

БІЛОУС В. В.,

кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри криміналістики
(Національний юридичний університет
імені Ярослава Мудрого)

УДК 343.98

**СИСТЕМА ФІКСАЦІЇ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В АВТОМАТИЧНОМУ РЕЖИМІ:
ПРОБЛЕМИ ВПРОВАДЖЕННЯ І ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ**

На основі критичного аналізу чинного і перспективного законодавства сформульовані криміналістичні рекомендації щодо впровадження в Україні прогресивної системи фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.

***Ключові слова:** інформаційні технології, ідентифікація, система фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.*

На основе критического анализа действующего и перспективного законодательства сформулированы криминалистические рекомендации относительно внедрения в Украине прогрессивной системы фиксации правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в автоматическом режиме.

***Ключевые слова:** информационные технологии, идентификация, система фиксации правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в автоматическом режиме.*

Based on the critical analysis of the existing and potential legislation, criminalistic recommendations as to the implementation of a progressive system of automatic registration of offences in regard to provision of traffic safety were formulated.

***Key words:** information technology, identification, system of automatic registration of offences in regard to provision of traffic safety.*

Вступ. Осереддя, навколо та в ім'я якого повинна розбудовуватися Україна як соціальна і права держава, є людина. Її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека проголошені в нашій країні найвищою соціальною цінністю. Однак відображені у приголомшливих фактах реалії сьогодення спонукають нас до невпинного пошуку шляхів дійсного, а не декларативного втілення у життя вищенаведеного конституційного імперативу.

Так, за даними ООН, станом на 9 липня 2016 р. внаслідок збройної агресії на сході України загинуло 9 470 та було поранено 21 880 осіб [1]. Практично за цей же проміжок часу (з січня 2014 р. по травень 2016 р. включно) в нашій країні сталося 346 322 ДТП, у яких загинули 9 601 та були травмовані 76 213 людей. При цьому 545 загиблих і 9 187 травмованих на момент ДТП не досягли повноліття [2]. І це без урахування показників аварійності й дорожньо-транспортного травматизму по АР Крим і по м. Севастополю, які знаходяться під тимчасовою окупацією Російської Федерації, а також по частині Донецької і Луганської областей, які контролюються незаконними збройними формуваннями.

Однак навіть ці дані, які офіційно підтверджені, дають змогу дійти невтішного висновку про те, що загальний обсяг безповоротних втрат «війни на дорогах» фактично зрів-



нявся з кількістю вбитих унаслідок терористичних атак на сході нашої держави. А кількість травмованих під час ДТП більше ніж утричі перевищила кількість поранених в зоні проведення АТО.

Завдяки переговорам про припинення вогню з вересня 2015 р. вдалося досягти зниження кількості жертв серед цивільного населення до рівня менше 10 вбитих і 30 поранених на місяць [3]. Однак відомості про стан аварійності на вітчизняних дорогах за минулий рік свідчать про загибель внаслідок ДТП в середньому на місяць 331 та травмування 2 622 осіб, переважно цивільних. Отже, серед країн Європейського континенту Україна опинилася серед лідерів за рівнем смертності та травмування людей у ДТП, і покращення у цій сфері не спостерігається [4, с. 122]. А вже тільки за останнє півріччя кількість ДТП зросла на 26% [5].

Вищевикладене слугує приводом для постановки запитання про те, в який спосіб досягнути кардинального зростання рівня безпеки та зниження кількості жертв серед населення на об'єктах вітчизняної вулично-дорожньої мережі.

Постановка завдання. Метою статті є аналіз ініціатив щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні, зокрема, в частині упровадження системи фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, визначення придатності останньої для комплексного вирішення актуальних ідентифікаційних завдань, а також розроблення рекомендацій щодо розвитку потенціалу цієї системи з урахуванням сучасного рівня розвитку науково-технічного прогресу та удосконалення нормативно-правового забезпечення практичних потреб органів правозастосування у досліджуваній царині.

Результати дослідження. У пошуку відповіді на окреслене вище питання варто приділити увагу тому факту, що Кабінет Міністрів України ще 5 років тому визнав зумовленість цієї проблеми недостатнім впровадженням новітніх технологій і технічних засобів організації дорожнього руху, а можливість підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні залежною від формування принципово нових підходів до вирішення проблемних питань, пов'язаних із забезпеченням безпеки дорожнього руху [6]. Однак і дотепер передовий світовий досвід, зокрема європейський, щодо організації та управління безпекою дорожнього руху, а також новітні технології, які можуть забезпечити суттєве зменшення аварійності на українських дорогах, упроваджуються у вітчизняну практику надто повільно [7]. виправленню такого становища покликаний слугувати Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 14 липня 2015 р. № 596-VIII, який набрав чинності 8 серпня 2015 р. Цим Законом унесено низку змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), Кодексу адміністративного судочинства України (далі – КАСУ) і Закону України «Про дорожній рух». Зокрема, Закон України «Про дорожній рух» доповнено ст. 531, а КУпАП – ст. 142, згідно з положеннями яких відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі (за допомогою технічних засобів, що дають змогу здійснювати фотозйомку та / або відеозапис та функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах), 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. У разі, коли ТЗ зареєстровано за межами території України і такий ТЗ, відповідно до законодавства, не підлягає державній реєстрації в Україні, встановлено, що до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, притягається особа, яка ввезла такий ТЗ на територію України.

У такий спосіб у нашій державі здійснено чергову спробу запровадити автоматичну фото- та відеофіксацію низки порушень Правил дорожнього руху (далі – ПДР), що визнаватиметься безумовним доказом вини фізичної або юридичної особи – власника транспортного засобу або особи, яка ввезла ТЗ на територію України, якщо вони не доведуть, що транспортний засіб або його номерний знак вибули з володіння власника внаслідок протиправних дій інших осіб або на момент вчинення правопорушення таким ТЗ керувала інша



особа. Обов'язок щодо доказування наявності цих обставин у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, які зафіксовано в автоматичному режимі, змінано до ст. ст. 71, 171-2 КАСУ покладено на вищезазначених осіб як на позивачів в адміністративному процесі.

Відзначимо, що використання технічних засобів для автоматичної фіксації порушень ПДР в частині забезпечення дотримання цих Правил учасниками дорожнього руху було проголошено одним із основних напрямів реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 р. [6]. Активізація використання технічних засобів фіксації порушень ПДР в автоматичному режимі підтримується Загальнонаціональним Форумом з безпеки дорожнього руху [7] і широким загалом громадян. Так, за результатами інтернет-опитування, проведеного Управлінням безпеки дорожнього руху Департаменту превентивної діяльності Національної поліції України, запровадження в Україні автоматичної фото-, відеофіксації ПДР підтримують понад 60% з 34 377 респондентів, опитаних станом на 9 липня 2016 р.

Утілення в життя ідеї автоматичної фото- та відеофіксації порушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху дасть змогу ефективно вирішити проблему суб'єктивних чинників при притягненні до адміністративної відповідальності за порушення правил, норм і стандартів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [8], ґрунтується на позитивному досвіді впровадження подібних систем в багатьох країнах світу, зокрема в Австрії, Великій Британії, Італії, Нідерландах, Німеччині, Франції, Швеції, Швейцарії, і спрямоване на покращення рівня безпеки дорожнього руху та зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму зі смертельними та іншими тяжкими наслідками [9], останній з яких завдяки автоматизації процесу фіксації порушень може бути скорочено вдвічі [10].

4 липня 2016 р. в Україні відбувся запуск пілотного проекту автоматичної фотовідеофіксації порушень ПДР. Тільки за перші 8 годин тестового функціонування трьох апаратних комплексів, розміщених у м. Києві та Одеській області, в автоматичному режимі було зафіксовано 6 тисяч порушень ПДР (переважно перевищенням обмежень швидкості руху транспортних засобів) [11]. Однак початок повноцінного функціонування цілісної системи на всій території країни вкотре відкладено на наступний рік [12].

Зауважимо, що впровадження захищених засобів відеофіксації на потенційно критичних об'єктах і автоматичної фіксації порушень у сфері безпеки дорожнього руху цілком справедливо Кабінетом Міністрів України віднесено до заходів, спрямованих на утвердження принципів верховенства права, неупередженості, доброчесності та додержання прав і свобод людини і громадянина в діяльності органів внутрішніх справ; наближення стандартів діяльності органів внутрішніх справ до відповідних стандартів правоохоронних органів європейських країн [13]. Однак визначений законодавством алгоритм реалізації цієї інновації суперечить задекларованим цілям, оскільки основна його концептуальна ідея, як і зміст всіх попередніх спроб упровадження сумнозвісних «листів щастя», що зазнали фіаско останніми роками, полягає в установленні презумпції вини власника транспортного засобу (особи, за якою зареєстровано транспортний засіб) у вчиненні певних адміністративних правопорушень у разі їх автоматичної фіксації і покладенні (фактично перекладанні) на власника обов'язку доводити свою невинуватість у вчиненні адміністративного правопорушення та зводиться до правила «штрафувати машину, а не водія» [14], реалізація якого неодмінно призведе до порушення конституційного принципу індивідуальності юридичної відповідальності та презумпції невинуватості, створюватиме правову невизначеність у встановленні суб'єкта, що притягується до відповідальності у цій сфері. Тому з високим ступенем імовірності можна очікувати визнання цих положень законодавства неконституційними, і, відповідно, результативного оскарження постанов про накладення адміністративних стягнень за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. А це, у свою чергу, неодмінно потягне за собою заподіяння збитків державі в особливо великих розмірах. Адже впровадження на території цілої країни такої завідомо недосконалої системи автоматичної фото- та відеофіксації порушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього



руху, до складу якої входитимуть 5 тисяч камер [15], за повідомленням міністра внутрішніх справ України А. Авакова, потребує фінансування в обсязі кількох мільярдів доларів США [12], які за вищевикладених обставин будуть витрачені даремно.

Непрямою аналогією подібного марнотратства може слугувати негативний досвід упродовження настільки ж дорогих, наскільки й неефективних «інновацій» у вигляді системи відеоспостереження, відеозапису і трансляції зображення (далі – система відеоспостереження), яка у передбаченому Законом України «Про особливості забезпечення відкритості, прозорості та демократичності виборів народних депутатів України 28 жовтня 2012 року» від 5 липня 2012 р. № 5175-VI порядку мала забезпечити створення інформації, передачу зображення з приміщення для голосування з можливістю його перегляду на відповідному веб-сайті у мережі Інтернет, а також подальше збереження створеної в процесі відеоспостереження інформації. За задумом законодавця, ця інформація повинна була використовуватися правоохоронними органами, судами, Центральною виборчою комісією як доказ (п. 1 ч. 1 ст. 112 Закону України «Про вибори народних депутатів України», ст. ст. 84, 99 Кримінального процесуального кодексу України), чим обґрунтовувалася потенційна значимість такої інновації.

Однак потенціал цієї системи відеоспостереження під час чергових парламентських виборів 2012 р. не було реалізовано навіть у мінімальному обсязі. За висновком Рахункової палати України, 955,3 млн. грн., спрямовані на оплату створення і функціонування цієї системи, були витрачені неефективно [16]. За її допомогою на тих виборах було зафіксовано лише один-єдиний відомий випадок неправомірного вкидання у виборчу скриньку стосу бюлетенів у приміщенні для голосування звичайної виборчої дільниці [17], і на жодних наступних виборах ця система ніколи більше не застосовувалася. Водночас ЦВК уперше від проголошення незалежності України визнала неможливим установлення достовірних результатів голосування у п'яти одномандатних виборчих округах через численні (достовірно не встановлені) порушення. Ще троє народних депутатів України були позбавлені мандатів після завершення виборчої кампанії за рішеннями суду, нібито через допущені у виборчому процесі порушення і фальсифікацію результатів волевиявлення, що також залишилося поза фокусом системи відеоспостереження. Витрати ж на організацію проведення повторних виборів 15 грудня 2013 р. лише у п'яти проблемних округах додатково спустошили Держбюджет щонайменше на 22 млн. грн. у цінах трирічної давнини.

Недоліки врегулювання автоматичної фото- та відеофіксації порушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на рівні закону були проаналізовані нами у раніше оприлюднених наукових працях [18; 19; 20]. У межах цієї статті вважаємо за необхідне зосередити увагу на формулюванні рекомендацій щодо комплексного вирішення проблеми за рахунок використання актуальних і перспективних інформаційних технологій і регламентації їх використання на рівні підзаконних нормативно-правових актів.

Так, з метою підвищення ефективності контролю за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками за рахунок автоматизації процесу, ліквідації корупційної складової при виявленні правопорушень і оформленні відповідних адміністративних матеріалів за рахунок виключення впливу людського фактору, реалізації принципу невідворотності покарання за скоєні у цій сфері правопорушення, підвищення правової свідомості учасників дорожнього руху, Кабінетом Міністрів України підготовлено проект постанови «Про функціонування системи фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі» (далі – постанова), Порядку функціонування системи фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі і Порядку звернення особи, яка допустила порушення в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, до уповноваженого підрозділу Національної поліції, які пропонується затвердити цією постановою. Затвердження цих нормативно-правових актів передусім покликане підвищити рівень безпеки на вулично-дорожній мережі держави та зменшити кількість ДТП, загиблих і травмованих у них громадян [21].

Однак ретельне вивчення проектів указаних нормативно-правових актів дає змогу дійти висновку про те, що у запропонованій редакції вони не є обґрунтованими і такими,



які доцільно приймати без невідкладного доопрацювання з урахуванням нижченаведених зауважень та пропозицій.

Так, з криміналістичної точки зору однією з головних перешкод на шляху забезпечення реалізації задекларованого принципу невідворотності покарання та притягнення до відповідальності за вчинення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі, дійсних правопорушників залишається придатність означеної системи для ідентифікації не водія або іншого учасника дорожнього руху (традиційно, основного суб'єкта відповідальності за адміністративні правопорушення у цій галузі), а лише номерного знаку ТЗ з подальшим встановленням у ручному режимі власника останнього за не завжди актуальними реєстраційними даними. Або встановлення особи правопорушника не за біометричними ознакам останнього, зафіксованими в автоматичному режимі, а за зверненням особи, яка нібито допустила порушення в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, до уповноваженого підрозділу Національної поліції.

Виходячи з викладеного, можна прогнозувати, що несумлінних водіїв це може спонукати вже найближчим часом вдатися до різних неправомірних дій з метою уникнення відповідальності, зокрема шляхом:

1) навмисної бездіяльності щодо реєстрації або перереєстрації транспортних засобів в установленому порядку, експлуатації останніх без номерного знаку або з номерним знаком, що їм не належить чи не відповідає вимогам стандартів, або з номерним знаком, закріпленим у не встановленому для цього місці, закритим іншими предметами, у тому числі з нанесенням покриття або застосуванням матеріалів, що перешкоджають чи ускладнюють його ідентифікацію, чи забрудненим, що не дає можливості чітко визначити символи номерного знаку з відстані двадцяти метрів, перевернутим чи неосвітленим (ч. 6 ст. 121 КУпАП);

2) реєстрації або перереєстрації транспортних засобів на підставних осіб з числа незможних близьких родичів або членів сім'ї, які не мають у власності майна, на яке може бути звернуто стягнення з метою примусового виконання постанови у справі про адміністративне правопорушення;

3) залучення підставних та / або підставлених осіб з метою звернення до уповноваженого підрозділу Національної поліції від їх імені, як осіб, які нібито фактично керували транспортними засобами, що належать справжнім порушникам ПДР, у момент учинення порушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі. Це доволі не складно зробити у дозволеному режимі звернення за допомогою засобів телекомунікаційного зв'язку.

Висновки. За сумною статистикою, кожні дві години внаслідок ДТП в Україні одна особа гине, а 15 осіб отримують травми. Загалом за 25 років незалежності на дорогах України загинуло близько 140 тисяч осіб, майже 1,5 млн. отримали тілесні ушкодження різного ступеня тяжкості [22].

Виявляючи занепокоєність постійним зростанням рівня травматизму і смертності на дорогах у світі, Генеральна Асамблея ООН 2 березня 2010 р. проголосила 2011–2020 роки Десятиліттям дій з безпеки дорожнього руху, мета якого полягає у скороченні втрат людських життів від ДТП шляхом активізації дій на регіональному, національному та глобальному рівнях [23].

До основних причин недостатнього рівня забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, порівняно з відповідним рівнем країн Європейського Союзу, відносять низький рівень дорожньої дисципліни учасників дорожнього руху та усвідомлення небезпеки наслідків її порушення, зокрема недотримання встановленої швидкості руху та правил маневрування, ігнорування використання ременів безпеки, порушення режимів праці та відпочинку водіями; неналежний рівень практичного забезпечення невідворотності покарання за порушення правил дорожнього руху та усвідомлення цього учасниками дорожнього руху; низький рівень використання автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху; недосконалість системи оповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та надання допомоги потерпілим [4, с. 119].



Відзначимо, що головним стримуючим чинником для правопорушника є ризик його викриття та притягнення до відповідальності. Події ж трьох останніх років красномовно довели усьому світу вірцеву здатність Українського народу до самоорганізації у вирішенні суспільно важливих питань. А приклад добровільної мобілізації багатотисячної спільноти достойників на захист ціною власного життя незалежності і територіальної цілісності Батьківщини переконливо засвідчує реальність консолідації зусиль широкого загалу на захист життя і здоров'я співвітчизників і гостей нашої країни у протиборстві порушникам ПДР.

Під час урочистостей з нагоди річниці роботи патрульної поліції України Глава Національної поліції Х. Деканоїдзе алегорично визначила поліцію як «хребет» внутрішньої безпеки країни та закликала громадян і самих поліцейських, попри наявні проблеми і помилки, не розчаровуватися, а працювати спільно заради майбутнього держави [24]. «Хто крокує повз правопорушення, той потурає йому». Отже, лише проактивний підхід до боротьби з правопорушеннями у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху гарантуватиме досягнення не менш вагомих результатів, ніж останнім часом спостерігаються у сфері боротьби з корупцією [25].

У цьому контексті доцільно звернути увагу на нещодавно впроваджений у вітчизняну правозастосовну практику інститут повідомлення про порушення вимог Закону України «Про запобігання корупції» і постать викривача (англ. whistleblower) – особи, яка надає допомогу в запобіганні і протидії корупції. Згідно з ч. 1 ст. 53 Закону України «Про запобігання корупції» під викривачем слід розуміти особу, яка за наявності обґрунтованого переконання, що інформація є достовірною, повідомляє про порушення вимог цього Закону іншою особою.

Результати національної кампанії «Вони б не мовчали!», ініційованої громадською організацією Transparency International Україна за підтримки PACT Inc., що тривала майже протягом року, засвідчили, що 45,5% українців готові повідомляти про корупцію до правоохоронних органів і домагатися справедливого покарання корупціонерів. За рік ця цифра зросла на 32,5%. А 2% населення є дійсними викривачами: своє обурення корупцією вони виражають у реальних діях: повідомляють про злочини до поліції, прокуратури, СБУ, ініціюють позови до суду, а також широко оприлюднюють розслідування щодо корупційних діянь у медіа та на громадських сайтах. Для забезпечення можливості надсилати повідомлення про корупційні діяння були спеціально створені сайти anticorruption.in.ua та xabardocs.squarespace.com.

Аналітики Transparency International Україна та партнери кампанії «Вони б не мовчали!» відзначають, що викривачі мають відіграти ключову роль в очищенні України від корупційної іржі. За останній час громадяни стали усвідомлювати, що викриття корупції – це почесна й гідна справа. Виникнення прошарку таких людей означає кардинальне зменшення толерантності до корупції. У найближчий час в Україні має накопичитися критична маса успішних кейсів викривачів для того, щоб кожен українець зрозумів – викривати не страшно. Мовчання часто обходиться дуже дорого і є небезпечним. Лише завдяки активній протидії корупції ми зможемо значно підвищити якість життя в країні та впливати на наше спільне майбутнє [26]. Застосування аналогічного підходу у ставленні до порушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху гарантуватиме кардинальне зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму.

Проектом постанови КМУ «Про функціонування системи фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі» передбачається доручити Міністерству внутрішніх справ та Національній поліції в двомісячний строк розробити та затвердити Технічні вимоги до системи фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.

Зауважимо, що положення ст. 142 КУпАП визнають правомірною фіксацію правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі тільки за допомогою технічних засобів, що дають змогу здійснювати фотозйомку або відеозапис та функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах. Слід наголосити на тому, що відносини у сфері захисту інформації в



інформаційних, телекомунікаційних та інформаційно-телекомунікаційних системах урегульовані Законом України «Про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах» від 5 липня 1994 р. № 80/94-ВР.

Отже, систему фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі доцільно розбудовувати у вигляді інформаційно-телекомунікаційної системи – сукупності інформаційних та телекомунікаційних систем, які у процесі обробки інформації діють як єдине ціле. У свою чергу, ст. 1 названого Закону визначає інформаційну (автоматизовану) систему як організаційно-технічну систему, в якій реалізується технологія обробки інформації з використанням технічних і програмних засобів, а телекомунікаційну систему як сукупність технічних і програмних засобів, призначених для обміну інформацією шляхом передавання, випромінювання або приймання її у вигляді сигналів, знаків, звуків, рухомих або нерухомих зображень чи в інший спосіб.

Тому не може бути визнано правильним і підлягає доопрацюванню запропоноване у проекті визначення поняття цієї системи як сукупності технічних засобів, що дають змогу здійснювати виявлення та фотозйомку або відеозапис правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, процесуальних і організаційних заходів з використанням спеціального обладнання та програмного забезпечення.

Проект також передбачає, що до складу автоматичної системи входить мережа технічних засобів (стаціонарних, рухомих і мобільних), які встановлюються безпосередньо на об'єктах вулично-дорожньої інфраструктури та забезпечують в автоматичному режимі виявлення та фотозйомку або відеозапис подій з ознаками правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, розпізнавання номерних знаків транспортних засобів та передачу інформації про зафіксовані події каналами зв'язку до автоматизованої системи обробки даних Національної поліції.

Вважаємо, що для запобігання порушенню принципу невідворотності покарання ця система все ж таки повинна бути орієнтована на ідентифікацію правопорушників, а не транспортних засобів. І це має стосуватися не тільки осіб, які фактично керували транспортними засобами на момент учинення правопорушень, адже з вини водіїв гине лише половина потерпілих [2].

Крім того, згідно з ч. 1 ст. 40 Закону України «Про Національну поліцію» з метою забезпечення дотримання правил дорожнього руху, попередження, виявлення або фіксування правопорушення, охорони громадської безпеки та власності, забезпечення безпеки осіб поліція наділена повноваженнями не тільки закріплювати на форменому одязі, службових транспортних засобах, монтувати / розміщувати по зовнішньому периметру доріг і будівель автоматичну фото– і відеотехніку, але й використовувати інформацію, отриману із автоматичної фото– і відеотехніки, що знаходиться в чужому володінні.

Отже, кожен, встановивши відеореєстратор на обладку власного автомобіля або action-camera на власному мото– чи велошоломі, може взяти участь у державно-приватному партнерстві та стати інвестором цього суспільно корисного проекту. З огляду ж на багатомільйонну кількість населення нашої країни і зареєстрованих в ній транспортних засобів дорожньо-вуличною мережею одночасно рухатимуться теж мільйони таких мобільних камер. А наявність відеозапису обставин ДТП, які за таких умов з надзвичайно високим ступенем ймовірності можуть бути зафіксовані з різних ракурсів, дає експертам можливість визначити низку важливих параметрів. Зокрема, час руху транспортного засобу та відстань, яку він подолав, а отже, і фактичну величину швидкості його руху і в певних випадках величину сповільнення або прискорення [27].

Тому проект неодмінно має передбачати інтеграцію до впроваджуваної автоматичної системи мобільних технічних засобів фотовідеофіксації, що належать приватним особам. А автоматизована система обробки даних Національної поліції повинна бути відкритою для оперативного одержання мережею Інтернет фотознімків і відеозаписів, виготовлених з використанням цих засобів.

Крім того, слід враховувати, що до складу стандартного оснащення сучасних автомобілів різних виробників дедалі частіше входять багатофункціональні бортові комп'ютерні



системи, невід'ємними складовими яких є засоби відеоспостереження, що дають змогу з усіх сторін контролювати безпечну дистанцію та безпечний інтервал, запобігати зіткненню та гарантувати безпеку дорожнього руху.

І йдеться не тільки і не стільки про поки що невеликий клас безпілотних наземних транспортних засобів, але й про модернізовані версії масових традиційних авто. Наприклад, у листопаді 2015 р. на Всесвітньому форумі, на якому узгодили правила в галузі транспортних засобів ООН, було схвалено використання відеокамер і дисплеїв замість дзеркал заднього виду. І вже з 17 червня 2016 р. ці нововведення набули чинності у Японії. Завдяки цьому передбачається, що до 2023 р. майже 30% автомобілів японського ринку (близько 2,3 млн. машин) будуть оснащені дисплеєм у салоні замість дзеркала заднього виду, а 12% матимуть зовнішні екрани замість бічних дзеркал [28]. В умовах глобальної економіки і високого ступеня інтегрованості до неї нашої країни слід очікувати швидкого насичення такими технологіями і вітчизняного авторинку.

Вважаємо, що у поєднанні з уже традиційними системами активної безпеки, що здатні розпізнавати небезпеку для руху за комплексом ознак за декілька секунд до можливого зіткнення автомобіля з перешкодою, інтерактивна автоматична взаємодія таких систем з автоматизованою системою обробки даних Національної поліції забезпечуватиме швидке реагування на дорожньо-транспортні пригоди і надання порятунку тим, хто його потребуватиме.

Список використаних джерел:

1. Stark rise in civilian casualties // Ukraine Humanitarian Bulletin. – 2016. – Вип. 11. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.humanitarianresponse.info/en>.
2. Статистика аварійності в Україні за 12 місяців 2014 р. – 5 місяців 2016 р. / Управління безпеки дорожнього руху ДПД ЕП України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua>.
3. На Донбасі кількість загиблих зросла до 9 449 осіб, – ООН // UkrMedia. – 2016. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://ukr.media>.
4. Степанов О. Сучасні причини виникнення проблем безпеки дорожнього руху / О. Степанов // Вісник ХНАДУ. – 2015. – Вип. 68. – С. 118–122.
5. В Україні за 6 мес. число ДТП зросло на 26% // 112.ua. – 2016. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://112.ua>.
6. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року : Розпорядження КМУ від 25 травня 2011 р. № 480-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua>.
7. Резолюція Загальнонаціонального Форуму з безпеки дорожнього руху від 24 липня 2014 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua>.
8. Введенська В. Автоматична фото– та відеофіксація правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху як спосіб усунення суб'єктивних чинників при притягненні до адміністративної відповідальності / В. Введенська // Порівняльно-аналітичне право. – 2014. – № 1. – С. 146–148.
9. На прохання Начальника поліції Президент підписав закон щодо безпеки дорожнього руху / Прес-служба Президента України. – 2015. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.president.gov.ua>.
10. Федченко А. Відеофіксація порушень снизит смертність на дорогах в два рази / А. Федченко // КП в Україні. – 2014. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://kp.ua>.
11. За 8 годин автоматичні камери зафіксували 6 тис. порушень ПДР / Департамент комунікації Національної поліції України. – 2016. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.npu.gov.ua>.
12. Арсен Аваков: «Система відеофіксації повноцінно запрацює наступного року» / Департамент комунікації МВС України. – 2016. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://mvs.gov.ua>.



13. Питання реформування органів внутрішніх справ України [Концепція першочергових заходів реформування системи Міністерства внутрішніх справ] : Розпорядження КМУ від 22 жовтня 2014 р. № 1118-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua>.
14. МВД предлагает смешанную систему штрафов для водителей // Лига.Нет. – 2015. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://news.liga.net>.
15. У Києві запрацювала система відеофіксації порушень правил дорожнього руху // Новое Время. – 2016. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://nv.ua>.
16. Чергові вибори – невинуватені трати / Прес-служба Рахункової палати. – 2013. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ac-rada.gov.ua>.
17. На дільниці у Дніпропетровську вкинули пачку бюлетенів // Українська Правда. – 2012. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.pravda.com.ua>.
18. Білоус В. Криміналістичні аспекти впровадження автоматичної фіксації порушень у сфері безпеки дорожнього руху / В. Білоус // Нові завдання та напрями розвитку юридичної науки у XXI столітті : матер. всеукр. наук.-практич. конф. (м. Одеса, 6–7 лютого 2015 р.). – О., 2015. – С. 191–195.
19. Білоус В. Автоматична фіксація порушень у сфері безпеки дорожнього руху: проблеми дотримання прав людини / В. Білоус // Проблеми та стан дотримання захисту прав людини в Україні : матер. міжнар. наук.-практич. конф. (м. Львів, 14–15 серпня 2015 р.). – Львів, 2015. – С. 115–118.
20. Шепітько В. Використання інформаційних технологій під час автоматичної фіксації порушень у сфері безпеки дорожнього руху / В. Шепітько, В. Білоус // Питання боротьби зі злочинністю : зб. наук. пр. / редкол.: В. Борисов та ін. – Вип. 29. – Х. : Право, 2015. – С. 109–118.
21. Повідомлення про оприлюднення проекту постанови КМУ «Про функціонування системи фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі» / Управління безпеки дорожнього руху ДПД ЕП України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua>.
22. Ребенок – в день: Караваев озвучил жуткую статистику смертей на дорогах Украины // Обозреватель. – 2016. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://auto.obozrevatel.com>.
23. Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху, проголошене Генеральною Асамблеєю ООН на 2011–2020 рр. / Асоціація безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.roadsafety.org.ua>.
24. Пагрульна поліція стала фундаментом змін в державі, – Хатія Деканоїдзе / Національна поліція України. – 2016. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.npu.gov>.
25. Вийти в нуль. Як перезавантажити свідомість суспільства на нетерпимість до хабарництва і корупції // Новое Время. – 2016. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://nv.ua>.
26. Мураха І. В Україні почав формуватися новий прошарок суспільства – викривачі корупції / І. Мураха // Дніпроград. – 2016. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://dniprograd.org>.
27. Визначення швидкості руху транспортного засобу шляхом комплексного аналізу відеозапису для встановлення обставин ДТП / [Т. Ішук, П. Борщевський, В. Смірнов] // Теорія і практика судової експертизи : зб. матер. круглого столу. – К. : Київ. ННІ № 2 НАВС, 2016. – С. 144–147.
28. Japan moves quickly into mirror less cars // Autonews [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.autonews.com>.

