

УДК 342.951

**Олена Миколаївна ГАЛКІНА,**

кандидат юридичних наук,

провідний науковий співробітник науково-дослідної

лабораторії з проблем забезпечення діяльності поліції

Харківського національного університету внутрішніх справ

## **ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ЗАСТОСУВАННЯ АВТОМАТИЗОВАНИХ СИСТЕМ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Україна залишається єдиною європейською країною, яка не повною мірою використовує технологію автоматичного фіксування порушень Правил дорожнього руху (далі – ПДР). Таку ситуацію зумовлюють, передусім, різноманітні причини, низка чинників, відсутність єдиного державного органу, який би повною мірою відповідав за адміністративно-правове регулювання ПДР за допомогою автоматизованих систем, необхідність значних капіталовкладень для встановлення приладів фото- та відеофіксації на наших шляхах і висококваліфікованого персоналу для їх обслуговування, несприятлива економічна ситуація, незадовільний стан доріг, процес реформування правоохоронних органів, що буде позитивним аспектом у майбутньому, але наразі ще немає чітко зрозумілого розподілу повноважень між ними тощо. Кількість дорожньо-транспортних пригод, що трапляються в Україні, перевищує аналогічну статистику країн Європи: рівень смертності на дорогах України вдвічі перевищує середньоєвропейські показники [1, с. 56].

Лідерство в країнах ЄС щодо найменшого ризику потрапити в дорожньо-транспортну пригоду посідає Велика Британія, дорожній рух в якій регулюється Дорожнім кодексом [2, с. 26-29].

У Швеції, як показує практика, використання фоторадарів для спостереження за дорогами є ефективним засобом боротьби з недотриманням швидкісних режимів. Фоторадари набули широкого поширення на шведських автотрасах. При цьому ділянки доріг, де є фоторадари, мають відповідні попереджувальні знаки, реагуючи на які водії машинально знижують швидкість, щоб уникнути штрафних санкцій. Опитування громадської думки свідчить, що більшість водіїв позитивно ставляться до фоторадарів, вважаючи їх помічниками в дорожньому русі.

Система автоматичної фіксації та обробки порушень ПДР включає в себе обладнання автоматичної фіксації порушень ПДР і центри прийому й обробки інформації про адміністративні проступки. Стаціонарні прилади вимірювання швидкості встановлюються на аварійно-небезпечних ділянках з високим рівнем концентрації ДТП – прямих швидкісних відрізках доріг, штучних спорудах з обмеженою видимістю, перехрестях на основних вулицях великих міст [3].

Як показує досвід низки країн (Німеччина, Норвегія), встановлення теле-, фото- й відеоапаратури на аварійно небезпечних ділянках доріг, в місцях можливого масового скупчення людей (пішохідні переходи, перехрестя) з метою контролю за дорожнім рухом і фіксування фактів правопорушень позитивно впливає на правосвідомість учасників дорожнього руху й, у цілому, на ситуацію на дорозі. Головна мета їх застосування полягає у зведенні до мінімуму (там, де це можливо і припустимо) людського чинника у процесі контролю за дорожнім рухом [4, с. 119].

Наприклад, у ФРН, відповідно до Закону «Про дорожній рух», порушення обмеження швидкості карається позбавленням волі до одного року або штрафом, при цьому таке правопорушення фіксується і «комп'ютерною програмою», а тоді складається адміністративний акт. При цьому допустима швидкість у населених пунктах становить 50 км/год., за містом на дорозі дозволено рух зі швидкістю до 100 км/год., а допущення «некараності» не перевищує 3 км/год. Порушення зазначеного швидкісного режиму в

населеному пункті карається штрафом у 280 євро і позбавленням прав на 2 місяці, в інших місцях порушник заплатить 240 євро і отримає 1 місяць позбавлення прав. В обох випадках нараховується по 4 штрафних бали.

У США, Канаді, країнах Європи існує окремий національний орган з розслідування причин аварій на різних видах транспорту. В Україні ж лише фіксується склад злочину, тоді як необхідно знати причини ДТП, щоб мати змогу їм запобігти.

Досвід країн, таких як Німеччина, Голландія, Велика Британія, Швеція, які мають мінімальний рівень смертності від ДТП, а саме 3–4 особи на 100 тисяч населення, показує, що зі зростанням рівня автомобілізації населення показник смертності від ДТП може зменшуватися, а не збільшуватися, як це ми спостерігаємо в Україні. Середній рівень автомобілізації в Україні – 160–200 автомобілів на 1 тис. населення, у старих країнах Західної Європи – 700–800 автомобілів. У світі вже напрацьована ефективна й перевірена технологія, використовуючи яку, можна протягом 4–5 років значно знизити рівень смертності від ДТП і довести його до європейського.

У Німеччині максимальна швидкість у межах населених пунктів становить 50 км/год., поза межами – 100 км/год., на автобані швидкість не обмежується, але рекомендованою є 130 км/год. Так, сукупна протяжність проїжджої частини автобанів в обох напрямках у ФРН складає близько 25 тисяч кілометрів. Водночас на 2300 ділянках – загальною протяжністю вісім тисяч кілометрів – діють постійні або тимчасові обмеження швидкості. Знаки встановлені перед розв'язками, з'їздами-виїздами, на небезпечних ділянках, для зменшення шуму біля житлових районів, а також там, де проводяться будівельні роботи.

В Італії було ухвалено Закон про те, що на дорогах мають бути знаки, які попереджують водіїв про наближення до ділянки, де здійснюється автоматична фіксація швидкості.

Німецьким автомобілістам не вдалося відстояти свої права. Замість цього вони переконали владу в тому, що спалахи фотокамер у темний час доби створюють аварійну ситуацію на дорогах, засліплюючи водіїв. А той, кому попереджувального знака не достатньо, може нелегально придбати за 500 євро спеціальний пристрій, який посиляє в камеру потік світла, у результаті чого на екрані поліцейського радара залишається тільки біла пляма.

У Франції попереджувальні знаки мають бути встановлені за 200 метрів до тієї ділянки дороги, де має бути камера відеофіксації. В Об'єднаних Арабських Еміратах та Ізраїлі, де на дорогах також використовуються фоторадари, узагалі жодних попереджувальних знаків немає. У Великій Британії публічне адміністрування сфери дорожнього руху здійснює Міністерство транспорту, до складу якого входить Департамент транспорту, а також низка профільних агентств – із ліцензування транспортних засобів та водіїв, із стандартизації транспортних засобів і водіїв, із сертифікації автомобілів, а також дорожнє агентство, служба дорожніх комісарів.

Проаналізувавши досвід різних країн, можна підсумувати, що особливості адміністративно-правового регулювання використання автоматизованих систем у сфері безпеки дорожнього руху слід імплементувати з урахуванням національної специфіки.

### Список бібліографічних посилань

1. Мних С.Р. Фіксація адміністративних порушень правил дорожнього руху сучасними інформаційними технологіями. *Законодавство України: недоліки, проблеми систематизації та перспективи розвитку* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Херсон, 12–13 лют. 2016 р.). Херсон, 2016. С. 144–148.
2. Котова Т.А. Кудінов А.С. Особливості забезпечення безпеки дорожнього руху в Великобританії. *Молодь за безпеку дорожнього руху* : матеріали міжвуз. курсантсько-студентської наук.-практ. конф. (Донецьк, 16 трав. 2014 р.) / ДЮІ МВД України. Донецьк, 2014. С. 26–29.
3. Система автоматической фиксации и обработки нарушений дорожного движения. *Новые проекты*. 2016. URL: <http://www.ntc-np.kz/index.php>.
4. Белих Д.В. Пріоритетні напрямки удосконалення діяльності Державної автомобільної інспекції МВС України. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти* : матеріали

УДК 332.2.021.8.001.25(477)

**Ксенія Миколаївна ГУРТОВА,**

*викладач кафедри фундаментальних та юридичних дисциплін факультету № 6 Харківського національного університету внутрішніх справ;*

**Маргарита Ігорівна ДЕГТЯРЬОВА,**

*студентка 2 курсу факультету № 6*

*Харківського національного університету внутрішніх справ*

## ПОНЯТТЯ І ТЕОРІЇ ПРАВОВОЇ ДЕРЖАВИ

Правова держава має здійснювати солідарні інтереси людей. За допомогою правової держави здійснюється те, що потрібне, дороге та цінне людям. Таким чином, держава має на меті створення найбільш повних та всебічних форм людської солідарності. Завдання правової держави - загальне благо. Зміцнюючи солідарність між людьми, держава звеличує людину, надає їй можливість реалізувати.

Теорія правової держави — це синтез концептуальних ідей та концепцій її природи, ознак, принципів, як демократичної, соціальної держави в якій панує право. Вона є результатом світового прогресивного розвитку учень про державу в межах людського виміру та загально соціальної справедливості. Правова держава є одним із найвизначніших загальнолюдських політико-юридичних ідеалів.

Вперше термін «правова держава» сформулював німецький вчений К. Велькер у 1813 р., а в 1829 р. його співвітчизник Р. Моль ввів це поняття в політико-правовий обіг. В Німеччині першим ученням про державу вважають І. Канта, який застосував поняття «правовий закон» і державу визначав як об'єднання багатьох людей, які підпорядковані правовим законам, а метою держави вважав панування ідеї права.

В науковій літературі нового покоління правова держава визначається неоднозначно. З точки зору В. Хропанюка, правова держава — це така форма організації та діяльності державної влади, яка базується на взаємовідносинах з індивідом та їх об'єднаннями на основі норм права [2]. На думку С. Комарова правова держава — це форма здійснення народовладдя, політична організація громадян, яка функціонує на основі права, інструмент захисту та забезпечення прав, свобод та обов'язків кожної особи [3]. Н. Вітрук вважає, що правова держава це організація і функціонування публічної (політичної) влади, а також її взаємовідносини з індивідом, на основі Конституції і законів у відповідності з вимогами права, суттєвим з яких є визнання і гарантування прав і свобод людини та громадянина [4]. З точки зору О. Малько, правова держава — це організація політичної влади, яка створює умови для найбільш повного забезпечення прав і свобод людини та громадянина, а також для найбільш послідовного зв'язку за допомогою права державної влади з метою недопущення зловживання [5].

Конституція України у ст. 1 проголосила, що Україна є суверенною і незалежною, демократичною, соціальною, правовою державою. В соціальній правовій державі людина визнається вищою цінністю [1].

Поняття «соціальна правова держава» вперше застосував у 1929 р. німецький правознавець Х. Хеллер як альтернативу диктатурі буржуазії та диктатурі пролетаріату. Але німецький вчений Л. Штайн у своїй роботі «Сучасне і майбутнє правової науководержавної Німеччини» підкреслював, що «соціальна держава покликана обов'язково