктами є:

1) відповідальна особа – фізична особа або керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб;

2) належний користувач транспортного засобу (в разі якщо до Єдиного державного реєстру транспортних засобів внесено відомості про належного користувача відповідного транспортного засобу);

3) особа, яка виконує повноваження керівника юридичної особи (якщо в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців і громадських формувань відсутні на момент запиту відомості про керівника юридичної особи, за якою зареєстрований транспортний засіб);

4) особа, яка ввезла такий транспортний засіб на територію України (якщо транспортний засіб зареєстровано за межами території України й такий транспортний засіб відповідно до законодавства не підлягає державній реєстрації в Україні) [7].

Між тим під час впорядкування нового суб'єктного складу та внесенні відповідних змін до статті 14-2 КУпАП, стаття 123 Кодексу, яка визначає склади адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, залишилися поза увагою. Примітка статті створює правову невизначеність, адже до теперішнього часу визначає як суб'єкт правопорушення юридичну особу.

Мало того, усуваючи труднощі, пов'язані із притягненням до відповідальності юридичних осіб, не вирішеною законодавець залишив більш нагальну проблему, яка полягає у необґрунтованому встановленні презумпції вини власників транспортних засобів. Чисельні дискусії та розбіжності у поглядах вітчизняних учених із цього приводу зумовлюють необхідність детального дослідження цієї теми.

Так, у підтримку законодавчих нововведень В.М. Бесчастний, В.В. Брянцев, А.В. Червінчук стверджують, що навіть лише факт володіння транспортним засобом породжує певні права та обов'язки осіб, за якими зареєстрований транспортний засіб. Наявність додаткових ознак, характерних для фізичної або юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб вимагає віднесення їх до спеціальних суб'єктів адміністративного правопорушення [8, с. 19].

Натомість, на думку В.О. Горкави, як суб'єкт адміністративного правопорушення у сфері дорожнього руху слід розглядати будь-яку особу, що підлягає відповідальності за передбачені законодавством у сфері дорожнього руху діяння (дії або бездіяльність), пов'язані з порушенням правил, які входять в її встановлені законом або іншим нормативним правовим актом обов'язки у сфері дорожнього руху.

Суб'єктом правопорушень може бути тільки та особа, на яку покладено обов'язок щодо виконання тих чи інших правил, які охоплюються сферою правового регулювання дорожнього руху. Як правило, такими суб'єктами виступають водії транспортних засобів (особи, що керують транспортним засобом), в окремих випадках – пішоходи, пасажери транспортного засобу [9, с. 194–195].

Вважаємо, що така позиція узгоджується із основними засадами, визначеними КУпАП, зокрема: статтею 9, яка характеризує адміністративне правопорушення (проступок) як протиправну, винну (умисну або необережну) дію чи бездіяльність, за яку законом передбачено адміністративну відповідальність; статтею 23, за якою адміністративне стягнення застосовується з метою виховання особи, яка безпосередньо вчинила адміністративне правопорушення; статтею 33, що передбачає індивідуальний характер адміністративної відповідальності; статтею 280, яка встановлює обов'язок органу (посадової особи) щодо повного та всебічного з'ясування обставин, що мають значення для правильного вирішення справи.

Тобто нововведенні положення статті 14-2 КУпАП окрім невідповідності Основному Закону вступають у протиріччя і з вищенаведеними нормами статей 23, 33, 280 Кодексу, згідно з якими адміністративне стягнення застосовується індивідуально, з метою виховання насамперед тієї особи, яка вчинила правопорушення, із обов'язковим з'ясуванням, чи винна вона у його вчиненні.

Ми погоджуємося з поглядами А.В. Філіппова із цього приводу, який наголошує на необхідності удосконалення положень чинного КУпАП шляхом визначення гарантій дотримання прав власників транспортних засобів, в першу чергу презумпції невинуватості (для фізичних осіб), під час притягнення їх до відповідальності за порушення ПДР, зафіксовані в автоматичному режимі [10, с. 71].

Всупереч наведеному законодавець пішов зворотнім шляхом та здійснив модифікацію положень статей 33 і 280 КУпАП, які тепер містять виключення, що передбачають особливий (спрощений) порядок розгляду справ про порушення ПДР, зафіксовані в автоматичному режимі, та можливість незастосування положень статті 33 Кодексу. Вказані зміни нівелюють принцип індивідуалізації адміністративної відповідальності, та не можуть вважатися юридич-

но прийнятними, адже прямо порушують інший принцип – рівності перед законом.

Очевидно, що введенням в дію статті 14-2 Кодексу (в чинній редакції), законодавець здійснив підміну понять. Запровадивши нову правову категорію суб'єктів правопорушень у вигляді «відповідальної особи», її сутність залишив незмінно «старою неконституційною» (власників транспортних засобів). Наведене зумовлює необхідність переосмислення визначеного суб'єктного складу правопорушень, зафіксованих в автоматичному режимі, більшою мірою це стосується саме фізичних осіб.

Нововведеним суб'єктом правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі, став також «належний користувач транспортного засобу». «Порядок внесення відомостей про належного користувача транспортного засобу до Єдиного державного реєстру транспортних засобів» (далі – Порядок) містить таке його визначення – це фізична особа, яка на законних підставах користується транспортним засобом, що їй не належить, а також керівник юридичної особи – лізингоодержувача (особа, яка виконує повноваження керівника такої юридичної особи – лізингоодержувача) або працівник, визначений керівником юридичної особи, яка є власником транспортного засобу або отримала в установленний законодавством спосіб право користуватися ним, які в разі внесення щодо них відомостей до Реєстру, відповідно до статті 14-2 КУпАП несуть відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису).

На наш погляд, зазначений суб'єкт правопорушень є неоднозначним з точки зору доцільності його визначення. З одного боку, «належний користувач транспортного засобу» може стати розв'язанням проблеми необґрунтованого притягнення до відповідальності керівників юридичних осіб, адже їм наразі надана можливість визначення свого працівника, який безпосередньо використовує транспортний засіб як його належний користувач. Також позитивного значення нововведене поняття набуває і у випадках оформлення на фізичну особу нотаріально

посвідченої довіреності на право користування транспортним засобом; користування транспортним засобом на підставі договору оренди (найму, позички), договору фінансового або оперативного лізингу; тимчасового реєстраційного талона. У наведених випадках у разі внесення відомостей про належного користувача транспортного засобу до Єдиного державного реєстру транспортних засобів (далі – ЄДР ТЗ), останній стає потенційним суб'єктом правопорушення, визначеним у статті 14-2 КУпАП. З іншого боку, наведені зміни лише звужують коло ймовірних суб'єктів правопорушення, але не встановлюють у беззаперечній формі особу винну у його вчиненні. Це пояснюється тим, що в разі внесення відомостей про належного користувача до ЄДР ТЗ, як власники транспортних засобів, так і інші особи (на законних підставах) не позбавлені права керування цим транспортом.

Так, пункт 2 Загальної частини «Положень про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами» встановлює, що особи допускаються до керування транспортними засобами за наявності у них національного посвідчення водія України на право керування транспортними засобами відповідної категорії [11]. Тобто, для правомірного керування транспортним засобом особі достатньо посвідчення водія. Спеціальних вимог щодо обов'язкового внесення відомостей до ЄДР ТЗ задля цього чинне законодавство не містить.

Тобто визначений у статті 14-2 КУпАП перелік суб'єктів не є вичерпним, адже поза ним залишаються особи, які на законних підставах керували транспортним засобом у момент правопорушення, але не відповідають жодним із наведених у статті критеріям, тобто не є ані власниками ТЗ, ані користувачами, відомості про яких внесено до ЄДР ТЗ. Мало того, пункт 8 Порядку встановлює, що внесення до Реєстру одночасно відомостей щодо декількох належних користувачів стосовно одного транспортного засобу не допускається. Але поза сумнівом залишається той факт, що кількість осіб, які мають право користуватися транспортним засобом законом не обмежена.

Інакше кажучи, виникає дилема, за якої відповідальних осіб та належних користувачів не можна притягати за зафіксовані в автоматичному режимі порушення ПДР, якщо вони не керува-

ли в момент порушення транспортним засобом, а водіїв, які скоїли порушення ПДР (навіть у разі їх звернення із заявою про визнання факту порушення), не можна притягати за порушення ПДР, зафіксовані в автоматичному режимі, якщо вони не входять до кола суб'єктів правопорушень, визначених статтею 14-2 Кодексу. Вказане ще раз підтверджує недосконалість чинного впорядкування такого кола суб'єктів правопорушення, та необхідність їх визначення без співвідношення з правом власності на транспортний засіб.

Підсумовуючи зазначимо, що як і на початковому етапі впровадження адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, так і в результаті певних змін у правовому регулюванні цього інституту, основна проблема, що полягає в ототожненні суб'єкта такого виду правопорушень із власником транспортного засобу, залишилася невирішеною.

Альтернативний перелік осіб, що підлягають відповідальності, за порушення ПДР, зафіксовані в автоматичному режимі, запропонований у статті 14-2 КУпАП, лише частково виправив проблемні аспекти, викладені в Рішенні КСУ від 22 грудня 2010 року, зокрема в частині неправомірності притягнення до відповідальності юридичних осіб. Тим не менше, повторно запроваджена у статті 14-2 КУпАП презумпція вини власників транспортних засобів суперечить висновкам КСУ. Можливим способом усунення неконституційності цієї норми стало б визначення як суб'єкт порушень ПДР, зафіксованих в автоматичному режимі, водія транспортного засобу, як і в більшості інших складів правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Іншим допустимим варіантом є вдосконалення самого механізму притягнення до адміністративної відповідальності за порушення ПДР, зафіксовані в автоматичному режимі, з дотриманням гарантій забезпечення прав суб'єктів правопорушень, які визначені нормами Конституції та КУпАП.

Крім того, ми не відкидаємо варіант, за якого можливим ефективним способом розв'язання проблеми може стати використання технічних приладів фіксації правопорушення, які б дозволяли здійснювати фіксацію не лише самої події проступку, а й безпосереднього правопорушника, як це відбувається в деяких європейських країнах.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Червінчук А.В. Юридичні принципи та правові презумпції адміністративної відповідальності за правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі. *Правовий часопис Донбасу*. 2017. № 2 (60). С. 82–91.
2. Гусаров С.М., Комзюк А.Т., Салманова О.Ю. Деякі актуальні проблеми реформування інституту адміністративної відповідальності. *Forum Prava*. 2017. № 5. С. 112–119. URL: file:///C:/Users/User/Downloads/FP_index.htm_2017_5_17.pdf
3. 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) : Рішення Конституційного суду України від 22 грудня 2010 року № 23-рп/2010. *База даних «Законодавство України»*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/v023p710-10> (дата звернення: 29.06.2021).
4. Адміністративне право : підручник / Ю.П. Битяк (кер. авт. кол.), В.М. Гаращук, В.В. Богущкий та ін. ; за заг. ред. Ю.П. Битяка, В.М. Гаращука, В.В. Зуй. Харків : Право, 2010. 624 с.
5. Крижановська В.А. Адміністративна відповідальність в адміністративному праві України: сучасне розуміння, нові підходи : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Львів, 2016. 218 с.
6. 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) : Рішення Конституційного суду України від 30 травня 2001 року № 7-рп/2001. *База даних «Законодавство України»*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/v007p710-01> (дата звернення: 10.07.2021).
7. Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1–212-24) : Закон України від 07 грудня 1984 року № 8073-X / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/80731-10> (дата звернення: 21.07.2021).
8. Перспективи впровадження адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі / В.М. Бесчастний, В.В. Брянцев, А.В. Червінчук ; ДЮІ МВС України. Кривий Ріг, 2018. 44 с.
9. Горкава В.О. Адміністративна відповідальність у сфері дорожнього руху: теоретико-правові аспекти. *Lviv Polytechnic National University Institutional Repository*. 2017. URL: http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/43346/2/2017n865_Gorkava_V-Administrative_responsibility_190-197.pdf
10. Філіппов А.В. Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, в контексті прав людини. *Правова держава*. 2016. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Prav_2016_21_13.pdf
11. Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами : Постанова Кабінету Міністрів України від 08 травня 1993 року № 340 / Кабінет Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/340-93-%D0%BF> (дата звернення: 13.08.2021).