

Автоматична фіксація порушень Правил дорожнього руху в зарубіжних країнах: теоретичний та практичний аспекти

Оксана Василівна Битяк*

Науково-дослідний інститут державного будівництва та місцевого
самоврядування Національної академії правових наук України,
Харків, Україна

*e-mail: ksverlovich@gmail.com

Анотація

Актуальність теми насамперед пов'язана із відносно нещодавнім запровадженням в Україні адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Точніше кажучи, із правовим механізмом регулювання процедури притягнення осіб до адміністративної відповідальності за такий вид правопорушень, за якого нівелюються конституційні принципи та завдання юридичної (адміністративної) відповідальності. Запровадження системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху, дійсно, є очевидно необхідним кроком, який, однак, потребує детального дослідження та значного вдосконалення нормативно-правової бази, що її регулює, з обов'язковим урахуванням необхідності дотримання законних прав та свобод осіб, які притягаються до адміністративної відповідальності. Звичайно, автоматична фіксація правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні є порівняно новою та лише набирає обертів, проходячи шлях свого становлення. Натомість функціонування камер на дорогах в інших розвинених країнах, як, наприклад, у Великій Британії, Сполучених Штатах Америки, Німеччині, Франції, Фінляндії та Швеції, вже має багаторічну історію, яка заслуговує на її більш детальне вивчення. Саме тому метою роботи є проведення аналізу зарубіжних практик у окресленій царині, що дозволить запропонувати шляхи удосконалення національного законодавства, адже дієвий та справедливий механізм притягнення до адміністративної відповідальності за досліджуваний нами вид правопорушень є одним із засобів убезпечення дорожнього руху. Для досягнення зазначеної мети в дослідженні застосовано комплекс загальнонаукових та спеціальних методів наукового пізнання, але здебільшого порівняльно-правовий, який використано для зіставлення теоретичних і практичних аспектів функціонування системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху в зарубіжних країнах, напрацювання практичних рекомендацій для удосконалення її використання в Україні. Багаторічний іноземний досвід використання системи автоматичної фіксації правопорушень має послугувати надійним підґрунтям для впровадження та розвитку національної системи із найменшим супротивом суспільства, а також мінімізацією практичних помилок та законодавчих прогалин у цій сфері. Проведений аналіз дав змогу виокре-

мити найбільш ефективний та дієвий механізм притягнення до адміністративної відповідальності осіб за порушення Правил дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, з урахуванням необхідності дотримання основоположних прав та гарантій суб'єктів цього виду правопорушень.

Ключові слова: автоматична фіксація правопорушень; адміністративна відповідальність; провадження у справі про адміністративне правопорушення.

Automatic Recording of Traffic Rules Violations in Foreign Countries: Theoretical and Practical Aspects

Oksana V. Bytiak*

Research Institute of State Building and Local Self-Government
of the National Academy of Legal Sciences of Ukraine, Kharkiv, Ukraine

*e-mail: ksverlovich@gmail.com

Abstract

First of all, the topicality of the topic is related to the relatively recent introduction of administrative liability in Ukraine for traffic safety violations recorded automatically. More precisely, with the legal mechanism for regulating the procedure of bringing persons to administrative responsibility for such type of offenses, for which the constitutional principles and tasks of legal (administrative) responsibility are nullified. The introduction of a system of automatic recording of violations of traffic rules is indeed an obviously necessary step, which, however, requires a detailed study and significant improvement of the legal framework that regulates it, with mandatory consideration of the need to observe the legal rights and freedoms of persons subject to administrative responsibility. Of course, the automatic recording of offenses in the field of road safety in Ukraine is relatively new and is only gaining momentum, going through the process of its formation. On the other hand, the operation of cameras on roads in other developed countries, such as in Great Britain, the United States of America, Germany, France, Finland and Sweden already has a long history that deserves a more detailed study. That is why the purpose of the work is to conduct an analysis of foreign practices in the outlined area, which will allow us to suggest ways to improve national legislation, because an effective and fair mechanism of bringing to administrative responsibility for the type of offenses we are investigating is one of the means of ensuring road traffic. To achieve the goal, the research used a complex of general scientific and special methods of scientific knowledge, mostly the comparative legal method. This method was used to compare the theoretical and practical aspects of the functioning of the system of automatic recording of violations of traffic rules in foreign countries and to develop practical recommendations for improving its use in Ukraine. Many years of foreign experience in using the system of automatic recording of offenses should serve as a reliable basis for the implementation and development of the national system with the least resistance from society, as well as the minimization of practical mistakes and

legislative gaps in this area. The conducted analysis made it possible to identify the most efficient and effective mechanism for bringing to administrative responsibility persons for violations of the Traffic Rules recorded in automatic mode, taking into account the need to observe the fundamental rights and guarantees of the subjects of this type of offense.

Keywords: automatic recording of offenses; administrative responsibility; proceedings in the case of an administrative offense.

Вступ

Законом 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 (із наступними доповненнями та змінами) в Україні запроваджено адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, суб'єктами яких стали «відповідальні особи», а саме: фізична особа або керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб, а в разі якщо до Єдиного державного реєстру транспортних засобів внесено відомості про належного користувача відповідного транспортного засобу, – належний користувач транспортного засобу, а якщо в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань відсутні на момент запиту відомості про керівника юридичної особи, за якою зареєстрований транспортний засіб, – особа, яка виконує повноваження керівника такої юридичної особи; а також особи, які ввезли транспортний засіб на територію України (частини перша і друга статті 14² КУпАП) [1].

Наведений вище Закон, Закон України «Про Національну поліцію» [2], постанова Кабінету Міністрів України від 10 листопада 2017 р. № 833 «Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі» [3], Інструкція з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, затверджена наказом Міністерства внутрішніх справ України № 13 від 13 січня 2020 р. [4], визначили не лише нову категорію суб'єктів правопорушення та спосіб виявлення цих деліктів, а й установили особливий порядок провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі.

При цьому нормативно-правова база, що встановлює відповідальність за досліджуваний вид правопорушень, а також регулює процедуру притягнення до адміністративної відповідальності за їх вчинення, характеризується колі-

зійністю норм та потребує значного удосконалення. Наявність законодавчих прогалин зумовлена насамперед небажанням законотворця врахувати всі зауваження і висновки, викладені в рішенні Конституційного Суду України від 22 грудня 2010 р. у справі № 1-34/2010 [5] щодо визнання неконституційними положень ст. 14¹ «Відповідальність власників (співвласників) транспортних засобів», та частини шостої ст. 258 КУпАП [6]. Зокрема, мова йде про повторне: 1) встановлення презумпції вини власника транспортного засобу, хоча і через уведення нової категорії суб'єктів правопорушення, визначених у ст. 14² КУпАП, – «відповідальної особи», запровадженої на зміну «власника/співвласника транспортного засобу» (ст. 14¹ КУпАП); 2) запровадження механізму притягнення до відповідальності, за якого вказані вище особи фактично позбавлені можливості скористатися правами особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, врозріз існуючим нормам та принципам здійснення провадження у справах про адміністративні правопорушення та юридичної відповідальності в цілому.

Наявний механізм націлений лише на виявлення (ідентифікацію) транспортного засобу, на якому здійснено правопорушення, та його володільця, а не безпосереднього винуватця вчиненого проступку. При цьому виявлення останнього обмежується необхідністю надання таких відомостей особою, яка притягається до адміністративної відповідальності, адже в протилежному випадку – наслідком слугуватиме безпідставне притягнення до адміністративної відповідальності. Однак обґрунтованість притягнення до адміністративної відповідальності, наявність достатніх доказів про вчинення адміністративного правопорушення є важливими чинниками забезпечення законності у сфері адміністративно-деліктних правовідносин. Ігнорування конституційних прав осіб, що розглядаються як суб'єкти проступків при притягненні до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, є неприпустимим.

М. В. Плугатир з цього приводу зазначив, що, визначаючи легітимну мету можливості притягнення особи – власника транспортного засобу, слід зауважити, що вона ґрунтується на ідеї справедливості, яка вимагає, зокрема, пропорційності юридичної відповідальності вчиненому правопорушенню, відповідності цілей законодавця і засобів, що обираються для їх досягнення, встановлення і диференціювання публічно-правових обмежень залежно від конкретних обставин, що зумовлюють їх запровадження [7, с. 160].

Тільки так можна віддати кожному йому належне, тобто досягти справедливості в правовому регулюванні. Мета встановлення певних правових обмежень має бути легітимною й істотною. Цю вимогу сформульовано

Конституційним Судом України в рішенні від 7 липня 2004 р. № 14-рп/2004, в основі якої лежить думка, що державні заходи не можуть здійснюватися без відповідної мети. Подібна мета вимагає об'єктивного виправдання, за відсутності якого громадянин легко може стати об'єктом безцільної політики [8].

Ми повністю погоджуємося із такою позицією та ставимо за мету на підставі проаналізованого міжнародного досвіду внести пропозиції та практичні рекомендації щодо можливих шляхів вирішення питання порушення прав осіб, які притягаються до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі.

Матеріали та методи

Мета і завдання цього дослідження полягають у виокремленні особливостей правового регулювання механізму функціонування автоматизованих систем фіксації порушень правил дорожнього руху зарубіжних держав на підставі аналізу та синтезу наукових праць, нормативно-правових актів щодо адміністративної відповідальності осіб за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Для досягнення зазначеної мети використано комплекс методів: діалектичний, системний, формально-юридичний та інші, однак основним є порівняльно-правовий.

Результати та обговорення

Варто вказати, що окремі вчені, які досліджували зарубіжні практики у цій сфері, стверджують, що вони базуються на правомірності презюмування вини та невідворотності покарання власника транспортного засобу, тобто аналогічно до національного законодавства [9, с. 19]. Однак противників таких поглядів абсолютна більшість [10, с. 194–195; 11, с. 187]. Саме тому вважаємо за потрібне структурно поділити досліджуваний матеріал саме за цим критерієм.

Аналогічні до національного регулювання

В Австрії, наприклад, використовується так звана інформація про водія, адже стаціонарні та мобільні камери контролю швидкості в цій країні зазвичай спрацьовують позаду транспортного засобу. Після автоматичної фіксації правопорушення компетентний орган визначає реєстраційного власника (власника транспортного засобу) на підставі номерного знаку транспортного засобу, зафіксованого камерою контролю швидкості. Оскільки власник та водій не обов'язково автоматично мають бути однією і тією самою особою, компетентний орган може вимагати, щоб власник знав, хто керував транспортним засобом у момент порушення.

Саме тому компетентний орган запрошує відповідні дані в письмовій формі або телефоном. Якщо запит зроблено в письмовій формі, власник транспортного засобу має 14 днів для відповіді. Якщо він її не надасть, до нього можуть бути застосовані санкції, які фактично були б застосовані до того, хто був зафіксований камерою контролю швидкості. Крім того, його можуть оштрафувати за ненадання інформації про водія [12].

Схожий механізм притягнення до відповідальності використано у Швейцарії [13].

Положення ст. 46.63.075 Кодексу штату Вашингтон (The Revised Code of Washington (RCW)), в якій встановлено, що у справі про порушення Правил дорожнього руху, виявлене за допомогою автоматизованої камери безпеки дорожнього руху, діє припущення *prima facie*, згідно з яким особою, яка керувала транспортним засобом у момент і час, протягом якого мало місце порушення, був зареєстрований власник транспортного засобу (п. 1). Однак ця презумпція може бути спростована у спосіб подання до суду зареєстрованої власником під присягою письмової заяви або надання перед судом показів, що в момент вчинення правопорушення транспортний засіб було викрадено, або він перебував під керуванням, контролем якоїсь іншої особи (п. 2) [14].

У ст. 5 Закону Нідерландів «Про адміністративне забезпечення дотримання правил дорожнього руху» (*Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften*) передбачено, що якщо відразу не встановлено, хто є водієм, у разі допущення порушення за участю автомобіля або іншого транспортного засобу, що мав реєстраційний номер, без шкоди для положень ст. 31 (другий абзац), адміністративна санкція накладається на особу, на ім'я якої транспортний засіб зареєстрований у реєстрі на момент складання акта. При цьому особа може посилається на положення ст. 8. У свою чергу, в частині першій ст. 8 цього Закону встановлено скасування прокурором рішення, прийнятого згідно зі ст. 5 або ст. 5а, якщо особа, на ім'я якої зареєстровано транспортний засіб, правдоподібно доведе, що інша особа використовувала його проти її волі, і що вона не могла розумно запобігти такому використанню (п. «а») [15; 16, с. 122].

Дорожній кодекс Італії встановлює принцип солідарності, згідно з яким за порушення, які тягнуть за собою накладення адміністративного штрафу, відповідальність несе власник транспортного засобу або причепа, в разі комбінації транспортних засобів. Вигодонабувач, орендар або користувач несе спільну відповідальність з порушником. Сума штрафу виплачується власником, якщо він не може довести, що транспортний засіб може використовуватися проти його волі. Якщо порушення вчинено під час керування

транспортним засобом іншою особою, вважається, що воно скоєно власником спільно з правопорушником, тому він зобов'язаний виплатити належну суму, якщо не доведе, що він не міг запобігти факту протиправної поведінки. Юридична особа – власник транспортного засобу також несе солідарну відповідальність з порушником та має виплачувати належну суму штрафу. Той, хто сплатив штраф, має право вимагати регресного відшкодування від особи, яка вчинила правопорушення [17].

Національне законодавство Республіки Болгарія передбачає використання співробітниками дорожньої поліції для фіксації порушень Правил дорожнього руху як стаціонарних камер, що постійно розміщені на об'єктах дорожньої інфраструктури і працюють за відсутності поліцейського, так і мобільних, які розташовані на дорозі або прикріплені до службового автомобіля чи мотоцикла і працюють не лише під час зупинки, а й під час руху.

У випадку фіксації правопорушення такою камерою власнику транспортного засобу за місцем проживання поштою рекомендованим листом із повідомленням про вручення направляється електронний квиток, який за своєю сутністю відповідає адміністративній постанові. У такому випадку автовласник може:

- протягом 14 днів оскаржити прийняте рішення, подавши скаргу до районного суду, що діє на території, де було вчинено правопорушення;
- у разі викрадення транспортного засобу до порушення протягом 7 днів надати свої письмові заперечення до підрозділу поліції, де накладене стягнення може бути скасоване;
- якщо в момент вчинення правопорушення транспортним засобом керувала інша особа, після отримання електронного квитка, у власника є 14 днів, протягом яких він може подати заяву із зазначенням відомостей про особу, у володінні якої перебував автомобіль, та надати копію посвідчення водія цієї особи. У цьому випадку електронний квиток скасовується, а відносно істинного порушника видається новий квиток, вже з його ім'ям;
- сплатити штраф. За своєчасної сплати стягується тільки 70 відсотків від штрафу. Якщо електронний квиток оскаржувався в суді та правопорушення було підтверджено, особа зобов'язана сплатити всю суму штрафу [9;18].

Згідно з приписами Кодексу про адміністративні правопорушення Грузії (далі – КпАП Грузії), якщо уповноважена особа Міністерства внутрішніх справ Грузії на місці вчинення правопорушення не видає квитанцію про штраф та факт правопорушення фіксується на відео- та(або) фотоматеріалі, штраф сплачується відповідно до статей 290¹ та 290² КпАП Грузії:

а) особою, зазначеною у техпаспорті транспортного засобу, на яку видано свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, якщо транспортний засіб ідентифікується реєстраційним номером (державним номерним знаком);

б) особою, яка використовує тимчасовий номерний знак в автоматизованій базі даних Міністерства внутрішніх справ Грузії або базі даних юридичної особи публічного права, – Агентства обслуговування Міністерства внутрішніх справ Грузії, якщо транспортний засіб ідентифікований за тимчасовим номерним знаком.

Якщо така особа не досягла шістнадцятирічного віку, уповноважена особа Міністерства внутрішніх справ Грузії покладає відповідальність за адміністративне правопорушення на її законного представника.

Перед поштовим відправленням штрафної квитанції за місцем реєстрації відповідної особи уповноважений орган Міністерства внутрішніх справ Грузії надсилає останній текстове (або інше технічне) повідомлення (якщо контактна інформація цієї особи є у базі даних цього Міністерства) з відомостями про винесене рішення (штрафної квитанції) у зв'язку із записом факту адміністративного правопорушення на відеоплівку.

Аналогічно до національного, законодавство Грузії встановлює пільговий строк для сплати штрафу протягом десяти днів після отримання відомостей про рішення (штрафної квитанції), за якого його розмір зменшується на 20 відсотків.

У разі несплати штрафу в зазначений термін відповідна особа втрачає право на отримання пільги, а квитанція про штраф надсилається їй за місцем її реєстрації. У разі, якщо така особа не отримує квитанцію про штраф за місцем реєстрації, особа, яка її доставила, робить відповідну позначку на поштовому відправленні та повертає квитанцію про штраф у поштове відділення. Квитанція про штраф спрямовується тій самій особі за тією самою адресою повторно не раніше 30-го дня і не пізніше 60-го дня після повернення. Квитанція вважається врученою відповідній особі у разі неодноразової відмови будь-якого повнолітнього члена сім'ї, який проживає з нею, від отримання квитанції про штраф поштою.

Окрім того, у разі повторного неотримання квитанції про штраф поштою Міністерство внутрішніх справ Грузії забезпечує публічне опублікування квитанції про штраф на своєму офіційному сайті. У такому випадку квитанція про штраф вважається врученою відповідній особі на 30-й день після її публічного опублікування, а штраф підлягає сплаті протягом 30 днів після отримання відповідної квитанції.

Наслідком несплати штрафу у визначений законодавством Грузії строк є збільшення його розміру шляхом нарахування додаткових відсотків та сум. Крім того, протягом 30 днів з дня нарахування штрафу, в разі накладення штрафу та несплати штрафу, транспортний засіб реалізується у порядку, встановленому законодавством Грузії, за винятком випадків, коли особа не є власником транспортного засобу [19].

Потрібно зазначити, що проаналізований досвід хоча і свідчить на підтримку покладання відповідальності на власника транспортного засобу, однак, у більшості випадків передбачає можливість цих осіб бути звільненими від відповідальності у разі доведення факту керування транспортним засобом у момент вчинення правопорушення іншою особою. Національне законодавство в цьому питанні є більш суворим, адже передбачає лише два можливі варіанти звільнення. Навіть за наявності документально підтверджених фактів, які спростовують причетність власника транспортного засобу до події правопорушення (доводять об'єктивну неможливість бути причетним), володілець транспортного засобу не має змоги довести свою невинуватість. Доказом цього може слугувати усталена практика національних судів.

Відмінні від національного регулювання

За досвідом країн Європейського Союзу, США та Канади відповідальність за порушення Правил дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, не завжди покладається на законного володільця транспортного засобу (особу, за якою він зареєстрований). Поряд із вказаними особами, відповідальність несе:

- 1) водій транспортного засобу – особа, яка фактично керувала транспортним засобом під час вчинення правопорушення. Якщо особу правопорушника не встановлено, до відповідальності притягується власник транспортного засобу (Німеччина);
- 2) особа, яка фактично керувала транспортним засобом під час здійснення правопорушення. Власник транспортного засобу повинен надати інформацію про водія. Якщо власник не надає інформацію про водія транспортного засобу, він отримує штраф за ненадання інформації про правопорушника, а не за дорожньо-транспортну пригоду (Велика Британія);
- 3) особа, яка фактично перебувала за кермом (Каліфорнія (США)).

Зауважимо, що особливістю законодавства, що регулює адміністративну відповідальність за порушення Правил дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, у США є те, що воно варіюється залежно від штату.

Наприклад, у штаті Каліфорнія камери автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху фіксують проїзд на заборонене червоне світло світлофора. Камери роблять знімок номерного знаку транспортного засобу, а також водія, який сидить за його кермом; потім направляють їх до відповідного відділу поліції. Після опрацювання матеріалів автоматичної фіксації поліцейським зареєстрованому власнику транспортного засобу поштою направляється повідомлення про накладення штрафу («traffic ticket» – квиток).

Відповідно до законів Каліфорнії, відповідальність за «traffic ticket» на червоне світло несе водій транспортного засобу, а не власник автомобіля. Однак квиток завжди відправляється поштою на адресу власника транспортного засобу, який має право оскаржити його у відповідний дорожній суд. До квитка також додаються знімки фотофіксації, зроблені під час порушення. Важливим є те, що за законами Каліфорнії власник транспортного засобу не зобов'язаний ідентифікувати людину, яка зображена на фотокартці правопорушення. При оскарженні квитка у дорожньому суді суддя має право просити володільця авто упізнати водія, однак власник транспортного засобу вправі відмовитися [20].

На відміну від України, в Каліфорнії діє накопичувальна система штрафних балів. Саме тому отримання квитка за проїзд на червоне світло світлофора додасть водію один або два штрафних бали, унаслідок чого вартість страхової виплати на автомобіль може зрости. Ігнорування ж штрафу за порушення Правил дорожнього руху може призвести до накладення на суб'єкта правопорушення неймовірно високих грошових стягнень розміром майже 500 доларів США і більше або навіть арешту.

Кардинально від національної судової практики відрізняються рішення судів у Каліфорнії. У справах щодо оскарження штрафних квитків за порушення Правил дорожнього руху, зокрема, проїзду на червоне світло світлофора, суд стоїть на стороні особи, яка притягається до адміністративної відповідальності. Саме тому майже всі справи є виграшними для таких осіб. Зокрема, скасування штрафних квитків у судовому порядку в більшості випадків відбувається з таких підстав: 1) водій транспортного засобу здійснив рух автомобіля на червоне світло, щоб уникнути аварії; 2) камера автоматичної фіксації правопорушення не працювала належним чином; 3) зображення водія на фотознімках було нечітким; 4) водій не міг бути за кермом автомобіля, коли було зроблено знімок, який підтверджує факт правопорушення [21].

У випадках, коли транспортний засіб належить юридичній особі, до адміністративної відповідальності у більшості країн, чий досвід досліджувався,

притягується особа, яка фактично керувала транспортним засобом. Уповноважена особа юридичної особи повинна надати поліції інформацію про водія (Велика Британія, Німеччина, Фінляндія, Швеція) [22].

На нашу думку, такий підхід відповідає виховній меті адміністративної відповідальності, оскільки власник транспортного засобу, отримуючи постанову, має можливість впливати на свого найманого водія, зокрема, притягуючи його одночасно до дисциплінарної відповідальності. Натомість при визначенні відповідальної особи такий контроль і, відповідно, виховний вплив ускладнюються.

У Франції, наприклад, якщо особа, за якою зареєстровано транспортний засіб, надала його в користування третій особі, то при отриманні квитанції на сплату штрафу вона повинна надати відомості про водія, який дійсно вчинив правопорушення. Для цього передбачено відповідний розділ бланку, де зазначаються контактні дані особи: ім'я, стать, дата народження, адреса та номер ліцензії. У такому разі повідомлення про правопорушення направляється зазначеній особі.

Проте власник транспортного засобу може не надавати інформацію про водія, якщо його неможливо ідентифікувати за фотографією, він може продемонструвати докази своєї невинуватості за допомогою будь-яких засобів (рахунки, квитанції кредитної картки, фото, зроблене вуличною камерою, тощо), які підтверджують, що він не керував транспортним засобом у момент фіксації порушення, тоді він несе лише «фінансову відповідальність» відповідно до встановлених санкцій, а штрафні бали йому не нараховуються.

Прогресивне законодавство Німеччини, хоча і варіюється залежно від федеральної землі, але, в цілому, прискіпливіше ставиться до питання доведеності вини власника транспортного засобу у вчиненні порушення Правил дорожнього руху відповідно (StVO) [23], яке було виявлено за допомогою фотокамер фіксації правопорушень («Blitzerfotos»). Факт дорожнього правопорушення доводиться за допомогою різних вимірювальних приладів на підставі фотографій або відеофрагментів. Система автоматичної фіксації в Німеччині є досить розгалуженою та включає в себе різноманітні види вимірювальної техніки [24].

При цьому ідентифікації лише транспортного засобу недостатньо, адже в Німеччині відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху завжди покладається на водія [25]. На останнього може бути покладено стягнення лише за наявності зображення особи, яка керувала транспортним засобом у момент учинення правопорушення. Проте

уповноважені органи спочатку припускають, що водій, зображений на фото з камери контролю швидкості, є також власником – або, принаймні, останній повинен знати, хто керував транспортним засобом у момент вчинення проступку.

Дізнавшись дані власника транспортного засобу, уповноважені органи встановлюють, чи можуть власник і водій бути однією і тією самою особою. У разі виключення такої можливості, наприклад, якщо власником був чоловік, а за кермом у момент скоєння правопорушення перебувала жінка, або якщо була велика різниця у віці тощо, у цих випадках власник транспортного засобу отримує анкету свідка, а компетентний орган запитує інформацію про те, хто користувався транспортним засобом у відповідний час.

Однак, якщо власник транспортного засобу, якого вони змогли ідентифікувати, міг одночасно бути водієм, що підтверджується відповідними доказами фотофіксації, власник отримує форму слухання, в якій має право прокоментувати ймовірний вчинок.

Хоча порядок ідентифікації особи з фотографією та перелік збігів зовнішності не визначено, суддя під час розгляду скарги повинен переконатися в особі порушника за формою обличчя, волосся, підборіддя, очей, носа, вух, а також індивідуальних характеристик, таких як зростання брів або видимих шрамів тощо [26; 27, с. 172].

Використання камер контролю швидкості у вказаній країні повинно ґрунтуватися на версіях програмного забезпечення камер контролю швидкості, які записують необроблені виміри, а суб'єкт правопорушення має право отримати такі незашифровані дані з камери, щоб можна було перевірити ще раз її вимірювання та незалежно підтвердити дані про швидкість пристрою. Таких висновків 5 липня 2019 р. дійшов Конституційний суд Німеччини, вказавши у своєму рішенні про те, що показання камер контролю швидкості, які неможливо перевірити незалежно, порушують основне право громадян на справедливий судовий розгляд, який включає право на ефективний захист.

Схожим по суті є рішення суду Квебеку (Канада) від 28 листопада 2016 р., в якому при розгляді справи про оскарження штрафу суд наголосив на тому, що оскільки закон робить автоматичну фіксацію на фоторадар «*prima facie*» доказом провини, тобто він сприймається за чисту монету, уряд має дотримуватися високих стандартів у цій царині [28].

Не менш прогресивною в цій сфері, на наш погляд, є і Швеція. Порушення швидкості, які зафіксовані камерами, розслідуються відділом автоматичної

інспекції безпеки дорожнього руху шведської поліції. Коли автомобіль наближається до камери, його швидкість вимірюється за допомогою радара. Камери безпеки руху фотографують тільки транспортні засоби, що перевищують допустиму швидкість. При цьому пасажирське сидіння маскується навіть незалежно від того, сидить там хтось чи ні. Потім зображення обробляється вручну. В ході розслідування автомобіль і можливі водії перевіряються в різних реєстрах. Фотографія водія порівнюється з фотографіями в паспорті або посвідченні водія. Якщо фотографія водія збігається, останньому відправляється документ із фотографією і даними вимірів. Якщо водій не може бути ідентифікований, власнику транспортного засобу направляється запит про те, хто керував автомобілем. Водночас, відповідно до чинного законодавства Швеції, власник не зобов'язаний повідомляти, хто керував транспортним засобом [29].

Особливістю використання камер контролю швидкості у Швеції є те, що, змінюючи традиційний підхід до їхнього розуміння, камери дорожньої безпеки у цій країні використовують задля інформування водіїв про швидкісні обмеження та небезпечні ділянки дороги. Фіксація конкретних порушників – питання другорядне. Кількість виписаних штрафів у Швеції нижча, ніж у багатьох інших країнах із менш розгалуженою системою камер. Один із головних результатів полягає в тому, що люди мають довіру до цієї системи, і вони не проти появи нових камер. Такий підхід працює: на ділянках доріг із камерами безпеки швидкісного режиму дотримуються 95 відсотків водіїв. Натомість, у багатьох країнах камери використовуються насамперед для того, щоб зафіксувати кожен випадок перевищення швидкості та накласти стягнення на порушника [30].

Висновки

Використання системи автоматичної фіксації правопорушень та встановлення вини власників транспортних засобів за їх вчинення має бути належно обґрунтованим, потребує визначення чітких і критичних вимог до функціонування системи та вчинення всіх процедур при притягненні вказаної категорії осіб до адміністративної відповідальності.

Наведений досвід передових країн у сфері безпеки дорожнього руху свідчить, що відповідальність за порушення Правил дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, не базується лише на факті володіння транспортним засобом, а має безліч можливих варіантів її врегулювання, містить як спільні, так і відмінні з національним регулюванням досліджуваного питання ознаки. На наш погляд, запозичення практики використання автоматизованої системи фіксації правопорушень у сфері забезпечення

безпеки дорожнього руху таких країн, як Швеція, ФРН, а також окремих штатів Америки (Каліфорнія та Колорадо), в яких для висунення звинувачення в порушенні Правил дорожнього руху, зафіксованому в автоматичному режимі, обов'язковою умовою є ідентифікація водія, може послугувати вирішенням проблем національного законодавства у цій сфері. Особливо прогресивною нам вбачається практика ФРН, яку доцільно було б використати як приклад для запровадження аналогічного механізму притягнення до відповідальності осіб за правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі, в Україні.

Саме в Німеччині, на відміну від багатьох інших європейських країн, до значної кількості порушень Правил дорожнього руху, зокрема зафіксованих в автоматичному режимі, застосовується відповідальність водія, а не власника згідно з Кодексом про адміністративні правопорушення Німеччини. Це означає, що власник транспортного засобу не може бути оштрафований за перевищення швидкості або проїзд на червоне світло, скоєні на його автомобілі, у разі якщо він не був його водієм. У цій країні санкції накладаються на того, хто припустився помилки: на водія автомобіля в момент скоєння злочину. Тому фото з камери контролю швидкості має важливе значення. У той час як в інших країнах достатньо поглянути на центральний реєстр транспортних засобів, щоб встановити власника транспортного засобу, німецькі уповноважені органи або поліція повинні спочатку встановити винного. У таких випадках фото з камери контролю швидкості часто є єдиним явним доказом того, що водій та власник необов'язково мають бути тією самою особою. Однак номерний знак дозволяє владі ідентифікувати власника та з'ясувати, хто у відповідний час перебував за кермом автомобіля.

Для того щоб згодом влада могла правильно визначити водія транспортного засобу, власникам потрібно отримати анкету. Ця анкета для свідків необхідна для встановлення особи водія, оскільки в ній свідка (власника транспортного засобу) просять надати інформацію про реального водія. У формі вказано час скоєння злочину, а також додано фото вимірювального приладу, щоб водій міг його ідентифікувати.

Після отримання анкети власник зобов'язаний надати владі правдиві відомості про водія. При цьому власник транспортного засобу має змогу скористатися своїм правом відмовитися від надання свідчень, якщо в іншому випадку він викриє себе або членів сім'ї.

Якщо фактичний водій не може бути ідентифікований владою, незважаючи на перевірку власника (порівняння фото з камери контролю швидкості та особистого фото власника транспортного засобу), задля уникнення

повторення таких випадків, власника може бути зобов'язано вести бортовий журнал. З цією книгою кожна поїздка має бути задокументована, а також має бути вказано повне ім'я водія, адресу та час у дорозі. У більшості випадків бортовий журнал повинен зберігатися протягом періоду від шести до дванадцяти місяців.

Хоча така процедура не є дуже зручною для власника транспортного засобу, але для влади – це гарантія того, що у разі повторного випадку існуватимуть наявні докази того, хто був водієм у момент скоєння правопорушення.

Після вчинення адміністративного проступку відповідно до Правил дорожнього руху Німеччини (StVO) правопорушник спочатку отримує бланк судового засідання перед врученням повідомлення про штраф. До таких порушень Правил дорожнього руху належать, зокрема, перевищення швидкісного режиму або проїзд на червоне світло. Основна мета форми слухання – дати водієві можливість прокоментувати обставини вчинення правопорушення.

Форма слухання містить усю важливу інформацію про такі обставини справи: час і місце, суть порушення, суму очікуваного штрафу згідно з переліком штрафів та коротку інформацію про свідків і докази. Важливим є те, що в наведеній процедурі надсилання форми слухання відбувається до винесення штрафу. Отже, якщо хтось звинувачується у вчиненні адміністративного правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі, йому має бути дано можливість дати особисті пояснення, як це передбачено положеннями ст. 268 КУпАП.

Форма слухання лише дає передбачуваному порушнику правил дорожнього руху можливість прокоментувати звинувачення. Вона також використовується для ідентифікації водія. Утім жодних зобов'язань щодо її заповнення законодавство Німеччини не містить. Якщо власник транспортного засобу фактично не керував автомобілем у момент вчинення правопорушення, він також має вказати це. Однак, якщо цей водій є близьким родичем, власник не зобов'язаний надавати про таку особу інформацію та може скористатися своїм правом на відмову від надання свідчень.

На наш погляд, наведений порядок притягнення осіб до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, повною мірою відповідає конституційним принципам юридичної відповідальності, та, у разі його імплементації в національне законодавство, дозволить вирішити проблемні аспекти реалізації прав осіб, які притягаються до адміністративної відповідальності.

Рекомендації

Сформульовані в роботі висновки та пропозиції можуть бути використані: 1) з науково-дослідною метою – для подальших наукових досліджень проблем притягнення осіб до відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі; 2) у законотворчій діяльності – для вдосконалення норм законодавства про адміністративну відповідальність в окресленій сфері; 3) у правозастосовній діяльності – для забезпечення дотримання прав і свобод суб'єктів правопорушення, а також удосконалення практики застосування нормативно-правової бази у сфері відповідальності за вказаний вид деліктів.

Список використаних джерел

- [1] Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 14.07.2015 р. № 596-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/596-19> (дата звернення: 07.11.2022).
- [2] Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/580-19> (дата звернення: 07.11.2022).
- [3] Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.11.2017 р. № 833. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/833-2017-%D0%BF> (дата звернення: 07.11.2022).
- [4] Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі : наказ МВС України від 13.01.2020 р. № 13. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/z0113-20> (дата звернення: 07.11.2022).
- [5] Рішення Конституційного Суду України за конституційним зверненням Багінського А. О. щодо офіційного тлумачення положень частини першої статті 14-1 КУпАП від 22.12.2010 р. № 23-рп/2010. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/v023p710-10> (дата звернення: 07.11.2022).
- [6] Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 р. № 8073-X. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/80731-10> (дата звернення: 07.11.2022).
- [7] Плугатир М. В. Дотримання конституційних гарантій в процесі розгляду справ про адміністративні правопорушення, зафіксованих в автоматичному режимі. *Актуальні проблеми держави і права*. 2021. Вип. 91. С. 157–163. <https://doi.org/10.32837/apdr.v0i91.3245>.
- [8] Рішення Конституційного Суду України за конституційним поданням 56 народних депутатів України щодо конституційності положення абзацу другого частини першої статті 39 Закону України «Про вищу освіту» від 7 липня 2004 р. № 14-рп/2004. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v014p710-04#Text> (дата звернення: 01.08.2022).
- [9] Бесчастний В. М., Брянцев В. В., Червінчук А. В. Перспективи впровадження адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення без-

- пеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі / ДЮІ МВС України. Кривий Ріг, 2018. 44 с.
- [10] Горкава В. Адміністративна відповідальність у сфері дорожнього руху: теоретико-правові аспекти. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. 2017. С. 190–197. URL: <https://ena.lpnu.ua/items/41cc29fc-ddc5-4076-87b5-671a978dfdb2> (дата звернення: 10.08.2022).
- [11] Пчелін В. Б. Особливості нормативно-правового регулювання провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2020. Вип. 6(2). С. 183–188. <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2020.6-2.31>.
- [12] Achtung Blitzer: In Österreich weht ein anderer Wind. URL: <https://www.bussgeldkatalog.org/blitzer-oesterreich/> (дата звернення: 02.07.2022).
- [13] Blitzer in der Schweiz: Was kommt auf mich zu? URL: <https://www.bussgeldkatalog.org/blitzer-schweiz/> (дата звернення: 02.07.2022).
- [14] The Revised Code of Washington (RCW), Section 46.63.075. URL: <https://codes.findlaw.com/wa/title-46-motor-vehicles/wa-rev-code-46-63-075.html> (дата звернення: 12.07.2022).
- [15] Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften. URL: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0004581/2020-07-25> (дата звернення: 12.07.2022).
- [16] Константий О. Правове регулювання притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі або режимі фотозйомки (відеозапису). Підприємство, господарство і право. 2020. Вип. 11. С. 120–125. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2020/11/21.pdf> (дата звернення: 16.07.2022).
- [17] Codicedellastrada. URL: <http://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada.html> (дата звернення: 01.08.2022).
- [18] Снимаха ме! Имам си вече електронен фиш! URL: [https://infolaw.bg/%D0%9D%D0%90%D0%A%D0%90%D0%97%D0%90%D0%A2%D0%95%D0%9B%D0%9D%D0%98-\(30,1,law=177\)](https://infolaw.bg/%D0%9D%D0%90%D0%A%D0%90%D0%97%D0%90%D0%A2%D0%95%D0%9B%D0%9D%D0%98-(30,1,law=177)) (дата звернення: 01.11.2022).
- [19] Кодекс про адміністративні правопорушення Грузії від 15.12.1984 р. URL: <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/28216?publication=492> (дата звернення: 01.08.2022).
- [20] California. Legislative information. URL: <https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/home.xhtml> (дата звернення: 01.07.2022).
- [21] The ticket clinic. Law firm. Traffic Courthouse in Santa Clara country. URL: <https://www.ticketclinic.com/traffic-courts/traffic-court-santa-clara> (дата звернення: 02.07.2022).
- [22] Розшук та притягнення до адміністративної відповідальності осіб, правопорушення яких були зафіксовані в автоматичному режимі (досвід країн Європейського Союзу, США та Канади). URL: <http://euinfocenter.rada.gov.ua/uploads/documents/29295.pdf> (дата звернення: 02.07.2022).
- [23] StraЯenverkehrs-Ordnung. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/ (дата звернення: 03.08.2022).
- [24] Blitzer und Radarfallen – Diese Messgeräte gibt es in Deutschland. URL: <https://www.bussgeldkatalog.org/blitzer/> (дата звернення: 03.02.2022).

- [25] Gesetz über Ordnungswidrigkeiten. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/owig_1968/ (дата звернення: 03.08.2022).
- [26] Geblitzt – was Sie jetzt wissen müssen / Rote Ampel überfahren -Autobild/ Uwe Lenhart. URL: <http://www.autobild.de/artikel/rote-ampel-ueberfahren-1766567.html>. (дата звернення: 04.07.2022).
- [27] 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. URL: <https://dspace.lduvs.edu.ua/handle/123456789/100> (дата звернення: 02.07.2022).
- [28] Quebec, Canada Court Strikes Down Speed Camera Program. URL: <http://thenewspaper.com/news/50/5099.asp> (дата звернення: 12.02.2022).
- [29] Traffic violations. URL: <https://polisen.se/en/laws-and-regulations/traffic-violations/> (дата звернення: 02.07.2022).
- [30] Vision Zero. Как Швеция строит самые безопасные дороги в мире. URL: <https://povaygazeta.ru/articles/2021/11/10/vision-zero> (дата звернення 06.07.2022).

References

- [1] Law of Ukraine No. 596-VIII “On amendments to some legislative acts of Ukraine regarding the improvement of the regulation of relations in the field of ensuring road traffic safety” (2015, July). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/go/596-19>.
- [2] Law of Ukraine No. 580-VIII “About the National Police” (2015, July). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/go/580-19>.
- [3] Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine No. 833 “About the functioning of the system for recording administrative offenses in the field of ensuring road traffic safety in automatic mode” (2017, November). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/go/833-2017-%D0%BF>.
- [4] Order of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine No. 13 “On the approval of the Instructions for the preparation by the police of materials on administrative offenses in the field of ensuring road traffic safety recorded in automatic mode” (2020, January). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/go/z0113-20>.
- [5] Decision of the Constitutional Court of Ukraine on the constitutional appeal of Baginsky A.O. regarding the official interpretation of the provisions of the first part of Article 14-1 of the Code of Administrative Offenses (2010, December) No. 23-рп/2010. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/go/v023p710-10>.
- [6] Code of Ukraine on Administrative Offenses. (1984, December). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/go/80731-10>.
- [7] Plugatyr, M.V. (2021). Compliance with constitutional guarantees in the process of consideration of cases of administrative offenses recorded in automatic mode. *Actual problems of the state and law*, 91, 157-163. <https://doi.org/10.32837/apdp.v0i91.3245>.
- [8] Decision of the Constitutional Court of Ukraine on the constitutional submission of 56 people’s deputies of Ukraine regarding the constitutionality of the provision of the second paragraph of the first part of Article 39 of the Law of Ukraine “On Higher Education” (2020, July) No. 14-рп/2004. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v014p710-04#Text>.
- [9] Beschastnyi, V.M., Bryantsev, V.V., Chervinchuk, A.V. (2018). *Prospects for the introduction of administrative liability for offenses in the field of road safety, recorded in automatic mode*. Kryvyi Rih: DUI of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine.

- [10] Horkava, V. (2017). Administrative responsibility in the field of road traffic: theoretical and legal aspects. *Bulletin of the National University "Lviv Polytechnic"*, 190-197. Retrieved from <https://ena.lpnu.ua/items/41cc29fc-ddc5-4076-87b5-671a978dfdb2>.
- [11] Pchelin, V.B. (2020). Peculiarities of regulatory and legal regulation of proceedings in cases of administrative offenses in the field of ensuring road traffic safety are recorded in automatic mode. *Scientific bulletin of public and private law*, 6(2), 183-188. <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2020.6-2.31>.
- [12] Attention speed cameras: A different wind is blowing in Austria. Retrieved from <https://www.bussgeldkatalog.org/blitzer-oesterreich/>.
- [13] Speed cameras in Switzerland: What can I expect? Retrieved from <https://www.bussgeldkatalog.org/blitzer-schweiz/>.
- [14] The Revised Code of Washington (RCW), Section 46.63.075. Retrieved from <https://codes.findlaw.com/wa/title-46-motor-vehicles/wa-rev-code-46-63-075.html>.
- [15] Administrative Law Enforcing Traffic Warning Signs Act. Retrieved from <https://wetten.overheid.nl/BWBR0004581/2020-07-25> (access date: 12.07.2022).
- [16] Constanty, O. (2021). Legal regulation of bringing to administrative responsibility for offenses in the field of ensuring road traffic safety recorded in automatic mode or photo (video) mode. *Entrepreneurship, economy and law*, 11, 120-125. Retrieved from <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2020/11/21.pdf>.
- [17] Traffic Laws. Retrieved from <http://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada.html>.
- [18] I was filmed! I already have an electronic receipt! Retrieved from [https://infolaw.bg/%D0%9D%D0%90%D0%9A%D0%90%D0%97%D0%90%D0%A2%D0%95%D0%9B%D0%9D%D0%98-\(30,1,law=177\)](https://infolaw.bg/%D0%9D%D0%90%D0%9A%D0%90%D0%97%D0%90%D0%A2%D0%95%D0%9B%D0%9D%D0%98-(30,1,law=177)) (date of application: 01.08.2022).
- [19] Code of Administrative Offenses of Georgia (1984, December). Retrieved from <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/28216?publication=492>.
- [20] California. Legislative information. Retrieved from <https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/home.xhtml>.
- [21] The ticket clinic. Law firm. Traffic Courthouse in Santa Clara country. Retrieved from <https://www.ticketclinic.com/traffic-courts/traffic-court-santa-clara>.
- [22] Search and bringing to administrative responsibility persons whose offenses were recorded automatically (experience of the countries of the European Union, the USA and Canada). Retrieved from: <http://euinfocenter.rada.gov.ua/uploads/documents/29295.pdf>.
- [23] Road Traffic Regulations. Retrieved from https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/.
- [24] Speed cameras and speed traps – These measuring devices are available in Germany. Retrieved from <https://www.bussgeldkatalog.org/blitzer/>.
- [25] Administrative Offenses Act. Retrieved from https://www.gesetze-im-internet.de/owig_1968/.
- [26] Flashed - what you need to know now / running a red light - Autobild/ Uwe Lenhart. Retrieved from <http://www.autobild.de/artikel/rote-ampel-ueberfahren-1766567.html>.
- [27] Chervinchuk, A.V. (2018). Foreign experience of automatic recording of offenses in the field of traffic safety. *Bulletin of the LDUVS named after E.O. Didorenko*, 1(81), 169-175. Retrieved from <https://dspace.lduvs.edu.ua/handle/123456789/100>.

- [28] Quebec, Canada Court Strikes Down Speed Camera Program. Retrieved from <http://thenewspaper.com/news/50/5099.asp>.
- [29] *Traffic violations*. Retrieved from <https://polisen.se/en/laws-and-regulations/traffic-violations/>.
- [30] *Vision Zero. How Sweden is building the safest roads in the world*. Retrieved from <https://novayagazeta.ru/articles/2021/11/10/vision-zero>.

Оксана Василівна Битяк

наукова співробітниця наукового сектору конституційного та адміністративного права Науково-дослідний інститут державного будівництва та місцевого самоврядування Національної академії правових наук України
61002, вул. Чернишевська, 80, Харків, Україна
e-mail: ksverlovich@gmail.com
ORCID 0000-0002-6801-9790

Oksana V. Bytiak

Researcher of the Scientific Section of Constitutional and Administrative Law of the Research Institute of State Building and Local Self-Government of the National Academy of Legal Sciences of Ukraine
61002, 80 Chernyshevskaya Str., Kharkiv, Ukraine
e-mail: ksverlovich@gmail.com
ORCID 0000-0002-6801-9790

Рекомендоване цитування: Битяк О. В. Автоматична фіксація порушень Правил дорожнього руху в зарубіжних країнах: теоретичний та практичний аспекти. *Проблеми законності*. 2022. Вип. 159. С. 28–47. <https://doi.org/10.21564/2414-990X.159.267579>.

Suggested Citation: Bytiak, O.V. (2022). Automatic Recording of Traffic Rules Violations in Foreign Countries: Theoretical and Practical Aspects. *Problems of legality*, 159, 28-47. <https://doi.org/10.21564/2414-990X.159.267579>.

Статтю подано / Submitted: 21.11.2022
Доопрацьовано / Revised: 04.12.2022
Схвалено до друку / Accepted: 09.12.2022
Опубліковано / Published: 25.12.2022