

УДК 343.346.2(1-87):62-519

**Ю.С. Коллер,**  
кандидат юридичних наук,  
старший науковий співробітник,  
головний науковий співробітник ДНДІ МВС України, м. Київ  
**А.В. Бурбій,**  
науковий співробітник ДНДІ МВС України, м. Київ

## **ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ПРИТЯГНЕННЯ ДО ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА СКОЄННЯ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЗАФІКСОВАНІ В АВТОМАТИЧНОМУ РЕЖИМІ<sup>1</sup>**

*У статті розглянуто досвід зарубіжних країн щодо притягнення до відповідальності за скоєння правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Проаналізовано практику притягнення до відповідальності за правопорушення у цій сфері в окремих зарубіжних країнах. Запропонована необхідність запозичення позитивного досвіду цих країн для вдосконалення застосування заходів відповідальності за скоєння правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, в Україні та своєчасного внесення окремих коректив до існуючої процедури притягнення до відповідальності.*

**Ключові слова:** зарубіжний досвід, безпека дорожнього руху, правопорушення, відповідальність, автоматичний режим.

*В статье рассмотрен опыт зарубежных стран по привлечению к ответственности за совершение правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, зафиксированных в автоматическом режиме. Проанализировано практику привлечения к ответственности за совершение правонарушений в этой сфере в отдельных зарубежных странах. Предложена необходимость заимствования положительного опыта этих стран для усовершенствования применения мер ответственности за совершение правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, зафиксированных в автоматическом режиме, в Украине и своевременного внесения отдельных корректив в существующую процедуру привлечения к ответственности.*

**Ключевые слова:** зарубежный опыт, безопасность дорожного движения, правонарушения, ответственность, автоматический режим.

*Paper considers the experience of foreign countries regarding bringing to responsibility for the commitment of offences in the field of road safety fixed in automatic mode. The authors draw attention to the necessity of the adoption of the positive practice of the reviewed countries. It is assumed that this will allow us to improve the application of responsibility measures for the commitment of offenses in the field of road safety fixed in automatic mode.*

**Keywords:** foreign experience, road safety, violation, responsibility, automatic mode.

<sup>1</sup> Закінчення в наступному номері.

Проблема забезпечення безпеки дорожнього руху (далі – БДР) й надалі залишається однією із найгостріших соціальних проблем сьогодення в нашій країні, оскільки згідно зі статистичними даними тільки за 10 місяців 2017 року в Україні сталося понад 133 тисячі ДТП, в яких загинуло 2683 особи, а травмовано – понад 28 тисяч осіб. Варто приділити увагу тому факту, що Кабінет Міністрів України ще 6 років тому визнав зумовленість цієї проблеми недостатнім впровадженням новітніх технологій і технічних засобів організації дорожнього руху, а можливість підвищення рівня БДР в Україні залежною від формування принципово нових підходів до вирішення проблемних питань, пов'язаних із забезпеченням БДР. Однак і дотепер передовий світовий досвід, зокрема європейський, щодо організації та управління БДР, а також новітні технології, які можуть забезпечити суттєве зменшення аварійності на українських дорогах, упроваджуються у вітчизняну практику надто повільно.

Виправленню такого становища має слугувати Закон України від 14.07.2015 № 596-VIII “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху”, який набрав чинності 08.08.2015 [1], яким унесено низку змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), Кодексу адміністративного судочинства України і Закону України “Про дорожній рух”, згідно з положеннями яких, зокрема, відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення БДР, зафіксовані в автоматичному режимі, несуть юридичні та фізичні особи, за якими зареєстровано транспортний засіб (далі – ТЗ), з визнанням саме цих осіб суб'єктами правопорушень, передбачених ч.ч. 1-3 ст. 122 і ст. 123 КУпАП.

Незважаючи на законодавче закріплення нового механізму притягнення порушників до відповідальності, до сьогодні відсутня практика притягнення до відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення БДР, зафіксовані в автоматичному режимі, а наявні норми, що визначають порядок провадження, потребують окремого доопрацювання. На нашу думку, усунення існуючих недоліків у чинному законодавстві надасть можливість підвищити ефективність діяльності органів державної влади щодо запобігання адміністративним правопорушенням у сфері забезпечення БДР та посилить правові гарантії захисту прав учасників цих правовідносин. Варто підкреслити, що удосконалення національного законодавства, на наш погляд, не можливе без детального вивчення й аналізу відповідного зарубіжного законодавства, виявлення в ньому переваг та недоліків. За таких умов виникає потреба в дослідженні зарубіжного досвіду притягнення до відповідальності за правопорушення у сфері БДР, зафіксовані в автоматичному режимі.

Необхідно зазначити, що безпосередньо питанням фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення БДР було присвячено роботи таких авторів, як Є.І. Бакутін, В.В. Білоус, В.В. Введенська, М.Ю. Веселов, С.Г. Голубов, Г.М. Зеленов, Є.В. Климович, О.В. Кузнецов, М.В. Лазаренко, Б. Малишев, Р.Ю. Молчанов, Є.О. Пилипенко, О.М. Подчерняєв, А.В. Червінчук, В.Ю. Шепітько тощо. У працях зазначених вчених розглядалися окремі питання автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху, надавалися різні пропозиції щодо їх впровадження у сферу забезпечення БДР, однак комплексно питання щодо притягнення до відповідальності за скоєння правопорушень у цій сфері, зафіксовані в автоматичному режимі, в зарубіжних країнах ними досліджувалися фрагментарно. Вказане зумовлює актуальність цієї статті, метою написання якої є дослідження

досвіду зарубіжних країн щодо притягнення до відповідальності за скоєння правопорушень у сфері забезпечення БДР, зафіксовані в автоматичному режимі.

Варто констатувати, що на противагу Україні, система автоматичної фіксації правопорушень на дорозі (англ. – Automated Speed Enforcement, Speed Monitoring System, Road Safety Camera etc.) вже тривалий час успішно використовується Сполученими Штатами Америки, країнами Європи та Азії. Наприклад, у сусідній Білорусі за дорученням Ради Міністрів Республіки Білорусь з 2012 року запрацювала єдина система фотофіксації порушень швидкісного режиму. Роботою камер фіксації швидкості та акумулюванням одержаної з камер інформації опікується СЗАТ “Безпечні дороги Білорусі” – організація, створена для проектування, будівництва та експлуатації системи фотофіксації та моніторингу дорожньої обстановки. Співробітники цієї організації обробляють одержані з камер зображення, у випадку, якщо на них важко розрізнити державний номер, такі зображення відбраковуються. Якісні зображення передаються співробітнику ДАІ, який виносить постанову та завіряє її електронним підписом. Всі постанови реєструються в базі даних і направляються рекомендованим листом адресату за адресою його проживання (реєстрації). Постанова набирає силу з дати її винесення. Важливо, що інформація про наявність факту перевищення швидкості стає доступною лише з моменту винесення постанови про накладення адміністративного стягнення. При цьому доставка таких поштових відправлень здійснюється поштою на загальних підставах, у випадку ненадходження до адресата, ні СЗАТ “Безпечні дороги Білорусі”, ні МВС Білорусі, ні ДАІ відповідальності не несуть. В такому випадку постанова не анулюється, і після спливу встановленого строку для добровільної сплати штрафу направляється подання до територіального відділу примусового виконання про примусове стягнення штрафу. У випадку відмови особою одержувати поштове повідомлення або якщо пошта не змогла доставити його з інших причин, таке відправлення повертається ДАІ. Одержання поштових відправлень не є обов’язком для громадянина, проте, відмова від одержання листа ДАІ не звільняє від обов’язку сплатити штраф. Тим не менш, особа може дізнатися про накладення стягнення й іншим шляхом. Для зручності водіїв на офіційному сайті МВС Республіки Білорусь запроваджено послугу, яка дозволяє власникам транспортних засобів, дотримуючись встановленої процедури, одержувати інформацію про факт притягнення їх до адміністративної відповідальності в режимі он-лайн. Особливість провадження у таких справах полягає в тому, що постанова про накладення адміністративного стягнення виноситься стосовно власника транспортного засобу незалежно від того, хто фактично керував ним у момент вчинення правопорушення [2]. Щоправда, не можна оминати той факт, що законодавець передбачив право власника сповістити правоохоронні органи про свою невинуватість, надавши докази, що автомобіль вибув з його законного володіння внаслідок протиправних дій сторонніх осіб або ж власник може вказати на особу, яка дійсно перебувала за кермом автомобіля в момент вчинення зафіксованого правопорушення. Крім того, важливо розуміти, що відповідно до частини 31 статті 10.3 Процесуально-виконавчого кодексу Республіки Білорусь винесення рішення працівником ДАІ здійснюється за відсутності особи, яку мають притягнути до відповідальності [3].

Таким же чином регулюється питання притягнення до адміністративної відповідальності за адміністративні правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі, й у Російській Федерації. Спеціально створені Центри автоматизованої фіксації адміністративних правопорушень діють у кожній адміністративній одиниці Росії. Згадані центри акумулюють всі дані, зібрані з камер фіксації швидкості

автотранспорту, обробляють їх та надсилають до Державної інспекції з безпеки дорожнього руху. На відміну від Білорусі, в Росії комп'ютер автоматично складає постанову про адміністративне правопорушення. Потім інспектор протягом 3 днів з моменту порушення надсилає листа з протоколом автовласнику, до якого долучається фото адміністративного правопорушення. Постанова обов'язково завіряється електронним підписом. Отже, мова знову йде про притягнення до відповідальності саме власника транспорту у випадку фіксації адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху спеціальними технічними засобами, що працюють в автоматичному режимі, що передбачено частиною 1 статті 2.61 [4]. Власник так само, як і в Білорусі, має право на оскарження постанови (до органу вищого рівня, посадової особи вищого рівня або суду).

Окремо зауважимо, що адміністративно-процесуальне законодавство Росії загалом передбачає дію презумпції невинуватості особи, яка, тим не менш, не розповсюджується на ряд правопорушень, серед яких ті, які вчинені з використанням транспортного засобу і зафіксовані спеціальними технічними засобами, що працюють в автоматичному режимі (в цьому випадку застосовується саме презумпція винуватості). На нашу думку, закріплення в конструкції чинного КУпАП, переліку обставин, які виключають дію презумпції невинуватості, за аналогією до згаданих країн, стимулюватиме подальший розвиток системи автоматичної фіксації в нашій державі.

Особливої уваги заслуговує система фіксації правопорушень в автоматичному режимі, яку запровадили наприкінці третього кварталу 2017 року в Астані, Республіка Казахстан. Мова йде про сертифіковану систему фото- та відеофіксації "Сергек" – апаратно-програмний комплекс спостереження за дотриманням правопорядку в м. Астана. Камери, що інтегровані в цю систему, фіксують та передають відео- та фотоданні в цілодобовому режимі для контролю та обробки в ситуаційний центр, до якого входять Центр оперативного управління Департаменту внутрішніх справ міста Астана (ЦОУ ДВС м. Астана) та Система комплексного забезпечення життєдіяльності. На цей момент комплекс фіксує три порушення правил дорожнього руху в автоматичному режимі: перевищення швидкості, виїзд приватного транспорту на смугу для руху автобусів (англ. Bus lane) та перетин стоп-лінії на червоний сигнал світлофора. Слід підкреслити, що комплекс "Сергек" не виносить процесуальних документів, його завдання зводиться до сигналізування про вчинення правопорушення та фіксації даних про нього. Тож процедура автоматичного одержання і обробки інформації про правопорушення на дорозі здійснюється в декілька етапів. На першому етапі комплекс "Сергек" визначає та фіксує відповідне порушення і передає його у спеціальний процесинговий центр, де здійснюється первинна перевірка одержаної інформації інспектором-оператором Управління адміністративної поліції міста. На цьому етапі визначаються дані свідоцтва про реєстрацію технічного засобу по номеру автотранспорту та персональна інформація про власника ТЗ. На другому етапі інспектор Управління адміністративної поліції міста проводить АПС-перевірку (спеціальна автоматизована інформаційно-пошукова система). Вона полягає у верифікації інформації про реєстрацію ТЗ (по суті, здійснюється перевірка достовірності та повноти даних). Якщо буде виявлено неспівпадіння даних автомобіля (марка, колір, номер), що відображені на фото чи відео, з даними свідоцтва про реєстрацію ТЗ, створюється повідомлення про орієнтування даного ТЗ з причини невідповідності державного номера свідоцтва про реєстрацію ТЗ. На наступному етапі (після завершення АПС – перевірки), автоматично створюється картка порушення, яка підлягає повторній перевірці

інспектором Управління адміністративної поліції міста щодо зафіксованого правопорушення. Лише після цього формується і друкується припис про вчинене правопорушення, яке доставляється власнику ТЗ через відділення АТ "Казпошта" на вказану у свідоцтві адресу. Про характер поштового відправлено буде зазначено далі.

Варто окремо детально розглянути процесуальну сторону притягнення до відповідальності за правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі, в м. Астана. Перше, на що слід звернути увагу – це особа, щодо якої розпочинається адміністративне провадження. Так, у ст. 10 Кодексу Республіки Казахстан про адміністративні правопорушення від 05.07.2017 № 235-V (далі – КпАП РК) задекларовано принцип презумпції невинуватості стосовно осіб, щодо яких порушено справу про адміністративне правопорушення, а також виключається необхідність особи доводити свою невинуватість [5]. Проте цей принцип має одну особливість, він не застосовується щодо окремої категорії справ. Стаття 31 КпАП РК закріпила особливий порядок притягнення до адміністративної відповідальності у випадку фіксації адміністративного правопорушення у сфері дорожнього руху сертифікованими спеціальними контрольно-вимірювальними технічними засобами та приборами, що працюють в автоматичному режимі (технічними засобами автоматичної фіксації). У такому випадку відповідальність покладається на власника транспорту. При цьому казахський законодавець справедливо, на нашу думку, надав власнику можливість, у випадку його невинуватості, вказати на особу, яка безпосередньо вчинила правопорушення. Відповідно, ч. 2 ст. 31 КпАП РК визначено, що власник ТЗ звільняється від адміністративної відповідальності за правопорушення, вчинене за участі цього транспортного засобу, якщо в ході перевірки за його повідомленням або заявою буде встановлено особу, у володінні якої він знаходився в момент фіксації правопорушення або воно вибуло з його володіння в результаті протиправних дій інших осіб. У випадку ж якщо власник ТЗ не вкаже на особу, яка фактично вчинила правопорушення, він змушений буде нести адміністративну відповідальність з усіма несприятливими юридичними наслідками як-то сплата штрафу. Таким чином, із зазначеного випливає, що закон націлений головним чином не на пошук безпосередньо винної особи, а на притягнення власника авто – джерела підвищеної небезпеки за вчинене правопорушення. Тобто знову ж мову можна вести про скорочення процедури адміністративного провадження та спробу законодавця таким чином вплинути на культуру та свідомість автовласників. Складність виявлення правопорушників, у зв'язку із тотальною безвідповідальною передачею власниками свого ТЗ третім особам, очевидно змушує законодавців багатьох країн йти на такий крок.

Друге, на що варто звернуто увагу – це безпротокольна форма адміністративного провадження. Так, згідно зі ст. 807 КпАП РК [5], якщо адміністративне правопорушення зафіксоване технічними засобами автоматичної фіксації протокол не складається, натомість уповноваженою особою вноситься припис про необхідність сплатити штраф, до якого додаються показання, одержані із технічних засобів автоматичної фіксації. За загальним правилом адміністративна справа в Казахстані вважається порушеною з моменту складання протоколу про адміністративне правопорушення. Стосовно ж правопорушень, зафіксованих технічними засобами автоматичної фіксації, абз. 2 ч. 4 ст. 802 КпАП РК, передбачено, що справа вважається порушеною з моменту належної доставки повідомлення [5]. При цьому, важливо підкреслити, що згідно з ч. 4 ст. 743 КпАП РК надісланим належним чином вважається повідомлення, відправлене інспектором

рекомендованим листом із повідомленням. Таке повідомлення має бути вручене особисто власнику транспортного засобу або комусь із повнолітніх членів сім'ї, з якими він спільно проживає, під розписку на повідомленні про вручення, що підлягає поверненню відправнику.

Із зазначеного бачимо, що згадану модель системи автоматичної фіксації правопорушень назвати повністю автоматизованою не можна через безпосередню участь людини (інспектора, оператора) в процесі обробки даних. Тим не менше, розробники подбали, щоб будь-яке втручання інспекторів або операторів залишалось в історії системи із збереженням протоколу про їх дії. Наприклад, інспектор не може видалити ту чи іншу фотографію або відео, але вивчаючи отримані дані, він може дійти висновку, що правопорушення було вчинено особою через непереборні обставини (виїзд на смугу для автобусів, щоб пропустити машину швидкої допомоги, або пересікання стоп-лінії для уникнення аварії через дії інших осіб). В такому випадку інспектор не відмінює припис, а вносить відмітку з описом причини, чому конкретний випадок не слід вважати правопорушенням [6].

### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 14.07.2015 р. № 596-VIII. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/596-19> (дата звернення: 03.11.2017).

2. Про адміністративні правопорушення : Кодекс Республіки Білорусь від 21.04.2003 р. № 194-З. URL: <http://pravo.by/document/?guid=3961&p0=Hk0300194> (дата звернення: 06.11.2017).

3. Процесуально-виконавчий кодекс Республіки Білорусь про адміністративні правопорушення від 20.12.2006 р. № 194-З. URL: <http://pravo.by/document/?guid=3961&p0=Hk0600194> (дата звернення: 06.11.2017).

4. Кодекс Російської Федерації про адміністративні правопорушення від 30/12/2001 № 195-ФЗ. URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102074277&intelsearch=%CA%EE%E4%E5%EA%F1+%EE%E1+%C0%E4%EC%E8%ED%E8%F1%F2%F0%F2%E8%E2%ED%FB%F5+%CF%F0%F0%F2%EE%ED%E0%F0%F3%F8%E5%ED%E8%FF%F5> (дата звернення: 03.11.2017).

5. Кодекс Республіки Казахстан про адміністративні правопорушення від 05.07.2014 р. № 235-V. URL: [https://online.zakon.kz/Document/?doc\\_id=31577399#pos=8897;-91&sdoc\\_params=text%3D802%26mode%3Dindoc%26topic\\_id%3D31577399%26spos%3D1%26tSynonym%3D1%26tShort%3D1%26tSuffix%3D1&sdoc\\_pos=1](https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31577399#pos=8897;-91&sdoc_params=text%3D802%26mode%3Dindoc%26topic_id%3D31577399%26spos%3D1%26tSynonym%3D1%26tShort%3D1%26tSuffix%3D1&sdoc_pos=1) (дата звернення: 06.11.2017).

6. Разбираемся в “Сергек” : Как измеряется скорость, помогут ли антирадары. URL: [https://tengrinews.kz/kazakhstan\\_news/razbiraemsya-sergek-izmeryaetsya-skorost-pomogut-antiradaryi-327753/](https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/razbiraemsya-sergek-izmeryaetsya-skorost-pomogut-antiradaryi-327753/) (дата звернення: 03.11.2017).

Отримано 09.11.2017