

14. Адміністративне право: підручник / Ю. П. Битяк (кер. авт.кол.), В.М. Гаращук, В.В. Богуцький та ін.; за заг. ред. Ю. П. Битяка, В.М. Гаращука, В. В. Зуй. – Х.: Право, 2010. – 624 с.
15. Адміністративне право України. Академічний курс: Підруч.: У двох томах: Том 1. Загальна частина / Ред. колегія: В.Б. Авер'янов (голова). – К.: Видавництво «Юридична думка», 2004. – 584 с.
16. Россинский Б.В. Административное право: учебник / Б.В. Россинский, Ю.Н. Стариков. – 4-е изд., пересмотр. и доп. – М.: Норма, 2009. – 927 с.
17. Колпаков В.К., Кузьменко О.В. Адміністративне право України: Підручник / В.К. Колпаков, О.В. Кузьменко. – К.: Юрінком Інтер, 2003. – 544 с.
18. Про Центральну виборчу комісію [Електронний ресурс]: Закон України від 30.06.2004 р. № 1932-IV. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1932-15>
19. Про місцеві вибори [Електронний ресурс]: закон України від 14.07.2015 р., № 595-VIII. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/595-19>
20. Про вибори народних депутатів України [Електронний ресурс]: Закон України від 17.11.2011 р. № 4061-VI. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4061-17/>
21. Про вибори Президента України [Електронний ресурс]: Закон України від 05.03.1999 р., № 474-XIV. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/474-14/>
22. Кодекс адміністративного судочинства України [Електронний ресурс]: Закон України від 06.07.2005 р., № 2747-IV. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2747-15>

УДК 342.951

ШУМЕЙКО О.А.

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЗА ДОПОМОГОЮ АВТОМАТИЗОВАНИХ СИСТЕМ (НА ПРИКЛАДІ ДЕЯКИХ КРАЇН ЄВРОПИ ТА США)

У статті досліджено зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем. Автор розглядає такі країни Європи, як Німеччина, Італія, Франція, Чехія та інші, також не оминув своєю увагою і США. Законодавство розвинених країн більшою мірою орієнтоване на матеріальну відповідальність учасників дорожнього руху. Штрафи за кордоном здебільшого високі, що створює для порушників матеріальний дискомфорт.

Ключові слова: автоматизовані системи, безпека дорожнього руху, матеріальна відповідальність, правила дорожнього руху, відеофіксація, фотофіксація, правопорушення, публічні права та обов'язки.

В статье исследован зарубежный опыт обеспечения безопасности дорожного движения с помощью автоматизированных систем. Автор рассматривает такие страны Европы, как Германия, Италия, Франция, Чехия и другие, также не обошел своим вниманием и США. Законодательство развитых стран в большей степени ориентировано на материальную ответственность участников дорожного движения. Штрафы за рубежом преимущественно высокие, что создает для нарушителей материальный дискомфорт.

Ключевые слова: автоматизированные системы, безопасность дорожного движения, материальная ответственность, правила дорожного движения, видеофиксация, фотофиксация, правонарушения, публичные права и обязанности.

In the article foreign experience of providing of safety road motion is investigational by means of CASS. An author examines such countries of Europe, as Germany, Italy, France, Czech Republic and other, also did not go round the attention and USA. The legislation of the developed countries is in a greater degree oriented to property accountability of participants of traveling motion. Fines abroad mostly high, that creates violators material discomfort.

Key words: automated systems, road safety, liability, traffic rules, video lock, photo lock, crime, public rights and duties.

© ШУМЕЙКО О.А. – здобувач кафедри конституційного адміністративного та фінансового права (Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна»)

Вступ. Без автомобільного транспорту важко уявити життя будь-якої людини, адже ним ми перевозимо вантажі, добираємося на роботу, задовольняємо свої соціальні, господарські, економічні, сімейні потреби. Сьогодні транспортна галузь є важливою галуззю суспільного виробництва, вона покликана забезпечувати потреби фізичних та юридичних осіб у просторовому переміщенні різного характеру на різні відстані.

Ризик потрапити в аварію на вітчизняних дорогах у 5–6 разів вищий, аніж у європейських країнах. Через це щороку в ДТП гинуть понад 4 тисячі осіб, а ще понад 30 тисяч травмуються [1, с. 61–62]. В Європі Україна залишається одним із лідерів серед держав зі складною ситуацією з ДТП і травматичними та летальними їх наслідками [2].

Окремі аспекти, які так чи інакше стосуються зарубіжного досвіду забезпечення безпеки дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем, були предметом дослідження таких учених, як О.В. Берест, Ю.Л. Бриндіков, М.М. Долгополова, В.В. Єгупенко, В.А. Кашканов, М.П. Климчик, Н.І. Кожуховська, М.В. Лазаренко, П.П. Луцук, В.В. Маслюк, М.А. Микитюк, В.А. Мисливий, О.Л. Міленін, О.М. Мойсюк, А.М. Подоляка, О.Ю. Салманова, Л.І. Сопільник, М.М. Стецька, Я.І. Хом'як та ін. Однак усі вони розкрили лише окремі аспекти адміністративно-правових засад у цій сфері.

Постановка завдання. Мета статті полягає в тому, щоб на основі чинного законодавства та думок на цю проблематику вчених визначити особливості зарубіжного досвіду забезпечення безпеки дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем (на прикладі деяких країн Європи та США).

Результати дослідження. У своїх працях В.В. Маслюк досить доречно зазначає, а ми повністю з ним погоджуємося, що досвід країн Європи та США свідчить, що активне використання сучасних технічних засобів забезпечення безпеки дорожнього руху є одним із основних складників зниження аварійності, своєчасного реагування на правопорушення та створення сприятливих умов для всіх учасників дорожнього руху [3, с. 255].

Ми повністю погоджуємося з позицією, яку висловив у своїх працях А.Л. Сторяров, що для подолання негативних тенденцій у сфері безпеки дорожнього руху в Україні вкрай бажане запровадження нових підходів і технологій, перегляд складу та структури відповідальних організацій, ретельне вивчення світового і європейського досвіду, активне залучення громадськості з метою кардинального зменшення аварійності на дорогах [4, с. 14].

На слушний погляд О. Фадєєва, що досліджував досить актуальну та суміжну з нашою тематикою, за показником смертності у ДТП – 12 осіб на 100 тис. чол. – Україна посідає друге місце в Європі після Росії. За рік у країні стається у п'ять разів більше ДТП, ніж, наприклад, у Німеччині. За останні 20 років в Україні загинуло 137 тис. громадян у результаті нещасних випадків на дорогах [5, с. 56].

За розрахунками Світового банку економічні збитки Україні від витрат продуктивної робочої сили та реабілітації потерпілих внаслідок ДТП становлять близько 5 млрд доларів США (4% ВВП) на рік. Це не лише навантаження на медицину, страхові компанії та сімейні бюджети, але й витрати рідних, які не виміряти ніякими грошима. Така гірка статистика дає підстави говорити про існування прихованої «епідемії», яка завдає відчутного удару людському потенціалу України [5, с. 56].

Кількість дорожньо-транспортних пригод, що стаються в Україні, просто затьмарює аналогічну статистику країн Європи. Рівень смертності на дорогах в Україні вдвічі перевищує середньоєвропейські показники [5, с. 56].

Ризик потрапити у ДТП на українських дорогах у 5–6 разів більший, ніж у європейських країнах [5, с. 56].

У США, Канаді, країнах Європи існує окремий національний орган із 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 [5, с. 56].

Досвід країн, таких як Німеччина, Голландія, Великобританія, Швеція, які мають мінімальний рівень смертності від ДТП (3–4 людини на 100 тис. чол.), 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 1000 чол. У старих країнах Західної Європи – 700–800 автомобілів [6, с. 11].

У світі вже напрацьована ефективна і перевірена технологія, використовуючи яку, можна протягом 4–5 років значно знизити рівень смертності від ДТП та довести його до європейського [6, с. 11].

Одним із основних етапів цієї технології є етап глибоких досліджень проблеми. Тільки такі дослідження дають змогу розкрити ключові причини проблеми і розробити ефективні механізми їх усунення [6, с. 11].

Лідерство в країнах ЄС щодо найменшого ризику потрапити в дорожньо-транспортну пригоду займає Великобританія, дорожній рух в якій регулюється Дорожнім кодексом [7, с. 26–29].

У Швеції практика показує, що використання фоторадарів для спостереження за дорогами є ефективним способом 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 свідчать про те, що більшість водіїв позитивно відносяться до фоторадарів, вважаючи їх помічниками в дорожньому русі [8].

Що стосується нашої тематики, то нам варто звернути увагу на деякі особливості цього в такій прогресивній країні ЄС, як Німеччина. Якщо в ній звернутися до поліцейського на «ти», то можна отримати штраф 600 євро [9, с. 24]. Самі німці називають свої вулиці «ліс знаків», і це дійсно так через велику їх кількість [9, с. 24].

У Німеччині система відео– та фотофіксації поведінки на дорогах та порушень правил дорожнього руху (ПДР), а також штрафних пунктів має багаторічну історію. Згідно із принципами німецьких ПДР радарний контроль з відео– та фотоспостереженням має насамперед виховувати водіїв, а не карати їх. До того ж, його використання необхідне на особливо небезпечних ділянках із великою кількістю аварій. Фіксують порушення ПДР у Німеччині за допомогою близько 3500 стаціонарних радарів, що встановлені як на автобанах, так і в населених пунктах. Учасників руху автобанами про контроль та спостереження сповіщають табло з написом Radarkontrolle. Натомість у населених пунктах потреби у попередженні немає. Техніка постійно вдосконалюється, приміром, є системи, що фотографують мотоцикли, тобто – зі спини. Кожний такий пристрій вартує кілька десятків тисяч євро [10].

На додачу до стаціонарних радарів поліція широко застосовує мобільні станції та ручні прилади. Мобільні станції розміщують як на триніжках обабіч доріг у непримітних місцях, так і в самих автобусах поліції. Тож спостереження за поведінкою учасників руху можуть вести і з нічим не примітного автомобіля. Особливо це стосується автобанів. Вимоги на дозвіл та експлуатацію – дуже високі, а перебіг налаштування на кожному новому місці фіксується детальними протоколами [10].

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. Утім, не варто думати, що німецький автобан – синонім треку для автогонщиків. Приміром, сукупна протяжність проїжджої частини автобанів в обох напрямках у ФРН становить 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 [10].

Що стосується перевищення швидкості, то за межами міста їзда, швидша за дозволу на до 20 км/год, штрафується від 10 до 35 євро залежно від самого перевищення. У межах міста чи населеного пункту за перевищення швидкості сплачувати доводиться вищі ставки адмінштрафу [10].

У Німеччині також діє таке поняття, як «толерантність» до порушення швидкісного режиму. Однак, на відміну від України, німці застосовують його винятково для позначення похибки у технічній фіксації порушення ПДР, адже кожен прилад відео– та фотофіксації порушення має свої технічні особливості. Фахівці Німецького автомобільного клубу ADAC зазначають, що на швидкостях до 100 км/год фіксаторами «толерується» перевищення швидкості до 3 км/год. А у вимірюванні швидкостей понад 100 км/год поріг «толерантності» досягає 3 відсотків [10].

Штрафи ж за перевищення швидкості мають виписуватися протягом трьох місяців. У протилежному разі у цих порушеннях впливає термін давності. Самі ж штрафи надходять до місцевих бюджетів. Однак штрафи – це менше лихо порівняно з балами. Останні можна порівняти з жовтими картками для футболістів. Так само, як футболіст, який одержав два «гірничники», має піти з поля гри, у Німеччині водій, який набрав 8 балів, має розпрощатися з правами. А щоб повернути права, потрібен час – насамперед треба скласти так званий «тест для ідіотів» та довести свою придатність до водіння. Тож балів у Німеччині бояться значно більше, ніж грошового покарання. Інформацію про штрафні бали за неправильну поведінку за кермом заносять до реєстру у Фленсбурзі – комп'ютерної бази даних. Кожне порушення – це не обов'язково ще один бал. Є порушення, за які взагалі мусиш лише сплатити штраф. До них належить згадане перевищення швидкості до 20 км/год поза межами міста чи в населених пунктах. А вже перевищення на 21–25 км/год – 80 євро та один бал, на 51–60 км/год – 280 євро й 2 бали з позбавленням прав на два місяці. На автобанах ситуація дещо інша: за перевищення 21–25 км/год – 70 євро та один бал, понад 70 км/год – 600 євро, 2 бали та три місяці без прав. Провину може збільшити порушення дистанції. Покаранням може бути штраф від 25 до 400 євро та від одного до двох балів. Попри неабиякі інвестиції, відео– та фотозйомка поведінки на дорогах цілком «рентабельна». Але не повсюди: багато громад зиску від штрафів не мають, «доходність» від них ледь покриває витрати на адміністрування системи. Утім, є і «рибні місця». За даними німецької газети Bild «найбільш прибутковий» радар знаходиться на автобані А2. Кожен другий його знімок призводить до штрафу. За рік це – 10–12 мільйонів євро. «Двійка» вважається однією з найбільш жвавих трас у ФРН, адже щодня нею проїждить до 50 тисяч автовок [10].

Досліджуючи далі зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем, нам слід торкнутися також США. Одного, так би мовити, єдиного документу, що регламентує правила дорожнього руху в США, немає. Кожний штат самостійно встановлює свої правила. Наприклад, у більшості штатів існує законна можливість повертати направо на червоне світло світлофора, але за умови, що ви не створюєте перешкоду для тих, хто рухається на зелений. Проте

може стояти табличка «No turn on red», що забороняє такий маневр. Але у штаті Нью-Йорк такий маневр заборонений апріорі, як і в Україні. Штрафи за перевищення швидкісного режиму в штатах досить значні. Однак більшість водіїв у США перевищує обмеження швидкості в межах 5–8 миль за годину. Радари засікають порушників тільки за перевищення більше ніж на 10 миль за годину. За 10 миль за годину більше дозволеної норми можна ще отримати попередження, а більше – уже не уникнути штрафу. Штраф в Америці становить 10 доларів за кожну миль поверх забороненого ліміту [9, с. 25].

Оскільки правила дорожнього руху в Америці встановлюються кожним штатом, трапляються серед них і досить дивні правила. Так, наприклад, у штаті Міннесота порушенням закону вважається присутність на колесах автотранспортного засобу бруду чи сміття, що прилипло. Таких порушників чекає штраф 2000 доларів. А в штаті Теннесі карається законом керування авто у сплячому вигляді. Також тут заборонено стріляти по китах із авто, що рухається, незважаючи на те, що саме цей штат із всіх боків оточений сушею [9, с. 25].

На погляд С. Комісарова, останніми роками для зниження смертності і травматизму на дорогах посилені Правила дорожнього руху в Австрії, Бельгії, Великобританії, Угорщині, Данії, Іспанії, Італії, Норвегії, Польщі, Румунії, Франції, Чехії. Так, наприклад, у Чехії значно посилена відповідальність за порушення Правил дорожнього руху. За більшість порушень можна отримати штраф до 1000 крон безпосередньо на місці правопорушення або 20 000 крон після судового розгляду. Штрафи підвищилися на 20%, а їхній максимальний розмір піднявся до 20 000 крон (близько 700 доларів) [11, с. 21; 12]. Дорожній поліції надане право вилучати посвідчення водія у порушників, які перевищили максимально допустиму швидкість у населених пунктах або проїгнорували червоне світло світлофора. Крім того, повторне порушення Правил дорожнього руху протягом трьох років у межах населених пунктів (кожне порушення ПДР фіксується (як і в більшості розвинених країн) в центральному комп'ютері комісаріату дорожньої поліції) тягне за собою обов'язкове позбавлення права управління транспортним засобом не менше ніж на півроку, після чого порушник має знову складати іспит [11, с. 21].

Штрафи за порушення Правил дорожнього руху в населених пунктах і на автострадах Угорщини збільшилися майже вчетверо і у декілька разів перевищують середню зарплату у країні. При цьому на громадян, які протягом однієї доби скоїли два навіть дрібні правопорушення, може бути накладено штраф у розмірі близько 1000 доларів. Перевищення швидкості на 20 км/г у Німеччині спричиняє накладення штрафу 35 євро. У Португалії за це саме доведеться заплатити як мінімум 50 євро, в Данії – 65, у Франції, Швеції, Іспанії – 90, а в Італії – 130. Найсуворіше покарання за перевищення швидкості руху чекає на порушників у Бельгії, Норвегії та Великобританії – від 200 до 250 євро [11, с. 21; 13].

Цілою низкою різних санкцій карається порушення Правил дорожнього руху в Норвегії. Багато з них застосовуються у вигляді штрафу, і той, хто хоча б раз мав подібне покарання, потрапляє до офіційного реєстру покараних осіб, а інші заходи можуть бути застосовані без внесення порушника до такого реєстру. А за незначні порушення після спрощеного розгляду найчастіше призначають адміністративний штраф. Такий розгляд передбачає накладення стягнення безпосередньо уповноваженими особами поліції без передачі справи до суду. Узагальнення Норвезького досвіду свідчить про те, що, оскільки вирок про покарання за порушення Правил дорожнього руху, у тому числі й за незначні порушення, повинні були б виноситися судами зі звичайною можливістю оскаржити вирок, то всі судові інстанції були б завалені дріб'язковими справами, доказ вини за якими не становить будь-яких проблем. Тому для того щоб прискорити і підвищити ефективність покарання за незначні порушення, було ухвалено рішення про спрощення процедури стягування штрафів і розгляду порушення уповноваженою особою на місці [11, с. 22].

Здебільшого мета цих заходів полягає у тому, щоб спростити застосування покарання так, щоб за дрібні порушення штраф накладався негайно; забезпечити пошану до Правил дорожнього руху так, щоб їхнє порушення було пов'язане з певними незручностями для порушника; запобігти повторенню порушень Правил дорожнього руху [11, с. 22].

При цьому штрафи за дрібні порушення можуть накладатися за неправильну парковку, невикористання пасів безпеки або шолома (якщо транспортний засіб передбачає його використання), перевантаження транспортного засобу, перевищення швидкості, недотримання вимог дорожніх знаків, дорожньої розмітки тощо [11, с. 22].

За кордоном зараз наявність камери на ділянці дороги передусє попереджувальний знак. У Німеччині та Фінляндії він, наприклад, встановлюється за 300–500 м до місця розташування камери відеофіксації. До речі, іноді знаки встановлюють для профілактики правопорушень – камери або радара в зазначеному місці може не виявитися [14].

На Кіпрі автомобілістам також вдалося відстояти свої права. Вони звинуватили поліцію в тому, що вона бажає лише поповнити державну скарбницю, а зовсім не турбуватися про безпеку на дорогах. Після хвилі невдоволень, пов'язаних із відеофіксацією правопорушень у 2000 році, парламент прийняв таки поправку до закону про дорожній рух, яка зобов'язувала встановити попереджувальні знаки водіїв про те, що попереду їх чекає поліцейський фотовідеорадар. І місце розташування цих камер повинно було фіксуватися знаком, що знаходиться не менше ніж за 2, 5 км від камери [14].

В Італії також був прийнятий закон про те, що на дорогах повинні знаходитися знаки, що попереджають водіїв про наближення до ділянки, де ведеться 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 знаку мало, може нелегально придбати за 500 євро спеціальний пристрій, який посиляє в камеру потік світла, в результаті чого на екрані поліцейського радару залишається тільки біла пляма [14].

У Франції попереджувальні знаки повинні бути встановлені за 200 метрів до тієї ділянки дороги, де повинна розташовуватися камера відеофіксації. А ось в Об'єднаних Арабських Еміратах та Ізраїлі, де на дорогах також використовуються фоторадари, ніяких попереджувальних знаків немає [14].

В Англії використання радарів регулюється законом про захист інформації, виходячи з якого, камери повинні знаходитися на видному місці, а їх місце розташування повинно позначатися відповідним знаком. Але цих умов стали дотримуватися далеко не одразу. Тільки в 2001 році британські автолюбители завдяки підтримці Національної автомобільної асоціації домоглися того, щоб усі радари набули яскраво-жовтого забарвлення і перед ними були встановлені попереджувальні знаки. Автовласники насамперед оперували тим фактом, що несанкціонована відеозйомка порушує права людини. Тепер про камери і радари, розташовані на дорогах з обмеженням швидкості 64 км/год, необхідно попереджати не менш ніж за 60 метрів. Якщо ділянка дороги дає змогу їхати швидше, то водій повинен дізнатися про фотокамеру за 100 метрів. У 2005 році Асоціація автолюбителів опублікувала офіційну карту, на якій значилися всі 5 тисяч фоторадарів Великобританії, і купити її можна було в будь-якому книжковому магазині. Видавці карти камер зовсім не закликали водіїв порушувати правила і перевищувати швидкість. На їхню думку, знання місць розташування камер дозволило б уникнути небезпечних ситуацій на дорогах, коли водій, запримітивши камеру, різко б'є по гальмах [14].

Незвичні для нас і багато схем формування розмірів штрафів, які застосовуються за кордоном. Розмір штрафу в країнах Європи може варіюватися залежно від річного заробітку порушника, його щомісячного окладу, загального фінансового стану та мінімального заробітку, встановленого в державі. У результаті за однакові порушення водії можуть отримати різні за розміром штрафи, проте в реальності вони справлять однаковий «матеріальний» і психологічний ефект.

Не можна не відзначити гнучкості законодавств багатьох європейських країн, які різними методами стимулюють порушників до своєчасної сплати штрафу. Наприклад, якщо викритий у перевищенні швидкості водій оплачує штраф негайно (в країнах, де інспектори можуть збирати штрафи) або протягом тижня, розмір суми штрафу знижується на 30–50%. І навпаки, якщо водій не вкладається в зазначені терміни по оплаті, до штрафу нараховується пеня.

Нерідко за кордоном вартість обов'язкової страховки для автомобіля прямо пропорційно залежить від «страхової історії» автовласника і його машини – кількості і тяжкості порушень правил дорожнього руху. Наприклад, в Німеччині є таке поняття, як «штрафні очки» (порушення ПДР). Якщо протягом року німецький водій набирає певну їх кількість, то значна сума його страховки (до 1 тис. євро) автоматично збільшується ще на 500 євро. Якщо водій і далі порушує ПДР, набираючи штрафні очки, то на другий рік сума страховки збільшується на 1 тис. євро, а ще через рік – на 2 тис. євро, і так до того часу, поки водій не виправить свою дорожню поведінку або не відмовиться від страховки через неможливість її оплатити. Аналогічна схема діє і в США.

А загалом у системі зарубіжних санкцій для порушників ПДР немає нічого надприродного для наших автолюбителів. Різниця тільки в тому, що «вирішити питання» і «домовитися» на дорогах розвинених країн майже неможливо, та й ні до чого. По-перше, широко розвинений технічний і технологічний складник дорожнього руху зводить до мінімуму взаємодію дорожньої поліції з учасниками руху. По-друге, у багатьох народів закладено на ментальному рівні: порушив правила – отримай покарання, дійди висновків і живи далі. Це елементарний підхід, за якого будь-які закони забезпечують комфорт у повсякденному житті і цивілізовані відносини між людьми.

Висновки. Таким чином, зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем показує нам, що ці системи працюють ефективно, зменшуючи кількість правопорушень та наповнюючи державний бюджет; позитивною рисою також є диференціація штрафу (залежно від річного заробітку порушника, його щомісячного окладу тощо); гнучкість законодавств багатьох європейських країн, які різними методами стимулюють порушників до своєчасної сплати штрафу.

Список використаних джерел:

1. Беккер І. Хто відповідає за безпеку на дорозі? / І. Беккер // Віче. Журнал Верховної Ради України. – 2016. – № 3–4 (407–408). – С. 61–62.
2. Мних С.Р. Фіксація адміністративних порушень правил дорожнього руху сучасними інформаційними технологіями / Р.С. Мних // Законодавство України: недоліки, проблеми систематизації та перспективи розвитку (Херсон, 12-13 лютого 2016 р.). – Херсон: Херсонський державний університет, 2016. – С. 144–148.

3. Маслюк В.В. Правові основи регулювання порядку застосування міліцією технічних засобів забезпечення безпеки дорожнього руху та його удосконалення в Україні / В.В. Маслюк // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ – 2011. – № 4 – С. 254–263.
4. Бесчасний В.М. Державне управління в сфері безпеки дорожнього руху: монографія / В.М. Бесчасний – Донецьк: ДЮІ ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка, 2011. – 476 с.
5. Фадєєв О. На дорожніх стовпах вінки як маяки (Рубрика – Безпека життєдіяльності. Актуальна тема) / О. Фадєєв // Охорона праці – 2013. – № 1. – С. 56–58.
6. Берлін М. Безпека дорожнього руху: комплексне дослідження основних факторів впливу / М. Берлін // Маркетинг в Україні. – 2013. – № 5. – С. 11–15.
7. Котова Т.А. Особливості забезпечення безпеки дорожнього руху в Великобританії / Т.А. Котова, А.С. Кудінов // Молодь за безпеку дорожнього руху: матеріали міжвузівської курсантсько-студентської науково-практичної конференції (Донецьк, 16 травня 2014 р.). – Донецьк: Донецький юридичний інститут, 2014. – С. 26–29.
8. Коняев С.А. Об эффективности использования средств автоматизированной фиксации административных правонарушений в предупреждении ДТП и сохранении жизни и здоровья участников дорожного движения / С.А. Коняев, И.И. Золотарев / Вестник Воронежского института МВД России (Выпуск № 3 / 2013) : [Электронный ресурс] // Вестник Воронежского института МВД России – 10 грудня 2016. – Режим доступу : <http://cyberleninka.ru/article/n/ob-effektivnosti-ispolzovaniya-sredstv-avtomatizirovannoy-fiksatsii-administrativnyh-pravonarusheniy-v-preduprezhdenii-dtp-i> – Назва з екрану.
9. Чернов В. Национальные особенности вождения / В. Чернов // Всеукраинский популярный еженедельник (www) от 14-20 июля 2015. – №28. (762) – С. 24-25.
10. Як працює система балів та штрафів і відеофіксація порушень ПДР у Німеччині: [Електронний ресурс] / «Листи щастя» водіям надходять і в Німеччині. – 22 грудня 2016. – Режим доступу : <http://autopalace.com.ua/interesting/ikaikayak-pratsyuje-systema-baliv-ta-shtrafov-i-videofiksatsiya-porushen-pdr-u-nimechchini/> – Назва з екрану.
11. Комісаров С. Система адміністративних санкцій за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху / С. Комісаров // Юридична Україна (Проблеми адміністративного права) – 2012. – Випуск 1. – С. 18–24.
12. Кравченко Є.С. Особливості національної їзди / Є.С. Кравченко // Вісник Державтоінспекції МВС України. – 2002. – № 7, 8.
13. Minelle Verdie ' / L'Etat de la France et de ses habitants. – Paris, 2001. – P. 514.
14. Чи є «протиотрута» проти ДАІшних відеокамер? : [Електронний ресурс] / Як борються з системами відеофіксації порушень в інших країнах. – 26 листопада 2016. – Режим доступу : http://tuning-store.com.ua/electronika/27720-Est_li_protivoyadie_protiv_GAIshnyh_videokamer.html?newsid=27720 – Назва з екрану.
15. Лазаренко М.В. Зарубіжний досвід притягнення до адміністративної відповідальності порушників правил дорожнього руху за допомогою автоматизованих технічних систем / М.В. Лазаренко // Актуальні проблеми держави і права – 2014. – Випуск 1. – С. 81–84.