

УДК 351.811(477)

## ЩОДО ВПРОВАДЖЕННЯ В УКРАЇНІ МІЖНАРОДНОГО ДОСВІДУ ЗАСТОСУВАННЯ ЗАСОБІВ ФОТО- ТА ВІДЕОФІКСАЦІЇ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

**С.Г. Голубов, начальник курсу, підполковник міліції, здобувач,  
Харківський національний університет внутрішніх справ України**

*Анотація.* Розглянуто актуальні питання застосування засобів фото- та відеофіксації порушень правил дорожнього руху. Досліджено зарубіжний досвід застосування зазначених засобів. Висловлюється пропозиція щодо впровадження в Україні засобів фото- та відеофіксації порушень правил дорожнього руху.

*Ключові слова:* безпека дорожнього руху, технічні засоби фото- та відеофіксації, зарубіжний досвід.

## О ВНЕДРЕНИИ В УКРАИНЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ОПЫТА ПРИМЕНЕНИЯ СРЕДСТВ ФОТО- И ВИДЕОФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

**С.Г. Голубов, начальник курса, подполковник милиции, соискатель,  
Харьковский национальный университет внутренних дел Украины**

*Анотація.* Рассмотрены актуальные вопросы применения средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения. Исследован зарубежный опыт применения указанных средств. Высказывается предложение о возможности использования в Украине средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

*Ключевые слова:* безопасность дорожного движения, технические средства фото- и видеофиксации, зарубежный опыт.

## ABOUT IMPLEMENTATION IN UKRAINE INTERNATIONAL EXPERIENCE CONCERNING APPLICATION OF PHOTO- AND VIDEOfIXATION OF TRAFFIC RULES VIOLATIONS

**S. Holubov, Head of the Course, Police Lieutenant Colonel, competitor,  
Kharkiv National University of Internal Affairs of Ukraine**

*Abstract.* Current issues of application of photo- and videofixing violations of traffic rules are considered. Foreign experience of applying these funds is studied. The proposal concerning the use in Ukraine of photo- and videofixation of traffic rules violations is stressed.

*Key words:* road safety, photos- and videofixation equipment, foreign experience.

### Вступ

Низький рівень безпеки дорожнього руху в Україні залишається однією з найгостріших проблем. В той час, як у країнах Європейського Союзу кількість загиблих у дорожньо-транспортних пригодах становить у серед-

ньому 6–8 загиблих на 100 тис. населення, кількість загиблих в Україні у дорожньо-транспортних пригодах протягом 2012 року становить 11–13 загиблих на 100 тис. населення. Головними причинами автопригод з постраждалими, що сталися впродовж 2012 року, є перевищення безпечної швидкості

руху – 6477 автопригод, або майже 23,7 % від усіх ДТП із постраждалими, порушення правил маневрування (19,6 відсотка) та правил проїзду перехресть (8 відсотків) [1]. За кількістю загиблих на 100 тис. населення Україна в декілька разів перевищує показники провідних держав-членів ЄС; наприклад, цей показник практично в 3 рази вищий, ніж у Німеччині. Тому питання щодо можливого застосування в Україні зарубіжного досвіду з підвищення стану безпеки дорожнього руху є особливо актуальним, у зв'язку з високими показниками смертності від ДТП на автошляхах України й відносно низьким рівнем смертності від ДТП у країнах Європи. Особливої актуальності зазначене питання набуває з мотивів євроінтеграції України. Все це вимагає вжиття адекватних заходів, спрямованих на вироблення оптимальної моделі організаційно-управлінської діяльності цієї служби із забезпечення безпеки дорожнього руху.

### Аналіз публікацій

Більшість аспектів діяльності органів ДАІ МВС досить детально розглянуто в сучасній юридичній науковій літературі. За останні роки захищено чимало дисертаційних досліджень, які стосуються проблем роботи правоохоронних органів і, зокрема, ДАІ у сфері запобігання, виявлення та припинення порушень Правил дорожнього руху. Такі питання проаналізовано у працях А. Гаркуші, Т. Гуржія, С. Гусарова, М. Долгополової, В.А. Комзюка, О. Салманової, Л. Сопільника та ін. [7–12].

### Мета і постановка задачі

Адміністративні важелі впливу на забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема підвищення розмірів штрафів за порушення правил дорожнього руху, поступово втрачають свою ефективність. Як свідчить досвід країн Європейського Союзу, подальше зниження показників аварійності потребує здійснення комплексу заходів з підвищення безпеки дорожнього руху, основою яких є проведення аналізу факторів, що зумовили виникнення дорожньо-транспортних пригод, та відхід від позицій першочергового звинувачення водія чи пішохода.

Відповідно до Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період з 2012 до 2016 року одним з двох оптимальних варіантів

розв'язання проблеми є розроблення комплексної програми, що передбачає фінансування заходів з підвищення безпеки дорожнього руху з урахуванням норм та досвіду країн Європейського Союзу щодо створення безпечних умов дорожнього руху, підвищення ефективності державного регулювання та контролю в даній сфері, удосконалення організації дорожнього руху та системи підготовки водіїв, розвиток системи надання допомоги потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах, підвищення рівня усвідомлення необхідності дотримання вимог безпеки дорожнього руху його учасниками (постанова КМУ №771 від 08.08.2012 року). Тому слід зазначити, що запозичення європейського досвіду з питання підвищення безпеки дорожнього руху є загальнодержавним принципом [2].

Одним зі шляхів вирішення зазначеної проблеми, на нашу думку, має стати впровадження в Україні фото- та відеофіксування порушень правил дорожнього руху.

Метою дослідження є аналіз зарубіжного досвіду застосування технічних засобів фото- та відеофіксації порушень правил дорожнього руху та можливості застосування відповідних засобів в Україні.

### Застосування засобів фото- та відеофіксації порушень правил дорожнього руху

Слід відзначити, що застосування фото- та відеофіксування даних правопорушень вже виправдало себе у провідних європейських країнах, таких, наприклад, як Німеччина, де вже протягом тривалого часу зберігається дуже низький показник смертності під час ДТП, а також кількості ДТП у цілому.

Окрім того, в п. 196.1 указу Президента України № 128/2013 Про Національний план дій на 2013 рік щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010–2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» вказується про необхідність внесення на розгляд Верховної Ради України проекту Закону України про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо: запровадження фотофіксування порушень правил дорожнього руху в режимі «без втручання уповноваженої особи», яке базується на

принципах автоматичної обробки інформації про порушення правил дорожнього руху [3].

Слід зазначити, що практика застосування засобів фото- та відеофіксації порушень правил дорожнього руху вже існувала в Україні до 22 грудня 2010 року. Застосування засобів фіксації порушень правил дорожнього руху регулювалося положеннями ст. 14-1 Кодексу про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), але при застосуванні даної норми виник ряд проблем, що зумовило неоднозначне застосування положення щодо використання даних, зафіксованих вказаними технічними засобами, як підстави для притягнення до адміністративної відповідальності, що призводило до грубих порушень конституційних прав і свобод громадян, передбачених статтею 29, частиною другою статті 61, статтею 63 Конституції України. Основні проблеми при застосуванні зазначеної норми полягали у тому, що частиною першою вже скасованої ст. 14-1 КУпАП «до адміністративної відповідальності 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, чи засобами фото- і кінозйомки, відеозапису притягаються власники (співвласники) транспортних засобів». Словосполучення «власник (співвласник) транспортного засобу», використане у статті 14-1 КУпАП, означало, що таким власником (співвласником) може бути як фізична, так і юридична особа. Виходячи з конституційного принципу індивідуалізації юридичної відповідальності, слід наголосити, що суб'єктом, який підлягає адміністративній відповідальності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, є фізична особа. Іншою ж проблемою був той факт, що у разі виявлення адміністративного правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованого за допомогою працюючих в автоматичному режимі спеціальних технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, чи засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, протокол про адміністративне правопорушення не складався, а постанова у справі про адміністративне правопорушення вносились без участі особи, яка притягала до адміністративної відповідальності. Тому ст. 14-1 КУпАП була скасована рішенням №23-рп/2010 Конституційного суду України від 22 грудня 2010 року [4].

Досвід використання працюючих в автоматичному режимі спеціальних технічних пристроїв, обладнаних функцією фото-, відеозапису, поліцейськими службами зарубіжних країн свідчить про високу ефективність даних пристроїв, що проявляється у зниженні аварійності та кількості загиблих і потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах.

Технічні засоби автоматичної фіксації та обробки порушень правил дорожнього руху широко застосовуються на всіх континентах світу. Так, у Великобританії встановлено понад 6 тис. камер фіксації порушень, в Німеччині – 5 тис., Франції – 3 тис., а у Сполучених Штатах Америки – 4 тис. камер. В Україні перелік засобів, що можуть бути застосовані для фіксації порушень правил дорожнього руху, регулюється наказом Міністерства внутрішніх справ «Про затвердження Переліку технічних засобів, що використовуються в підрозділах Державтоінспекції МВС для виявлення та фіксування порушень правил дорожнього руху» від 1 березня 2010 року № 33. Серед цих засобів наводяться такі пристрої як «ТгуСАМ», «Визир», «Арена». Вказані технічні прилади та технічні засоби, що спеціально створені та призначені саме для фіксації за допомогою властивих їм функцій запису зображення на електронний носій чи світлочутливу плівку фактичних даних (показань), відповідно до рішення Конституційного суду України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є достатніми для визначення суті правопорушення.

Впровадження технічних засобів фото- і відеофіксації порушень дозволяє в місцях встановлення устаткування знизити кількість дорожньо-транспортних пригод до 30 %, а також максимально виключити «людський» фактор у роботі органів, що забезпечують безпеку дорожнього руху. Виходячи з міжнародного досвіду, зазначимо, що провідними країнами застосовуються технічні засоби фіксації порушень Правил дорожнього руху RedSpeed. Їх використовують органи правопорядку, державні та муніципальні структури, а також організації, що займаються експлуатацією доріг і автомагістралей більш ніж у дванадцяти країнах на п'яти континентах: Казахстан, США, Великобританія, Індія, Словенія, Греція, Південна Африка, Азербайджан, Андорра, Іспанія, Мексика, Шрі Ланка тощо. Система автоматичної фіксації та обробки порушень ПДР включає в себе

обладнання автоматичної фіксації порушень ПДР (АСФ, швидкостеміри), а також процесингові центри прийому і обробки інформації про порушення. Стационарні швидкостеміри встановлюються на аварійно-небезпечних ділянках з високим рівнем концентрації ДТП – прямі швидкісні відрізки доріг, штучні споруди з обмеженою видимістю, перехрестя на основних вулицях великих міст. Процесингові центри приймають інформацію про порушення ПДР зі швидкостемірів, документують адміністративні правопорушення, повідомляють про це правопорушників, здійснюють контроль своєчасності оплати штрафів. Система дозволяє фіксувати порушення швидкісного режиму і проїзд на заборонний сигнал світлофора.

Для контролю проїзду на червоне світло пристрій підключається безпосередньо до транспортного контролера перехрестя. Швидкість транспортних засобів, що проходять через контрольовану смугу проїжджої частини, вимірюється за допомогою датчиків, вбудованих у дорожню поверхню. При встановленні факту порушення – перетинання транспортним засобом стоп-лінії перехрестя, коли горять червоні сигнали світлофорів, або перевищення допустимої швидкості при горінні зеленого сигналу – порушення фіксується як мінімум трьома фотозображеннями порушників. За допомогою програмного забезпечення процесингового центру відбувається порівняння кількості зареєстрованих порушень з кількістю виписаних повідомлень про порушення правил дорожнього руху. Таким чином, повністю виключається людський фактор у роботі відповідних підрозділів.

Разом з тим у зарубіжних країнах проблеми встановлення суб'єкта правопорушення, зафіксованого з використанням засобів автоматичної фіксації, вирішуються по-різному. Є.В. Климович на основі аналізу нормативної бази та правозастосовчої практики використання автоматичних пристроїв у тих країнах, де вони функціонують протягом досить тривалого часу, виділяє дві основні моделі правового регулювання.

Перша виключає можливість використання для цілей притягнення до відповідальності результатів фіксації правопорушень, отриманих в автоматичному режимі, і передбачає обов'язкову участь поліцейського у процесі

оформлення матеріалів справи про правопорушення. Так, у Шотландії при роботі з пристроями фіксації порушень є необхідними свідчення ще двох свідків. У Швеції поліцейський зобов'язаний зупинити порушника і повідомити йому про скоєне порушення. Інша модель допускає автономну роботу пристроїв фіксації порушень і подальше залучення винних осіб до відповідальності на основі фото-, відеоматеріалів [5].

Позитивною є практика застосування в Німеччині «помилкових радарів», превентивний спосіб боротьби із правопорушеннями у сфері дорожнього руху – встановлення на певній відстані від засобу автоматичної фіксації правопорушень попереджувальних знаків, а також встановлення муляжів. Подібні пристрої справляють позитивний вплив на поведінку учасників дорожнього руху. Дуже важливим при цьому є те, що попередження водіїв дорожніми знаками сприяє формуванню позитивних відносин між водіями та поліцією [6]. Дуже прогресивною та дієвою є американська технологія відеозйомки з поліцейської машини всього, що безпосередньо відбувається перед поліцейським автомобілем [7].

## Висновки

Виходячи з вищесказаного, слід відмітити, що використання спеціальних засобів фотота відеофіксації порушень дорожнього руху (без участі оператора) є одним з головних факторів низького рівня кількості дорожньо-транспортних пригод та рівня травматизму у зарубіжних країнах. Тому використання зарубіжного досвіду на Україні має стати пріоритетним для подальшого вдосконалення використання зазначеної системи. Впровадження зазначених засобів забезпечить невідворотність покарання за вчинене правопорушення, підвищить рівень дисципліни в середовищі водіїв транспортних засобів, дозволить знизити рівень правопорушень та травматизму серед учасників дорожнього руху на автомобільних шляхах нашої держави. Виключення «людського чинника» в роботі системи буде сприяти запобіганню можливій корупції в середовищі працівників державних органів і невідворотності покарання винних, а повнота стягнутих штрафів за вчинені правопорушення – швидкій окупності та забезпеченню додаткових фінансових надходжень до бюджету держави.

Тому, на нашу думку, для підвищення безпеки дорожнього руху слід визнати доцільним законодавче закріплення можливості фіксації порушень правил дорожнього руху працюючими в автоматичному режимі (без участі оператора) стаціонарними технічними засобами, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису. На підставі викладеного вважаємо за необхідне внести відповідні зміни та доповнення до Кодексу про адміністративні правопорушення України, Закону України «Про дорожній рух», Закону України «Про міліцію» та деяких підзаконних нормативних актів.

### Література

1. Державтоінспекція: чверть порушень на дорозі – перевищення швидкості. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art\\_id=245408379](http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=245408379) – Заголовок з екрану.
2. Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року: постанова Кабінету Міністрів України № 771 від 8 серпня 2012 р. // Офіційний вісник України. – 2012. – № 63. – Ст. 2577.
3. Програма економічних реформ України на 2010–2014 рр. «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» / [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.president.gov.ua/docs/Programa\\_reform\\_FINAL\\_1.pdf](http://www.president.gov.ua/docs/Programa_reform_FINAL_1.pdf).
4. 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 22.12.2010 №23-рп/2010 // Офіційний вісник України. – 2010. – № 101. – Ст. 3639.
5. Климович Е.В. Особенности производства по делам об административных правонарушениях, возбужденным по материалам, полученным с применением автоматических устройств фиксации правонарушений // Научный портал МВД России. – 2010. – №1. – С.14.
6. Лыткин А.В. Особенности использования специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме, в области дорожного движения подразделениями полиции зарубежных стран / А.В. Лыткин // Вестник Московского университета МВД России. – 2012. – № 5. – С. 201–204.
7. Долгополова М.М. Європейський досвід системи забезпечення безпеки дорожнього руху як фактор впливу на процес просторового переміщення дорогами України / М.М. Долгополова // Вісник Запорізького юридичного інституту: зб. наук. пр. – 2009. – №3. – С. 85–89.
8. Сопільник Л.І. Теорія та практика адміністративно-правового регулювання організації безпеки дорожнього руху в Україні: автореф. дис. на здобуття наукового ступеня д-ра юрид. наук: спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / Л.І. Сопільник. – ХНУВС, 2012. – 22 с.
9. Гуржій Т. Актуальні проблеми законодавчого регулювання адміністративно-деліктних відносин у сфері безпеки дорожнього руху / Т. Гуржій // Право України. – 2009. – № 3. – С. 90–94.
10. Гусаров С.М. Адміністративно-юрисдикційна діяльність органів внутрішніх справ: автореф. дис. на здобуття наукового ступеня д-ра юрид. наук: 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / С.М. Гусаров. – К., 2009. – 40 с.
11. Комзюк А.Т. Заходи адміністративного примусу в правоохоронній діяльності міліції: поняття, види та організаційно-правові питання реалізації / А.Т. Комзюк; за заг. ред. О.М. Бандурка. – Х.: Вид-во Нац. ун-ту внутр. справ, 2002. – 355 с.
12. Салманова О.Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук спец. 12.00.07 / О.Ю. Салманова. – Х., 2002. – 200 с.

Рецензент: Є.М. Гецович, професор, д.т.н., ХНАДУ.

Стаття надійшла до редакції 14 квітня 2013 р.