

УДК 343.346.2(1-87):62-519

Ю.С. Коллер,кандидат юридичних наук, старший науковий
співробітник, начальник відділу
ДНДІ МВС України, м. Київ,
ORCID ID 0000-0002-9848-2348,**А.В. Бурбій,**науковий співробітник ДНДІ МВС України, м. Київ,
ORCID ID 0000-0003-4866-321X**ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ПРИТЯГНЕННЯ ДО ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ
ЗА СКОЄННЯ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЗАФІКСОВАНИХ
У АВТОМАТИЧНОМУ РЕЖИМІ¹**

У статті розглянуто досвід зарубіжних країн щодо притягнення до відповідальності за скоєння правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих у автоматичному режимі. Проаналізовано практику притягнення до відповідальності за правопорушення в цій сфері в окремих зарубіжних країнах. Констатовано необхідність запозичення позитивного досвіду цих країн для вдосконалення застосування заходів відповідальності за скоєння правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих 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. Проанализирована практика 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.

Чіткою та суворою є система функціонування камер автоматичної фіксації правопорушень у Республіці Естонія. Такі камери діють на основі Естонської національної програми безпеки руху, контроль за ними здійснюють Департамент поліції та прикордонної охорони та Департамент шосейних доріг.

За правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані камерами, в межах позасудового письмового попереджувального провадження, накладається попереджувальний штраф на відповідальну за транспортний засіб особу в момент вчинення правопорушення, якою може бути як власник, так і інша особа, внесена в реєстр дорожнього руху. Повідомлення обов'язково підтверджується електронним цифровим підписом та супроводжується платіжним дорученням з формою про оскарження. Особа, яка одержала повідомлення про стягнення, може його оскаржити. Такий штраф не заноситься до реєстру покарань (оскільки не є покаранням по суті) і в випадку вчинення аналогічного правопорушення не створює ознак повторності (як обтяжуючої обставини). Такий підхід, на нашу думку, мінімізує негативні наслідки

¹ Закінчення. Початок у попередньому номері.

для відповідальної особи в майбутньому, при цьому даючи їй можливість на переоцінку своїх дій.

На окрему увагу заслуговує порядок надсилання повідомлення про стягнення. Відповідно до статті 543 Деліктно-процесуального кодексу Естонської Республіки, протягом 5 днів з дня встановлення проступку відповідальній за транспорт особі надсилається повідомлення про штраф рекомендованою поштою за адресою, вказаною в реєстрі народонаселення [1]. Якщо така особа попередньо була зареєстрована на державному порталі поліції Естонії, то, в першу чергу, вона отримає листа на власну електронну адресу. Для користування цим порталом та щоб відкрити одержаний лист, необхідно мати спеціальну ID-карту. Таким чином, законодавець подбав про захист персональної інформації, яка міститься в надісланому листі, і убезпечив дані від доступу сторонніх осіб.

Надіслана постанова містить фотографії, зроблені відповідним технічним пристроєм. Копія такого зображення може бути надіслана на вимогу особи, яка була відповідальною за автомобіль на час фіксації правопорушення. При цьому процесуальні строки, відведені для сплати штрафу, не припиняються.

У випадку, коли особа з будь-яких причин не одержала повідомлення про штраф, таке повідомлення публікується в офіційному виданні – “Офіційні повідомлення” (ест. “Ametlikud Teadaanded”) [2]. У такому разі публікації підлягають не всі дані, що містяться в повідомленні про штраф, а лише прізвище та ім’я, особистий код або дата народження. Таке повідомлення вважається офіційно доведеним до відома відповідальної особи після спливу 30 днів з дня публікації. Як бачимо, законодавець передбачив широке коло способів повідомлення винуватої особи, попередивши різні ситуації, які унеможливають одержання поштового повідомлення. На нашу думку, запозичення такої практики інформування особи про вчинене нею правопорушення у сфері забезпечення БДР, зафіксоване в автоматичному режимі, сприятиме підвищенню виконання постанов відповідного органу та збільшить кількість сплачених штрафів. У нашій державі офіційною платформою для публікації таких повідомлень про наявність штрафів у особи може стати, наприклад, видання “Голос України”, “Урядовий кур’єр”.

Також необхідно зазначити, що камери фіксації швидкості в Естонії “помічають” всі транспортні засоби, що рухаються з перевищенням допустимої швидкості. Тобто в об’єктів може потрапити і автомобіль вищих органів влади, машина швидкої допомоги, пожежна машина тощо. У будь-якому випадку власник (відповідальна за автомобіль особа) одержить постанову про штраф і форму для оскарження, де він має зазначити причину перевищення швидкості, наприклад, водієві машини швидкої допомоги слід довести, що перевищення допустимої швидкості було вимушеним через екстрений виклик і під час руху на машині були ввімкнені пробліскові ліхтарі.

Досить суворо організована система автофіксації правопорушень на дорогах у Республіці Фінляндія. Збір та опрацювання одержаних з камер фотографій здійснює центр безпеки дорожнього руху поліції в місті Гельсінкі, який підпорядковується Раді національної поліції. Зазвичай повідомлення про вчинення правопорушення на дорозі надсилається власнику авто протягом двох тижнів з дня фіксації правопорушення. Такі повідомлення не завжди супроводжуються фотографією правопорушення, проте його можна одержати безпосередньо у відділку поліції, з якого направили повідомлення. Також слід відмітити, що поліція, як правило, направляє штрафне повідомлення безпосередньо власнику авто, не встановлюючи попередньо особу фактичного водія в момент вчинення правопорушення. Власник, у свою чергу, може опротестувати повідомлення та повідомити особу, яка дійсно вчинила правопорушення. Згодом поліцією здійснюється розслідування правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі. На відміну від інших розглянутих країн, у Фінляндії діє повторність правопорушень. Якщо особа отримала штрафи три рази за рік або чотири рази за два роки, її позбавляють водійських прав [3].

Особливу увагу заслуговує законодавство Сполучених Штатів Америки щодо притягнення до відповідальності за правопорушення, зафіксовані спеціальними технічними засобами. Специфічна і незвична для українців система адміністративно-територіального поділу США зумовила можливість кожного штату керуватися не лише загальнодержавними нормативними актами, а й приймати власне законодавство, зокрема, й у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Через це правове регулювання зазначеної сфери може відрізнятися і в кожному штаті може мати свої особливості.

У загальному вигляді функціонування автоматизованої системи не відрізняється від інших країн. Є головний оператор, який здійснює управління системою і може брати участь в обробці інформації. У США, як правило, такий оператор – це головне управління поліції відповідного штату. Після фіксації камерою перевищення швидкості отримані дані кодуються і направляються до центру обробки інформації, де вони розшифровуються, аналізуються системою і оформлюються у повідомлення про порушення, яке надсилається власнику ТЗ, зафіксованого камерою. Власник може погодитися і сплатити надісланий штраф, проігнорувати (що буде тягнути за собою несприятливі наслідки) або, якщо власник не вчиняв правопорушення, повідомити відповідні органи про особу, яка безпосередньо його вчинила. Якщо власник винен у вчиненні правопорушення, але не згоден із певними даними у повідомленні про вчинення правопорушення, він може подати скаргу до суду із вимогою змінити дані – наприклад, щодо зменшення розміру штрафу або щодо уточнення розміру перевищення дозволеної швидкості.

Так, наприклад, Зведеним кодексом Штату Іллінойс передбачено, що автоматизована система забезпечення дотримання ПДР перебуває у віданні відповідного державного агентства (Департамент державної поліції) на території муніципалітету або округу. За кожне порушення, зафіксоване автоматизованою системою контролю дотримання правил дорожнього руху, відповідний орган видає письмове повідомлення про порушення і надсилає його власнику ТЗ як ймовірному порушнику. Таке повідомлення доставляється власнику поштою не пізніше ніж через 90 днів після вчинення правопорушення [4]. У разі несплати штрафу винною особою, настають досить жорсткі наслідки, Державний Секретар зупиняє дію прав на керування ТЗ такої особи. Ця особа може опротестувати повідомлення, надавши достовірні докази своєї невинуватості.

Однією з країн-лідерів (поруч з Великою Британією та Німеччиною), яка найдовше використовує систему автоматичної фіксації швидкості, є Франція. На сьогодні вона використовує класичну модель функціонування згаданої системи. У цій країні функціонує система автоматизованої обробки порушень ПДР (фр. – *traitement automatique des infractions routieres*), управлінням якої займається Національний центр по боротьбі з правопорушеннями у сфері дорожнього руху (CNT). У свою чергу, CNT перебуває під наглядом Міністра внутрішніх справ – абз. 1 ст. 2 Наказу про створення автоматизованої системи управління від 13.10.2004 [5]. При автоматизованій фіксації правопорушення відбувається вивчення одержаних зображень за допомогою 2 форм програмного забезпечення для розпізнавання, яке автоматично визначає номерний знак транспорту-порушника.

Процес автоматичної обробки інформації виглядає таким чином: 1) транспортний засіб перевищує швидкість або порушує правило проїзду на червоний сигнал світлофора; 2) радар виявляє та автоматично робить знімок правопорушення; 3) одержана інформація шифрується та автоматично надсилається до CNT; 4) у національному процесинговому центрі здійснюється дешифрування фотографії та зчитування номерного знака. При цьому на фото є елементи, які ідентифікують правопорушення: дата, час, швидкість тощо; 5) відбувається ідентифікація власника транспортного засобу у національному реєстрі реєстрацій, перевіряється, чи не перебуває цей транспортний засіб в обліку як викрадений, чи не знаходиться він у оренді; 6) кожне

правопорушення перевіряється працівником судової поліції. Після повної ідентифікації транспортного засобу під його контролем на двох швидкодіючих машинах друкується l'Avis de contravention – повідомлення про порушення, яке відправляється власнику через місцеве відділення поштового зв'язку; 7) власник транспортного засобу (або належний орендар), одержавши повідомлення про порушення, має певну свободу дій. Він може визнати правопорушення і сплатити штраф, що може призвести і до втрати штрафних балів (залежно від тяжкості правопорушення). У випадку сплати штрафу протягом 15 днів – порушник може отримати зменшення розміру штрафу в декілька разів, якщо ж він прострочить сплату на 45 і більше днів – штраф зростає щонайменше вдвічі.

Якщо особа, що отримала повідомлення, не згодна з ним, вона може його проігнорувати – як наслідок, її в судовому порядку можуть примусити сплатити штраф, але в збільшеному розмірі, позбавити водійського посвідчення тощо. На нашу думку, така суворість виправдовує себе, оскільки спочатку особі надається можливість або виправдати себе, або сплатити зменшену суму штрафу і лише потім суворість санкцій зростає. Якщо ж особа не визнає штраф, але свідомо ставиться до ситуації, що склалася, вона може надіслати до CNT мотивовану заяву з клопотанням про звільнення від відповідальності. Тут слід звернути увагу на незвичну для нашого права деталь. У випадку, якщо особа надсилає таку заяву, вона сплачує фіксовану суму штрафу (не зменшену) – депозит, якщо її клопотання буде задоволеним, вона одержує суму назад. Такі звернення пересилаються місцевому прокурору – L'officier du ministere public (ОМР) для перевірки на допустимість і класифікацію правопорушення (у випадку недостатньої характеристики правопорушення, як-то нерозбірливий номер транспортного засобу, помилка в налаштуваннях параметрів самого радару, якщо особа-порушник мала виключні обставини, під впливом яких вчинила порушення, як-то доставка потерпілого до лікарні тощо, такі повідомлення відбраковуються і скасовуються) або до місцевого суду для розгляду. За наслідками прокурорської перевірки клопотання особи або задовольняється, або вона інформується про відмову. Крім того, власник транспортного засобу (або належний орендар) у випадку, якщо він не вчиняв правопорушення, має надіслати до CNT інформацію про особу, яка безпосередньо здійснила порушення. У такому разі CNT надсилають l'Avis de contravention до відповідної особи.

Цікавим є порядок доступу агентів-операторів до автоматизованої системи. Кожен агент має персоналізовану смарт-карту, забезпеченням наявності яких опікується мерія. Таким чином, жоден вхід до бази даних не залишається непоміченим, крім того, доступ до такої бази має виключне коло осіб із високим рівнем ідентифікації.

Особі, яка визнала правопорушення, доступно багато способів оплати штрафу: чеком, банківською картою онлайн або за телефоном, через казначейство (готівкою або банківською карткою) тощо. До того ж, якщо особа не має змоги сплатити штраф через матеріальні труднощі, вона може клопотати про розстрочку або навіть пільгу в оплаті штрафної суми.

Як бачимо, французький законодавець подбав про додержання принципу справедливості під час встановлення обставин справи про порушення правил дорожнього руху і надав особі достатньо можливостей для виправдання себе та захисту своїх інтересів.

Наостанок слід зазначити, що не можна забувати, що головною “дієвою особою”, навколо якої точаться дискусії, є автомобіль. Адже це, насамперед, джерело підвищеної небезпеки, здатне нанести непоправну шкоду життю і здоров'ю та майну людей. Саме тому головною метою впровадження системи автоматичної фіксації швидкості в поєднанні із презумпцією винуватості є не покарання поголівно всіх власників транспортних засобів і не стягнення величезних штрафів у дохід держави. Важливо

розуміти, що в цьому випадку мова йде про безпеку, і тому головною метою згаданої системи є превенція негативних наслідків, що є особливо актуальним з огляду на жахливу статистику смертності в результаті перевищення швидкості водіями. А з іншого боку, не менш важливою метою є виховання культури поведінки водіїв під час керування транспортними засобами. Система автоматичної фіксації швидкості є тим засобом, який здатний мотивувати водія не лише утриматись від порушення встановленого швидкісного режиму, але й сумлінно ставитись до власного авто. Здійснення реєстрації чи перереєстрації у випадку зміни власника дозволить уникнути незручностей як володільцю авто чи водієві, так і правоохоронним органам. Крім того, ця система спонукатиме власників авто відповідальніше і більш критично ставитися до процедури передачі власного автотранспорту в постійне або тимчасове управління третім особам. Передбачливість у цьому випадку допоможе уникнути необхідності доводити власну невинуватість і бути активним учасником провадження у справах про адміністративні правопорушення у зазначеній сфері. Не варто забувати, що обов'язок стежити за своїм майном покладається на його власника. Придбаючи автомобіль і сідаючи за його кермо, водій має розуміти його суспільну небезпеку і апіорі є ознайомленим із законодавством у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Тобто, здійснюючи керування транспортним засобом, водій автоматично підтверджує свою згоду із чинними правилами. Отже, в цьому випадку презумпція винуватості власника авто є не "суспільним злом", а тим важелем, який має не допустити настання негативних наслідків через вплив на його свідомість і поведінку. Це убезпечить власника від відповідальності за чужі дії та дозволить зберегти здоров'я та життя іншим учасникам дорожнього руху.

Іншим фактором, про який не можна забувати, є час, який має витратити працівник правоохоронного органу на встановлення порушника у випадку фіксування камерою авто, яке рухається із перевищенням швидкості.

Зарубіжна практика, наведена в нашому дослідженні, демонструє, що більшість країн пішли шляхом автоматичного покладання вини на власника авто, зменшуючи таким чином витрачання ресурсів і часу правоохоронних органів та дисциплінуючи водіїв. Врешті решт слід пам'ятати, що потреба у винайденні системи автоматичної фіксації правопорушень на дорозі з'явилась не як забаганка законодавця, а внаслідок вражаючої статистики смертності на дорозі.

Незважаючи на достатню обґрунтованість щодо доцільності, актуальності та конституційності положень чинного законодавства в досліджуваній сфері (зокрема, положення щодо притягнення до відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, осіб, за якими зареєстровано транспортний засіб), все ж таки слід враховувати постійні дискусії фахівців та юристів-практиків про неконституційність цих норм та можливість у майбутньому масових оскаржень винесених постанов, що поставить під сумнів взагалі саму ідею запровадження системи автоматичної фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього та доцільність витрачання великих коштів на таку систему. У зв'язку з цим та враховуючи можливість своєчасного внесення окремих коректив до існуючої процедури притягнення до відповідальності осіб за скоєння адміністративних правопорушень у цій сфері (враховуючи те, що зазначена система ще не запроваджена), на нашу думку, доцільно використати досвід тих країн, де на сьогодні така процедура відрізняється від тієї, що закладена в чинному законодавстві України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Vddrteomenetluse seadustik / Riigi Teataja. URL: <https://www.riigiteataja.ee/akt/112072014012> (дата звернення: 14.03.2018).
2. Ametlikud Teadaanded. URL: <https://www.ametlikudteadaanded.ee/> (дата звернення: 15.03.2018).

3. Frequently asked questions / Poliisi. URL: http://www.poliisi.fi/security_and_monitoring/traffic_safety/police_traffic_safety_centre/frequently_asked_questions (дата звернення: 16.03.2018).
4. Illinois Compiled Statutes / Illinois General Assembly. URL: <http://www.ilga.gov/legislation/ilcs/fulltext.asp?DocName=062500050K11-208.6> (дата звернення: 14.03.2018).
5. Arrêté du 13 octobre 2004 portant création du système de contrôle automatisé. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000005860170&dateTexte=20171127/> (дата звернення: 15.03.2018).

REFERENCES

1. Vaarteomenetluse seadustik / Riigi Teataja. URL: <https://www.riigiteataja.ee/akt/112072014012> (application date: 14.03.2018).
2. Ametlikud Teadaanded. URL: <https://www.ametlikudteadaanded.ee/> (application date: 15.03.2018).
3. Frequently asked questions / Poliisi. URL: http://www.poliisi.fi/security_and_monitoring/traffic_safety/police_traffic_safety_centre/frequently_asked_questions (application date: 16.03.2018).
4. Illinois Compiled Statutes / Illinois General Assembly. URL: <http://www.ilga.gov/legislation/ilcs/fulltext.asp?DocName=062500050K11-208.6> (application date: 14.03.2018).
5. Arrête du 13 octobre 2004 portant création du système de contrôle automatisé. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000005860170&dateTexte=20171127/> (application date: 15.03.2018).

UDC 343.346.2(1-87):62-519

Y.S. Koller,

Candidate of Law, Senior Researcher, Chief of the Department
of the State Research Institute MIA Ukraine, Kyiv,
ORCID ID 0000-0002-9848-2348

A.V. Burbiy,

Research Scientist of the State Research Institute MIA Ukraine, Kyiv,
ORCID ID 0000-0003-4866-321X

FOREIGN EXPERIENCE OF THE PROSECUTION FOR COMMITTING OFFENSES IN THE FIELD OF ENSURING ROAD SAFETY, FIXED IN AUTOMATIC MODE

Paper deals with foreign experience in bringing to account of committal of offences in the field of road safety, recorded in the automatic mode, such countries as the Republic of Estonia, the Republic of Finland, the United States of America and the French Republic.

In particular, it is noted that the system of operation of cameras for automatic recording of offenses in the Republic of Estonia is based on the Estonian National Traffic Security Program, which is monitored by the Department of Police and Border Guard and the Department of Roadways. The emphasis is placed on the procedure for prosecution for road safety offenses, recorded by the cameras of automatic fixation in this country.

Consideration of the experience of the Republic of Finland in bringing to the account of committal of offences in the field of road safety has led to the conclusion that, unlike other countries, the repeatability is in force in Finland. If a person has received fines three times a year or four times in two years, he is disqualified from driving. It is emphasized that the bills of the United States of America regarding the prosecution of offenses established by special technical means deserve special attention. A specific and unusual for the Ukrainians system of administrative-territorial division of the US led to the possibility of each state to be guided not only by national regulations, but also to adopt its own legislation, in particular, in the field of ensuring road safety. Because of this, the legal regulation of this area may vary and have its own peculiarities in each state.

Also, according to the results of the analysis of foreign experience in the studied area, it is concluded that one of the leading countries (next to Great Britain and Germany),

which uses the automatic registration system for the longest time, is the French Republic, which has got the classic model of the functioning of the system.

The conclusions suggest the need to borrow positive experiences from the listed countries to improve the application of liability measures for the committal of offences in the field of protection of traffic, recorded in the automatic regime in Ukraine.

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

Отримано 28.03.2018