

ОРГАНІЗАЦІЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПОЛІЦІЇ ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

ORGANIZATION OF POLICE ACTIVITIES OF FOREIGN COUNTRIES IN THE FIELD OF ENSURING ROAD TRAFFIC SAFETY

Яцишин В.М., аспірант відділу докторантури та ад'юнктури
Національної академії внутрішніх справ

Стаття присвячена особливостям організації діяльності поліції зарубіжних країн у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Визначено, що у забезпеченні безпеки дорожнього руху у країнах Європи та Сполучених Штатах Америки вагома роль відведена підрозділам дорожньої (патрульної) поліції. У Сполученому Королівстві Великої Британії дорожні поліцейські, окрім того, що виконують постійні превентивні завдання патрульної поліції, до їх повноважень належить і протидія тероризму. Основними завданнями дорожньої поліції Сполучених Штатів Америки, є переслідування правопорушників, здійснення арештів, надання допомоги слідчим підрозділам у розслідування кримінальних правопорушень, забезпечення публічної безпеки і порядку. Водночас їх діяльність спрямована на задоволення потреб територіального штату та місцевої влади. Функції дорожньої поліції в Італійській Республіці визначені сферою стратегічного контролю та регулювання автомобільних шляхів, їх повноваження поширюються виключно на забезпечення безпеки дорожнього руху. У Королівстві Швеції запобігання та протидія правопорушенням, пов'язаним із порушенням швидкісних режимів, здійснюється за допомогою спеціальних фоторадарів для спостереження на дорогах. Патрульні поліцейські в такому аспекті реалізують превентивні заходи у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, тому документування конкретних правопорушників відходить на інший план. У Федеративній Республіці Німеччини діяльність патрульних поліцейських зосереджена на досудовому розслідуванні справи про порушення ПДР, збиранні доказової інформації щодо обставин події, встановлення особи правопорушника та оформлення матеріалів для подальшого судового розгляду. Попри різноманітність процедур, виконуваних патрульними поліцейськими іноземних країн, їх повноваження, як і повноваження українських підрозділів, підпорядковані єдиній меті – наданню громадянському суспільству сервісних послуг. Останні є детермінантами постійного удосконалення законодавства, що регламентує діяльність поліції у справах про адміністративні правопорушення.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, документування, дорожній рух, підвідомчість, поліція, правопорушення.

The article is devoted to the peculiarities of the organization of police activities of foreign countries in the field of ensuring road traffic safety. It was determined that traffic (patrol) police units play an important role in ensuring road traffic safety in European countries and the United States of America. In the United Kingdom of Great Britain, the traffic police, in addition to the fact that they perform constant preventive tasks of the patrol police, their powers also include counter-terrorism. The main tasks of the traffic police of the United States of America are the pursuit of offenders, making arrests, providing assistance to investigative units in the investigation of criminal offenses, ensuring public safety and order. At the same time, their activities are aimed at meeting the needs of the territorial state and local authorities. The functions of the traffic police in the Italian Republic are defined in the sphere of strategic control and regulation of highways, their powers extend exclusively to ensuring road traffic safety. In the Kingdom of Sweden, the prevention and combating of offenses related to the violation of speed regimes is carried out with the help of special photo radars for road surveillance. In this aspect, patrol police officers implement preventive measures in the field of ensuring road traffic safety, therefore, documenting specific offenders is relegated to a different plan. In the Federal Republic of Germany, the activities of patrol police officers are focused on the pre-trial investigation of a traffic violation case, the collection of evidentiary information regarding the circumstances of the event, the identification of the offender, and the preparation of materials for further court proceedings. Despite the variety of procedures performed by patrol police officers of foreign countries, their powers, as well as the powers of Ukrainian units, are subordinated to a single goal - to provide civil society with service services. The latter are determinants of the constant improvement of the legislation regulating the activities of the police in cases of administrative offenses.

Key words: traffic safety, documentation, traffic, sub-department, police, offences.

Постановка проблеми. Перевищення кількості ДТП та рівня смертності постраждалих в них в Україні порівняно із аналогічними статистичними даними країн Європи пов'язане із недостатньою імплементацією європейського досвіду в частині застосування автоматизованих систем у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [1, с. 49].

Вчені-адміністративісти у дослідженнях зарубіжного досвіду діяльності органів поліції, інших уповноважених суб'єктів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху звертаються до практики країн із високим соціально-економічним розвитком, таких, як Сполучене Королівство Велика Британія, Сполучені Штати Америки, Італійська Республіка, Королівство Швеція, Федеративна Республіка Німеччина. Основними ознаками, за якими здійснюється такий аналіз, є наявність системного підходу, відображення національної концепції, статистика випадків ДТП та постраждалих у ньому, ефективність функціонування автоматизованої системи фіксації правопорушень, взаємодія патрульної поліції і громадянського суспільства, дотримання прав людини.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання організації діяльності поліції зарубіжних країн у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху розглядали Абдулкадірова Е. Е., Алієв Е.К., Басс В. О., Бездольний М.Ю., Безпалова О.І., Битяк О. В., Благородний А. М., Бон-

дар В. В., Вайда Т.С., Василенко С. О., Василів С. С., Варивода В. І., Вербіцька М.В., Гаджиева Ш. Н., Галкіна О.М., Гетманчук В. М., Голіна В. В., Гордєєв В.В., Гусєва С. І., Давидова Н.В., Демків Р. Я., Доєнко В. А., Євдокимов Д. А., Жовтан П. В., Завальний М.В., Коваль К.О., Когут В. М., Козар Д. К., Коломоєць Т. О., Куліков В.А., Ластович Д.М., Макачук В.В., Миронюк Р.В., Миронюк С.А., Небеська М. С., Новіков О. В., Ободець Є.А., Парасюк В. М., Парханов Г. Р., Паскар А.Л., Риндюк І. І., Розумей Д. І., Сараєв С. І., Сердюк А. М., Сидорець В. А., Скрипа Є. В., Стрижак А.О., Стус В.М., Сюравич В. Г., Терещенко О.О., Чанцева А. О., Червінчук А.В., Шевченко Л.В. та ін.

Метою наукової статті є визначення специфіки організації діяльності поліції зарубіжних країн у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Виклад основного матеріалу. У Сполученому Королівстві Великої Британії публічне адміністрування сфери забезпечення безпеки дорожнього руху належить до компетенції Міністерства транспорту. До складу останнього входить Департамент транспорту, низка профільних агентств із ліцензування транспортних засобів та водіїв, із стандартизації транспортних засобів і водіїв, із сертифікації автомобілів, дорожнє агентство та служба дорожніх комісарів [1, с. 50]. Дорожні поліцейські наділені найбільш широким спек-

тром повноважень, тому що до сфери їх обов'язків належать не лише постійні завдання патрульної поліції, пов'язані із забезпеченням безпеки дорожнього руху, а завдання із протидії тероризму [2, с. 71]. Основними завданнями британських патрульних поліцейських у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є регулювання дорожнього руху у випадках, коли необхідно організувати безперешкодний пропуск спеціального транспорту та проїзд високопосадовців держави, контроль за швидкісним режимом на автостадах та проїзних частинах, документування адміністративних правопорушень. Рештою питань організацією дорожнього руху опікується відповідні підрозділи інспекції місцевого муніципалітету [2].

Підвідомчість справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у Сполученому Королівстві Великої Британії визначена за судами магістрату, які розглядають та приймають рішення про накладення адміністративного стягнення чи закриття провадження. Процедура документування адміністративних правопорушення віднесена до повноважень поліцейських. Порівнюючи інститут стягнень за правопорушення Сполученого Королівства Великої Британії та України, Миронюк Р.В., Миронюк С.А. зазначають, що адміністративні стягнення, передбачені національним законодавством за аналогічні адміністративні правопорушення, значно м'якші, ніж у Сполученому Королівстві Великої Британії [3, р. 232]. Зокрема, за вчинення дрібного хуліганства, передбаченого ст.173 КУпАП («Дрібне хуліганство»), на особу, яка притягається до адміністративної відповідальності, може накладатися адміністративне стягнення у виді штрафу від трьох до семи неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від сорока до шістдесяти годин, або виправні роботи на строк від одного до двох місяців з відрахуванням двадцяти процентів заробітку, або адміністративний арешт на строк до п'ятнадцяти діб [4]. У Сполученому Королівстві Великої Британії як стягнення щодо особи, яка притягається до юридичної відповідальності за вчинення дрібного хуліганства, може застосовуватися позбавлення волі строком на півроку [3, р. 232].

Характерною ознакою ефективної діяльності британської поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху Стрижак А.О. вважає залучення до виконання її завдань громадськості [5, с. 87]. Така взаємодія охоплює широке коло напрямів – від розроблення правил оцінки результатів роботи поліції до визначення пріоритетних напрямів її роботи. У щорічному плані роботи кожен підрозділ поліції має розділ «удосконалення якості роботи», змістове наповнення якого забезпечується діяльністю спільних для поліції і громадськості робочих органів (комісій, робочих груп). Контроль за реалізацією програми здійснюється шляхом інспектування підрозділів протягом наступних п'яти років. Використання поліцією бюджетних коштів та інших надходжень на виконання завдань правоохоронної діяльності супроводжується громадським наглядом та передбачає обов'язкове звітування керівників різних поліцейських структур про їх цільову ефективність [5].

Як приклад, дослідник наводить досвід оцінки діяльності роботи дорожньої поліції Лінкольншира [5, с. 87]. Параметрами ефективності діяльності поліцейських у щорічному плані є: започаткування партнерських заходів з Лінкольнширським товариством з безпеки дорожнього руху; зниження рівня летальних випадків на дорогах графства за рік; зменшення кількості випадків вчинення правопорушень із категорії «Fatal4», до яких належать перевищення швидкості, водіння транспортного засобу у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, невикористання ременів безпеки, користування мобільними засобами зв'язку під час керування транспортним засобом; збільшення заходів із підвищення кваліфікації

поліцейських та залучення більшої кількості поліцейських до патрулювання на дорогах; збільшення кількості камер відеоспостереження та дорогах графства [5, с. 87].

Основними завданнями, що виконує дорожня поліція Сполучених Штатів Америки, є переслідування правопорушників, здійснення арештів, надання допомоги слідчим підрозділам у розслідування кримінальних правопорушень, забезпечення публічної безпеки і порядку. Виконуючи превентивні функції, дорожня поліція у своїй діяльності орієнтується на потреби штату та підпорядковується місцевій владі. Патрульні автомобілі обладнані службовими базами, що дозволяють ефективно запобігати та протидіяти порушенням ПДР [2].

До адміністративної відповідальності у провадженні у справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване автоматизованою камерою безпеки дорожнього руху, у Сполучених Штатах Америки притягається власник транспортного засобу або особа, яка керувала транспортним засобом на момент та / або в період вчинення правопорушення. Відповідно до п. 1 ст. 46.63.075 Кодексу штату Вашингтон (RWC – The Revised Code of Washington), у випадку документування порушення ПДР в автоматичному режимі оформлення матеріалів здійснюється на підставі припущення *prima facie*, що передбачає визнання власника транспортного засобу особою, яка керувала ним у момент і протягом періоду часу, у який мав місце проступок [6]. Особа, яка притягається до адміністративної відповідальності у такому разі, згідно із п.2 RWC, може спростувати дію презумпції, якщо надасть до суду зареєстровану під присягою заяву або надасть суду свідчення або докази того, що у момент скоєння адміністративного правопорушення вона не керувала транспортним засобом, тому що останній був викрадений або перебував під керуванням чи контролювався іншою особою [6].

Битяк О.В., наводячи приклад застосування камер автоматичної фіксації порушень ПДР у Каліфорнії, підкреслює відповідність такого досвіду виховній меті адміністративної відповідальності [7, с. 37]. Камери фіксують номерний знак транспортного засобу, який здійснив проїзд на заборонене червоне світло світлофора, та водія, який у цей час перебував за його кермом. Задokumentовані матеріали скеровуються до територіального відділу поліції і після оформлення поліцейським направляються поштовим повідомленням для сплати штрафу власнику транспортного засобу. Законодавством штату Каліфорнії передбачено притягнення до відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, особи, що вчинила такий проступок, проте повідомлення про накладення штрафу («traffic ticket») разом із світлинами фотофіксації правопорушення надсилаються поштою на адресу власника транспортного засобу. У такий спосіб забезпечується право власника транспортного засобу на оскарження накладення штрафу до територіального дорожнього суду. Під час провадження справи власник транспортного засобу не зобов'язаний ідентифікувати особу, яка зображена на світлинах з фотофіксацією правопорушення. Таке право закріплено на законодавчому рівні у штаті. Дорожній суддя може звернутися до володільця з проханням назвати особу водія, проте власник транспортного засобу наділений правом відмовитися від участі у такій процесуальній дії [7, с. 37].

У Каліфорнії діючою є система накопичувальних штрафних балів. У разі отримання повідомлення про накладення штрафу за проїзд на червоне світло світлофора особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, окрім накладення основного адміністративного стягнення у виді штрафу, має додаткове – у виді отримання одного або двох штрафних балів. Для власника транспортного засобу накладення штрафних балів спричиняє зрос-

тання страхових виплат на транспортний засіб. Несплата штрафу за порушення ПДР тягне для суб'єкта адміністративної відповідальності збільшення розміру грошового стягнення до 500 доларів США та більше, а також в окремих випадках є підставою для його арешту [7, с. 37].

Особливою рисою судової практики оскарження штрафних квитків за порушення ПДР у штаті Каліфорнії є стовідсоткове задоволення позовних вимог особи, повідомленої про притягнення до адміністративної відповідальності. Це стосується і випадків, пов'язаних із порушенням правил проїзду на світлофорі. Здебільшого скасування накладення штрафу та отримання штрафних балів у суді здійснюється з таких мотивів: водій здійснив рух транспортною засобу на червоне світло світлофора, щоб уникнути створення аварійної ситуації; у момент та в період фіксації адміністративного правопорушення камера автоматичної фіксації не працювала належним чином; зображення водія, який керує транспортним засобом, на світлинах, є нечітким і не дозволяє правильно ідентифікувати особу; особа, на яку накладено стягнення, надала докази того, що не могла бути за кермом транспортного засобу тоді, коли здійснювалося документування правопорушення [7, с. 37].

Дорожня поліція в Італійській Республіці є одним із чотирьох управлінь Національної поліції, основні функції якого пов'язані із виконанням повноважень стратегічного сектору контролю та регулювання мобільності автомобільних шляхів [8]. Повноваження італійських дорожніх поліцейських поширюються виключно на забезпечення безпеки дорожнього руху. Вони не залучаються до завдань, пов'язаних із виконанням пошукових заходів щодо осіб, оголошених у розшук, та не мають право здійснювати арешти. Такі повноваження реалізуються іншими підрозділами поліції Італійської Республіки [2]. Ст. 11 Кодексу автомобільних доріг (Закон від 30.04.1992 №285 із змінами та доповненнями) визначено перелік її завдань, що стосуються, зокрема, таких сфер правоохоронної діяльності: запобігання нещасним випадкам, виявлення ДТП, документування порушень правил дорожнього руху. Поліцейські Дорожньої поліції Національної поліції Італійської Республіки надають послуги супроводу транспортних засобів, регулювання дорожнього руху, забезпечують охорону та контроль за використанням дорожніх засобів, можуть залучатися до рятувальних робіт [8].

Автомобільний парк італійської дорожньої поліції визнано найкращим у світі, тому що її підрозділи є єдиними, які мають у своєму арсеналі спортивний автомобіль Ламборджіні Гайярдо (Ламбурджіні Гальярдо), обладнаний інноваційною технікою та пристроями для зняття електрокардіограми, артеріального тиску, проведення аналізу вмісту крові, дефібрилятором для реанімування постраждалих осіб, а також устаткуванням для перевезення донорської крові та донорських органів [2]. Щоб отримати уявлення про масштаби залучення поліцейських до забезпечення безпеки дорожнього руху, достатньо звернутися до офіційних статистичних даних. Кожного дня на 7450 кілометрах італійської мережі автомагістралей та на дорогах національного значення патрулювання здійснюють 1500 нарядів. Особовий склад управління нараховує близько 12000 високопрофесійних поліцейських, які постійно проходять підготовку, перепідготовку у Навчальному центрі Національної поліції Чезени [8].

Італійські патрульні поліцейські також проходять службу в Інформаційному координаційному центрі з безпеки дорожнього руху (C.C.I.S.S.), розташованому в Міністерстві інфраструктури та транспорту. До обов'язків таких працівників входить перевірка та повідомлення інформації про стан дорожнього руху як складової забезпечення загальної національної безпеки та порядку [8].

В Італійській Республіці на законодавчому рівні закріплені та діють обмеження швидкості, а саме: на автома-

гістралях до 130 кілометрів на годину, за несприятливих погодних умов цей показник зменшується до 110 кілометрів на годину; на головних сільських дорогах допустимою є швидкість 110 кілометрів на годину, що за несприятливих погодних умов має бути зниженою до показника 90 кілометрів на годину; на неголовних та місцевих сільських автомобільних шляхах швидкість транспортного засобу не повинна перевищувати 90 кілометрів на годину незалежно від погодних умов; у місті обмеження швидкості транспортних засобів для водіїв становлять 60 кілометрів на годину, а в деяких регіонах дозволеною є швидкість 70 кілометрів на годину [10].

Окремий закон в країні містить положення про обов'язковість на дорогах знаків, які попереджають водіїв про наближення до ділянки, де здійснюється автоматична фіксація швидкості [1, с. 50]. Ст. 142 італійського Кодексу автомобільних доріг передбачено притягнення порушників до відповідальності та накладання штрафів. Розміри штрафів визначаються лімітованими показниками перевищення швидкості. Зокрема, штраф за перевищення швидкості до 10 кілометрів на годину коливається в межах від 42 до 73 євро. Перевищення швидкості від 10 кілометрів на годину та до 40 кілометрів на годину передбачає накладання стягнення на порушника у розмірі від 173 до 695 євро та списування 3 балів з ліцензії. Порушення обмежень швидкості понад 40 кілометрів на годину, але не більше ніж 60 кілометрів на годину передбачає настання для водія транспортного засобу відповідальності із накладанням стягнення у вигляді штрафу розміром від 544 до 21714 євро, списуванням 6 балів з ліцензії та додатковим стягненням у виді тимчасового призупинення дії посвідчення водія на строк від одного до трьох місяців. Перевищення максимальної швидкості транспортного засобу більше ніж на 60 кілометрів на годину встановлює стягнення для особи у вигляді штрафу розміром від 847 до 3389 євро, списанням 10 балів з ліцензійного рахунку з додатковою санкцією призупинення дії ліцензії від шести до дванадцяти місяців. У разі повторності вчинення правопорушення протягом двох років особа позбавляється права керування транспортним засобом, а водійське посвідчення анулюється. Розміри штрафних санкцій для водіїв-початківців та водіїв із значним досвідом кермування за звичай є максимальними [10].

Процедура притягнення до адміністративної відповідальності згідно із італійським Кодексом автомобільних доріг побудована на принципі солідарності [9]. Це означає, що у разі документування правопорушення в автоматичному режимі накладення адміністративного стягнення у виді штрафу здійснюватиметься на власника (власників) транспортного засобу або спільно із порушником до відповідальності притягатимуться вигодонабувач, орендар чи користувач, якщо транспортний засіб має причеп. У разі, якщо власник доведе, що на момент вчинення правопорушення транспортний засіб використовувався проти його волі, це звільняє його від сплати штрафу. У разі, якщо на момент вчинення правопорушення за кермом перебував не власник транспортного засобу, це не є підставою звільнення його від притягнення до адміністративної відповідальності та накладання адміністративного стягнення у виді штрафу. У такому випадку штраф призначається комбіновано для правопорушника та власника транспортного засобу, якщо останній не доведе факт того, що не міг запобігти або протидіяти проступку. За принципом солідарності накладається стягнення і на юридичну особу, за якою зареєстрований транспортний засіб. У випадку виконання адміністративного стягнення у вигляді сплати штрафу власник транспортного засобу має право на регресне відшкодування коштів у правопорушника [9].

Територіальні підрозділи італійської дорожньої поліції щодня повідомляють про ділянки дороги, на яких встановлено прилади контролю швидкості та закликають

водіїв транспортних засобів дотримуватися дозволених показників швидкості, враховувати обмеження з метою запобігання виникненню ДТП. Щопонеділка за регіонами публікується перелік ділянок доріг, на яких протягом тижня встановлено мобільні камери контролю швидкості дорожньої поліції. На місцевому рівні можуть бути організовані додаткові заходи з моніторингу швидкості з огляду на актуальні потреби (напр., поблизу будівельних майданчиків шляхів, разом із екстреними службами контролю тощо). Станції контролю визначення швидкості, відповідно до ст.142 Кодексу автомобільних доріг, повинні бути позначені знаками або світловими сигналами та бути чітко видимими [10].

У Королівстві Швеції запобігання та протидія правопорушенням, пов'язаним із порушенням швидкісних режимів, здійснюється за допомогою спеціальних фоторадарів для спостереження на дорогах. Пристрої встановлюються на ділянках дороги разом із попереджувальними знаками для того, щоб водії транспортних засобів реагували на знак та зменшували швидкість з метою уникнення накладання на них стягнень у формі штрафу [1, с. 49]. Підвідомчість справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, віднесено до компетенції відділу автоматичної інспекції безпеки дорожнього руху шведської поліції [11].

До складу системи автоматичної фіксації та обробки порушень ПДР входять засоби автоматичної фіксації порушень ПДР та центри документування адміністративних правопорушень. На аварійно-небезпечних ділянках дороги з високим рівнем концентрації ДТП, зокрема, прямих швидкісних ділянках автошляхів, штучних спорудах з обмеженою видимістю, перехрестях на основних вулицях великих міст, – встановлюються стаціонарні прилади вимірювання швидкості [1, с. 49]. Під час наближення автомобіля до камери, радар вимірює швидкість і фіксує транспортний засіб у разі перевищення його водієм допустимої швидкості. Забезпечуючи право особи на захист персональних даних, фіксація зображення особи, яка перебуває на пасажирському сидінні, маскується. Отримані фотозображення правопорушника обробляються уповноваженим поліцейським за допомогою програмних засобів і в подальшому використовуються для встановлення особи правопорушника за реєстрами даних. Поліцейський здійснює порівняння зображення водія, отриманого з камер автоматичної фіксації порушень ПДР, із його світлинами у паспорті або посвідченні водія. У разі, якщо особу водія ідентифіковано, уповноважений поліцейський направляє на адресу місця реєстрації особи оформлені матеріали про адміністративне правопорушення, в яких міститься фотографія з місця події та дані вимірів швидкості транспортного засобу на момент або в період вчинення адміністративного правопорушення. У разі якщо особу водія транспортного засобу не вдалося ідентифікувати, але встановлено власника транспортного засобу, на адресу місця реєстрації останнього поліцейський відділу автоматичної інспекції безпеки дорожнього руху направляє запит про необхідність отримання інформації щодо особи, яка у визначений період керувала транспортним засобом на ділянці автошляху. Чинне законодавство Королівства Швеції залишає за власником транспортного засобу право не повідомляти поліції, хто керував транспортним засобом на момент чи в період вчинення ДТП [11].

Битяк О.В. вважає, що практика застосування у Королівстві Швеції камер контролю швидкості замінила традиційний підхід, коли технічні засоби фіксації використовуються задля покарання водіїв. Переслідуючи, насамперед, виконання завдань з інформування водіїв про швидкісні обмеження на небезпечних ділянках дороги [7, с. 40], патрульні поліцейські реалізують превентивні заходи у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, тому доку-

ментування конкретних правопорушників відходить на інший план. За кількістю виписаних штрафів Королівство Швеції перебуває на найнижчій сходинці рейтингу країн, які мають менш розгалужену систему камер [7, с. 40]. У цілому позитивно сприймаючи впровадження фоторадарів для контролю за дотриманням швидкісного режиму водіями транспортних засобів, громадяни Королівства Швеції, зазначає Галкіна О.М., визнають доцільність їх застосування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [1, с. 49].

У Федеративній Республіці Німеччині відповідальність за порушення обмежень швидкості встановлюється Законом «Про дорожній рух» та передбачає накладання на правопорушника покарання у вигляді позбавлення волі строком до одного року або стягнення у виді штрафу [1, с. 49-50]. Дорожня поліція, що є невід'ємною частиною державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху, забезпечує документування ДТП та кримінальних правопорушень [12]. Процедура такого документування визначається його автоматичною фіксацією програмними засобами. За результатами документування уповноваженою особою складається адміністративний акт [1, с. 49-50].

Однією із проблем у роботі німецьких патрульних поліцейських є постійна небезпека, яку становлять високі швидкості [12]. Допустимою швидкістю для транспортних засобів у населених пунктах Федеративної Республіки Німеччині визначено 50 кілометрів на годину, на приміських автошляхах – 100 кілометрів на годину, а рекомендованою швидкістю для транспортних засобів на автобанах є швидкість 130 кілометрів на годину. Допустимою некараністю визначається показник 3 кілометри на годину, у решті випадках на правопорушника накладається основне стягнення у вигляді штрафу розміром від 240 до 280 євро та додаткове стягнення у вигляді позбавлення права керування від одного до двох місяців. При цьому водіїв транспортного засобу, що вчинив адміністративне правопорушення, у будь-якому випадку нараховуються 4 штрафних бали [1, с. 49-50].

Сукупна протяжність проїжджої частини автобанів в обох напрямках у Федеративній Республіці Німеччині становить приблизно 25000 кілометрів. При цьому на 2300 ділянках загальною протяжністю вісім тисяч кілометрів діють постійні або тимчасові обмеження швидкості, однак попереджувальні знаки встановлено лише перед розв'язками, з'їздами – виїздами, на небезпечних ділянках, біля житлових районів з метою зменшення шуму, а також у місцях проведення будівельних робіт. Встановлення попереджувальних знаків щодо наявності на ділянці автошляху пристроїв фотофіксації порушень швидкісного режиму Законом Федеративної Республіки Німеччині «Про дорожній рух» не передбачено. За такої ситуації німецькі автомобілісти вбачали у автоматичній фіксації порушення власних прав. Хоча їхні аргументи виявилися непереконливими для уряду, законодавчого закріплення набула заборона на фотофіксацію у темну пору доби з мотивів, що спалахи фотокамери у цей час можуть створювати аварійну ситуацію на дорогах, зазіплюючи водіїв [1, с. 50].

Факт порушення ПДР, задокументований фотокамерами фіксації Blitzerfotos, доводиться із застосуванням різноманітних вимірювальних приладів за фотографіями або відеофрагментами. Оскільки до відповідальності за вчинення адміністративного правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у Федеративній Республіці Німеччині притягується водій транспортного засобу, позитивні результати ідентифікації транспортного засобу є недостатніми для накладання адміністративного стягнення на особу. Обов'язковою підставою у такому випадку є наявність зображення особи, яка керувала транспортним засобом у момент та / або період вчинення проступку [13, с. 173].

На першій стадії провадження у справі про адміністративне правопорушення уповноважена особа робить припущення, що водій, зображення якого є на світлинах, отриманих за допомогою камери контролю швидкості, є водночас і власником транспортного засобу або власник транспортного засобу володіє інформацією про особу, яка перебувала за кермом транспортного засобу у момент або період вчинення адміністративного правопорушення. З'ясувавши інформацію про власника транспортного засобу, уповноважена особа патрульної поліції збирає доказову інформацію на підтвердження або спростування того, що водій та власник транспортного засобу є однією тою самою особою. Якщо отримані матеріали вказують на те, що адміністративне правопорушення вчинене власником транспортного засобу, правопорушнику вручається форма слухання, у якій він має дати пояснення щодо події. Якщо зібрані докази спростовують припущення (напр., транспортний засіб є зареєстрованим за особою чоловічої статі, у той час, як в момент вчинення чи під час правопорушення за його кермом знаходилася особа жіночої статі, або власник транспортного засобу та водій, яким вчинено адміністративний проступок, мають істотну різницю у віці), уповноважений поліцейський патрульної поліції надає для заповнення власнику транспортного засобу анкету свідка з одночасним порушенням запити від компетентного органу щодо надання інформації про користувача транспортного засобу у відповідний часовий проміжок [7, с. 39].

У судовому провадженні необхідним етапом розгляду справи є ідентифікація особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, за світлинами, отриманими за допомогою фотокамерами фіксації Blitzerfotos. Попри те, що порядок самої процесуальної дії не є визначеним, суддя, призначений для розгляду та вирішення справи, має переконатися в особі порушника за формою обличчя, волосся, підборіддя, очей, носа, вух, інших індивідуальних характеристик (напр., зростання брів, наявність шраму) [13, с. 173; 14]. Надані для розгляду у судові засідання матеріали відеофіксації повинні містити незашифровані, необроблені виміри для підтвердження показників швидкості транспортного засобу. У висновку Конституційного суду Федеративної Республіки Німеччини вказується на те, що інформація, отримана з камер відеоспостереження швидкості, що розглядається у провадженні у справі про адміністративне правопорушення та яку

неможливо належним чином перевірити, не може бути визнана доказом, тому що у такій спосіб створюються умови для порушення права громадян Федеративної Республіки Німеччини на справедливий судовий розгляд, що передбачає їх право на ефективний захист [7, с. 39].

Висновки. У забезпеченні безпеки дорожнього руху у країнах Європи та Сполучених Штатах Америки вагома роль відведена підрозділам дорожньої (патрульної) поліції. У Сполученому Королівстві Великої Британії дорожні поліцейські, окрім того, що виконують постійні превентивні завдання патрульної поліції, до їх повноважень належить і протидія тероризму. Основними завданнями дорожньої поліції Сполучених Штатів Америки, є переслідування правопорушників, здійснення арештів, надання допомоги слідчим підрозділам у розслідування кримінальних правопорушень, забезпечення публічної безпеки і порядку. Водночас їх діяльність спрямована на задоволення потреб територіального штату та місцевої влади. Функції дорожньої поліції в Італійській Республіці визначені сферою стратегічного контролю та регулювання автомобільних шляхів. Їх повноваження поширюються виключно на забезпечення безпеки дорожнього руху. У Королівстві Швеції запобігання та протидія правопорушенням, пов'язаним із порушенням швидкісних режимів, здійснюється за допомогою спеціальних фоторадарів для спостереження на дорогах. Патрульні поліцейські в такому аспекті реалізують превентивні заходи у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, тому документування конкретних правопорушників відходить на інший план. У Федеративній Республіці Німеччини діяльність патрульних поліцейських зосереджена на досудовому розслідуванні справи про порушення ПДР, збиранні доказової інформації щодо обставин події, встановлення особи правопорушника та оформлення матеріалів для подальшого судового розгляду.

Попри різноманітність процедур, виконуваних патрульними поліцейськими іноземних країн, їх повноваження, як і повноваження українських підрозділів, підпорядковані єдиній меті – наданню громадянському суспільству сервісних послуг. Останні є детермінантами постійного удосконалення законодавства, що регламентує діяльність поліції у справах про адміністративні правопорушення, і з огляду на викладений матеріал потребують від нас окремого розгляду.

ЛІТЕРАТУРА

1. Галкіна О.М. Зарубіжний досвід застосування автоматизованих систем у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Сучасні проблеми правового, економічного та соціального розвитку держави*: тези доп. X Міжнар. наук.-практ. конф., присвяч. 27-й річниці створення Харків. нац. ун-ту внутр. справ (м. Харків, 19 листоп. 2021 р.) Харків: ХНУВС, 2021. С.49-51.
2. Коваль К.О., Алієв Е.К., Смола Р.М. Міжнародний досвід у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Безпека на дорозі*: матеріали III Молодіжної наук.-практ. конф. (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 21 травня 2021 року). Кривий Ріг, 2021. С.70-72.
3. Myroniuk R.V., Myroniuk S.A. Peculiarities of application by police measures of administrative responsibility for committing offenses and procedures of appeals on their application. *Police activity in Ukraine and European countries: modern standards and unification options: Collective monograph*. Riga, Latvia: «Baltija Publishing», 2021. P.214-239.
4. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 року № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10#Text>
5. Стрижак А.О. Зарубіжні підходи до оцінки ефективності діяльності поліції у сфері забезпечення дорожнього руху. *Взаємодія поліції з населенням на засадах партнерства: сучасний стан та перспективи розвитку*: матеріали наук.-практ. круглого столу, м. Одеса, 25 листопада 2021 р. Одеса: ОДУВС, 2021. С.87-88.
6. The Revised Code of Washington (RCW), Section 46.63.075 // Washington State Legislature. URL: <https://app.leg.wa.gov/rcw/default.aspx?cite=46.63>
7. Битяк О.В. Автоматична фіксація порушень Правил дорожнього руху в зарубіжних країнах. *Проблеми законності*. 2022. С.28-48. URL: <https://www.cceol.com/search/viewpdf?id=1136356>
8. Le attività della Stradale // Ministro dell'Interno. URL: <https://www.poliziadistato.it/articolo/46>
9. Codice della strada // Automobile Club d'Italia. URL: <https://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada.html>
10. Limiti de velocità // Ministro dell'Interno. URL: <https://www.poliziadistato.it/articolo/174>
11. Traffic violations // Polisen. URL: <https://polisen.se/en/laws-and-regulations/traffic-violations/>
12. Autobahnpolizei // Polizei Brandenburg. URL: <https://polizei.brandenburg.de/liste/autobahnpolizei/62080>
13. Червінчук А.В. Зарубіжний досвід автоматичної фіксації правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. *Вісник ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка*. 2018. Вип. 1 (81). С. 169-175.
14. Geblitzt – was Sie jetzt wissen müssen / Rote Ampel überfahren –Autobild/Uwe Lenhart. URL: <http://www.autobild.de/artikel/rote-ampel-ueberfahren-1766567.html>