

УДК 343.98

**В. Ю. Шепітько**, академік НАПрН України, доктор юридичних наук, професор, завідувач лабораторії «Використання сучасних досягнень науки і техніки у боротьбі зі злочинністю» Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України, м. Харків;  
**В. В. Білоус**, кандидат юридичних наук, доцент, старший науковий співробітник лабораторії «Використання сучасних досягнень науки і техніки у боротьбі зі злочинністю» Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України, м. Харків

## ВИКОРИСТАННЯ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ ПІД ЧАС АВТОМАТИЧНОЇ ФІКСАЦІЇ ПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

*Стаття присвячена аналізу нормативно-правового і технологічного забезпечення втілення в життя автоматичної фіксації порушень у сфері безпеки дорожнього руху, розробці криміналістичних рекомендацій щодо підвищення ефективності правоохоронної діяльності у цій царині шляхом розбудови інтелектуальної національної дорожньої інфраструктури на основі впровадження інформаційно-телекомунікаційних та автоматизованих систем керування та нагляду за безпекою дорожнього руху.*

**Ключові слова:** автоматична фіксація порушень у сфері безпеки дорожнього руху, інформаційні технології, інформатизація, науково-технічний прогрес.

Сучасний етап євроінтеграційного розвитку України характеризується бурхливою трансформацією правовідносин у більшості сфер взаємодії суспільства і держави. Успішні реформи потребують відповідного законодавчого забезпечення. Однак не всі із запропонованих законодавчих новацій здатні забезпечити досягнення по-

зитивного соціального ефекту, адекватного рівню розвитку інформаційного суспільства початку XXI ст. Основна причина цього криється у невідповідності останніх сучасним потребам правозасосовної практики із забезпечення прав і свобод людини і громадянина та неврахуванні потенціалу впровадження у повсякденну правоохоронну діяльність актуальних і перспективних інформаційних технологій з метою підвищення її ефективності.

Очікуваними результатами реалізації Концепції першочергових заходів реформування системи Міністерства внутрішніх справ, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 22 жовтня 2014 р. № 1118-р, проголошено 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. До числа заходів, спрямованих на досягнення цієї мети, віднесено впровадження захищених засобів відеофіксації на потенційно критичних об'єктах і автоматичної фіксації порушень у сфері безпеки дорожнього руху.

Актуальність цього є безсумнівною, адже згідно із звітом про глобальну конкурентоздатність, підготовленим експертами Всесвітнього економічного форуму, українські дороги ввійшли до десятки найгірших доріг у світі. Заміни дорожнього покриття потребують 170 тис. км українських доріг<sup>1</sup>, а капітального ремонту – 90% автодоріг<sup>2</sup>. З оцінкою у 2,3 бала за 7-бальною шкалою оцінювання за якістю доріг наша держава посіла 137-ме місце зі 144 охоплених рейтингом країн. Гіршим стан автодоріг виявився лише в Габоні (2,3 бала), Тиморі (2,2 бала), Гвінеї (2 бали), Монголії (2 бали), Румунії (1,9 бала), Гаїті (1,8 бала) та Молдові (1,5 бала)<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Україна ежегодно теряет 4% ВВП из-за плохих дорог [Електронний ресурс] // Левый берег. – 2013. – 13 берез. – Режим доступу: <http://economics.lb.ua>. – Заголовок з екрана.

<sup>2</sup> В Інтернеті створили мапу «ганьби «Укравтодору» [Електронний ресурс] // Укр. правда. – 2013. – Режим доступу: <http://www.pravda.com.ua/news/2013/02/18/6983769/>. – Заголовок з екрана.

<sup>3</sup> Українські дороги потрапили до десятки найгірших у світі [Електронний ресурс] // NewsOne. – 2013. – 28 лют. – Режим доступу: <http://newsone.com.ua>. – Заголовок з екрана.

Це призвело до того, що тільки за перше півріччя 2013 р. через незадовільний стан автошляхів в Україні, за оприлюдненими даними, відповідність яких реальним масштабам негативних наслідків викликає обґрунтовані сумніви<sup>1</sup>, сталися 274 дорожньо-транспортні пригоди, унаслідок яких 24 особи загинули, а 110 отримали тілесні ушкодження<sup>2</sup>. Загалом же в нашій державі щоденно відбувається близько 477 ДТП, в яких гине близько 10 людей<sup>3</sup>. Протягом 2014 р. на дорогах України сталося 151 544 ДТП, унаслідок яких загинули 4 420 осіб і 31 966 були травмовані<sup>4</sup>.

Цілковито підтримуючи ініновації щодо впровадження захищених засобів відеофіксації на потенційно критичних об'єктах і автоматичної фіксації порушень у сфері безпеки дорожнього руху з метою запобігання описаним негативним наслідкам, висловимо думку про те, що їх утілення в життя повинно здійснюватися за умови невідкладного приведення національної дорожньої інфраструктури у відповідність до вимог чинних європейських норм і стандартів та на основі обов'язкового врахування не лише досягнутого рівня, а й перспектив розвитку науково-технічного прогресу в Україні та світі, а також наявного негативного досвіду впровадження в діяльність Державтоінспекції сумнозвісних «листів щастя».

Так, Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 24 вересня 2008 р. № 586-VI Кодекс України про адміністративні правопору-

---

<sup>1</sup> Огуз А. Дороги смерті. Щотижня через погану якість доріг гине один українець [Електронний ресурс] / А. Огуз // Незалежне бюро новин. – 2013. – 14 серп. – Режим доступу: <http://nbnews.com.ua/ua/tema/96517/>. – Заголовок з екрана.

<sup>2</sup> Погані дороги спричинили 274 аварії і 24 смерті лише за півроку [Електронний ресурс] // Укр. правда. – 2013. – 30 лип. – Режим доступу: <http://www.pravda.com.ua/news>. – Заголовок з екрана.

<sup>3</sup> Талалай Н. Небезпека на дорозі. Україна щорічно втрачає в ДТП понад 5 тисяч людей [Електронний ресурс] / Н. Талалай // Незалежне бюро новин. – 2013. – 21 серп. – Режим доступу: <http://nbnews.com.ua/ua/tema/96580/>. – Заголовок з екрана.

<sup>4</sup> Дороги смерті. Топ-10 трас України, на которых чаще всего случаются аварии [Електронний ресурс] // Новое время. – 2015. – 29 квіт. – Режим доступу: <http://nv.ua/ukraine>. – Заголовок з екрана.

шення було доповнено статтею 14<sup>1</sup> («Відповідальність власників (співвласників) транспортних засобів»). Частиною першою цієї статті було визначено, що «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». Неузгодженість цієї норми з іншими положеннями чинного законодавства була доведена численними рішеннями судів загальної юрисдикції, і невдовзі після набрання нею чинності Рішенням Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням громадянина Багінського А. О. щодо офіційного тлумачення положень частини першої статті 14<sup>1</sup> КУпАП (справа про адміністративну відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху) від 22 грудня 2010 р. №23-рп/2010 статтю 14<sup>1</sup> КУпАП було визнано такою, що не відповідає Конституції України (є неконституційною).

Зазначене не завадило в подальшому доповнити КУпАП згідно із Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі» від 16 січня 2014 р. №723-VII статтею 14<sup>2</sup> («Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі»). Частиною першою цієї статті було визначено, що «адміністративну відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі (за допомогою технічних засобів, що дають змогу здійснювати фотозйомку та/або відеозапис без участі оператора), несе особа, за якою зареєстрований транспортний засіб». Основна концептуальна ідея цього Закону полягала 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 право-

порушення. Її реалізація могла потягнути за собою серйозні порушення прав громадян, зокрема конституційного принципу індивідуальності юридичної відповідальності та презумпції невинуватості; створювала правову невизначеність в установленні суб'єкта, що притягується до відповідальності у цій сфері. Закономірно, що ще до набрання цим Законом чинності Законом України від 28 січня 2014 р. № 732-VII його було визнано таким, що втратив чинність, разом з іншими «диктаторськими законами 16 січня». Проте це не завадило його авторам уже на наступний день повторно подати ідентичний законопроект № 4046 від 29 січня 2014 р., який зазнав нищівної критики з боку Головного науково-експертного управління Апарату Верховної Ради України і був відкликаний 27 листопада 2014 р.

На початку 2015 р. зміни до законів і кодексів України щодо відповідальності учасників дорожнього руху у разі фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі знову були визначені як першочергові для доопрацювання і розгляду у Верховній Раді України<sup>1</sup>. Однак у положеннях проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» № 2562 від 6 квітня 2015 р., яким до його доопрацювання, зумовленого потужним тиском громадськості й експертного середовища, взагалі передбачалося скасування принципу презумпції невинуватості в законодавстві України про адміністративні правопорушення, знову пропонується запровадити концепцію, що сформульована першим заступником Міністра внутрішніх справ України Е. Згуладзе у такий спосіб: «Ми штрафуємо машину, а не водія»<sup>2</sup>. Цим законопроектом пропонується доповнити КУпАП статтею 14<sup>2</sup>, в частині першій якої закріпити, що адміністративну

<sup>1</sup> Голова підкомітету з питань безпеки автодорожнього руху Комітету з питань транспорту Ігор Діденко провів робочу зустріч з учасниками координаційної ради Загальнонаціонального Форуму з безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс] // Інформ. упр. Апарату Верхов. Ради України. – 2015. – 27 січ. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua/news>. – Заголовок з екрана.

<sup>2</sup> МВД пропонує смешанную систему штрафів для водителів [Електронний ресурс] // Ліга.Нет. – 2015. – 4 квіт. – Режим доступу: <http://news.liga.net>. – Заголовок з екрана.

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, з відповідним визнанням саме цих осіб, а не реальних правопорушників, суб'єктами правопорушень, передбачених частинами першою – третьою ст. 122 і ст. 123 КУпАП. За нашим переконанням, такі законодавчі новації за жодних обставин не можуть бути визнані припустимими з огляду на вищевикладену правову позицію.

Отже, очікуваний у найближчій перспективі розгляд Верховною Радою України чергового законопроекту з усіма недоліками, притаманними його попередникам, зумовлює нагальну необхідність у визначенні ключової проблеми й розробленні спрямованих на її вирішення криміналістичних рекомендацій, реалізація яких сприятиме не лише забезпеченню ефективного контролю за безпекою дорожнього руху з одночасним запобіганням порушенню конституційних прав громадян, а й ефективній протидії злочинним порушенням правил безпеки дорожнього руху та іншим злочинам, що вчиняються з використанням транспортних засобів.

На нашу думку, закономірне фіаско всіх минулих і потенційно можливих спроб упровадження в Україні автоматичної фіксації порушень у сфері безпеки дорожнього руху криється в розробленні проектів відповідних законів на застарілій нормативно-правовій, технічній і технологічній основі, яка: 1) невиправдано обмежує перелік учасників дорожнього руху, правопорушення яких є досяжними для автоматичної фіксації, виключно водіями офіційно зареєстрованих транспортних засобів, а коло адміністративних правопорушень, що об'єктивно можуть бути зафіксовані в автоматичному режимі, звужує виключно до: перевищення обмежень швидкості руху транспортних засобів, проїзду на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху, порушення правил зупинки і стоянки, а також встановленої для транспортних засобів заборони

рухатися смугою для маршрутних транспортних засобів, тротуарами чи пішохідними доріжками, виїзду на смугу зустрічного руху; 2) передбачає опосередковане ототожнення автомобіля за зафіксованим на фотовідеозображенні державним реєстраційним номером встановлення за реєстраційними даними ДАІ виключно власників транспортних засобів, які часто навіть не керували цими засобами під час вчинення правопорушення (фактично не були чи не могли бути їх водіями, наприклад, через перебування в іншому місці чи наявність істотних фізичних вад), а у випадку з власниками – юридичними особами взагалі не могли бути водіями. Одночасно з цим наявна нормативно-правова, технічна і технологічна база взагалі не передбачає можливості здійснення в автоматичному режимі ідентифікації саме учасників дорожнього руху – правопорушників (осіб, які беруть безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішоходи, водії, пасажери або погоничі тварин і вчинили адміністративне правопорушення – протиправну, винну (умисну або необережну) дію чи бездіяльність, яка посягає на громадський порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління і за яку законом передбачено адміністративну відповідальність). З урахуванням останніх здобутків науково-технічного прогресу, а також положення ч. 2 ст. 61 Конституції України, згідно з яким юридична відповідальність особи має індивідуальний характер, «консервування» на законодавчому рівні неприйнятною у XXI ст. технологічної відсталості й подальше «призначення» певної особи правопорушником виключно через встановлення факту наявності у неї транспортного засобу, а не доведення складу правопорушення в її діях, є неприпустимими.

Відповідно до абз. 3 п. 21 ч. 1 ст. 11 Закону України «Про міліцію» для виявлення та фіксування порушень правил дорожнього руху працівникам міліції надано право використовувати не будь-які, а лише передбачені нормативно-правовими актами технічні засоби, в тому числі засоби фото- і відеоспостереження. Перелік технічних засобів, що використовуються в підрозділах Державтоінспекції МВС для виявлення та фіксування порушень правил дорожнього руху, затверджено наказом МВС України від 1 березня 2010 р. № 33,

зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 30 березня 2010 р. за №262/17557. До числа спеціальних технічних засобів, які працюють в автоматичному режимі, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, цим Переліком віднесено виключно: 1) вимірювач швидкості радіолокаційний відеозаписувальний «ВИЗИР» з активованою функцією «автоматичний режим» модифікації «ВИЗИР 03»; 2) вимірювач швидкості радіолокаційний з фотофіксацією «АРЕНА»; 3) лазерний вимірювач швидкості транспортних засобів «ТtuСAM». Зауважимо, що виявлення та фіксація лівової частки різновидів порушень Правил дорожнього руху залишаються поза функціональними можливостями цих та інших передбачених Порядком технічних засобів.

Слід відзначити, що не всі ознаки правопорушень і злочинів є досяжними для візуального сприйняття. Тому забезпеченню конституційних прав громадян, безпеки дорожнього руху на вітчизняних дорогах, торжества принципу невідворотності покарання, ефективного використання бюджетних коштів, реалізації потужного транзитного потенціалу України і задоволенню актуальних потреб правоохоронних органів у сучасних інструментах отримання доказової інформації відповідатиме створення на основі позитивного світового досвіду інтелектуальної національної дорожньої інфраструктури, відкритої до глибокої інтеграції не лише державних, а й приватних засобів контролю та фіксації і орієнтованої передусім на запобігання правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху з урахуванням специфіки статистичних показників правопорушень у цій галузі, а також стану і перспектив інформатизації суспільства і розвитку науково-технічного прогресу шляхом: 1) визначення місць розташування потенційно критичних об'єктів дорожньої інфраструктури і взяття їх під контроль за допомогою багатофункціональних програмно-апаратних комплексів, придатних для дистанційного виявлення і фіксації максимально широкого кола ознак правопорушень завдяки інтеграції до їх структури не лише розгалуженої мережі спеціальних технічних засобів із функціями фотозйомки і відеозапису, а й таких периферійних пристроїв, як, наприклад: дистанційні датчики виявлення парів алкоголю в авто-



мобілях, що рухаються; датчики вагового контролю вантажного транспорту; детектори радіохвиль, здатні виявляти факти користування водієм під час руху транспортного засобу засобами зв'язку, не обладнаними технічними пристроями hands-free; тепловізори, здатні виявляти факти перевезення пасажирів понад максимальну кількість, передбачену технічною характеристикою транспортного засобу або визначену в реєстраційних документах на цей транспортний засіб; розроблені на основі технології M2M пристрої, здатні виявляти факти керування несправним транспортним засобом, тощо; 2) створення в структурі підрозділу МВС України, що забезпечує безпеку дорожнього руху і має позитивний досвід експлуатації програмно-апаратних комплексів «Гарпун» і «Відеоконтроль-Рубіж», інформаційно-телекомунікаційних та автоматизованих систем керування та нагляду за безпекою дорожнього руху і мережі потужних центрів обробки отримуваної від периферійних пристроїв інформації, заснованих на широкому застосуванні технологій автоматичного розпізнавання (ідентифікації) правопорушників за їх цифровими фото/відеозображеннями, що зберігаються у відомчих банках даних, і біометричними даними, внесеними до Єдиного державного демографічного реєстру; забезпечення доступу до потужностей таких центрів у реальному часі з використанням мобільних автоматизованих робочих місць патрульних<sup>1</sup>; 3) інтеграції інформаційних ресурсів інформаційно-аналітичної системи із забезпечення безпеки дорожнього руху до електронної системи Головного ситуаційного центру країни при Раді національної безпеки і оборони України для налагодження високого рівня взаємодії з іншими уповноваженими суб'єктами з метою забезпечення ефективної протидії правопорушенням і злочинам в інших стратегічно важливих галузях.

Урахування наведених рекомендацій при розробленні нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху та втілення їх у повсякденну правоохоронну практику вже у найближчій

---

<sup>1</sup> Безпеку на дорогах України забезпечуватимуть сучасні та високотехнологічні патрульні автомобілі [Електронний ресурс] // М-во внутр. справ. – 2015. – 4 квіт. – Режим доступу: <http://mvs.gov.ua>. – Заголовок з екрана.

перспективі сприятиме досягненню цілей реформування національних органів внутрішніх справ і ефективній протидії злочинності.

*Статья посвящена анализу нормативно-правового и технологического обеспечения претворения в жизнь автоматической фиксации нарушений в сфере безопасности дорожного движения, разработке криминалистических рекомендаций по повышению эффективности правоохранительной деятельности в этой области путем развития интеллектуальной национальной дорожной инфраструктуры на основе внедрения информационно-телекоммуникационных и автоматизированных систем управления и надзора за безопасностью дорожного движения.*

*This article analyzes the regulatory and technological support of the implementation of the automatic fixing violations in the field of road safety, the development of forensic recommendations to improve the effectiveness of law enforcement in this area by developing a national intellectual road infrastructure through the introduction of information and telecommunications and automated systems management and supervision road safety.*

*Рекомендовано до опублікування на засіданні лабораторії «Використання сучасних досягнень науки і техніки у боротьбі зі злочинністю» НДІ ВПЗ імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України (протокол № 6 від 24 березня 2015 р.).*

*Рецензент – доктор юридичних наук, професор В. А. Журавель.*