

Україна готується знову «здивувати» світову спільноту?

Автоматична фіксація порушень ПДР має не таку вже й довгу історію. Батьком ідеї вважається голландець Моріс Гетсонидес, який заснував фірму Gatsometer B.V. в 1958 році. Містер Гетсонидес був славетним ралійним автогонщиком і переможцем Монте-Карло в 1953 році на власному боліді. Він також був винахідником приладу «Gatsometer», який фіксував швидкість під час тренувальних заїздів, щоб поліпшити стиль водіння гонщика.

Але так сталося, що основними замовниками цього приладу виступила дорожня поліція багатьох країн, і, як результат, камерами Gatso обладнано автодороги майже півсвіту, а слово «Gatso» давно вже стало еквівалентом виразу «камера контролю швидкості».

З тієї пори, як вдалося поєднати дистанційний вимірювач швидкості і фотокамеру, техніка зробила гігантський крок: від зйомки на вологу плівку до цифрових технологій.

Незважаючи на вдавану простоту системи автоматичної фіксації порушень:

- а) вимірювач швидкості міряє;
- б) фото (відео) камера знімає;
- в) накопичувач фотознімки накопичує;

г) офіцер передивляється фотознімки і виносить постанови про стягнення штрафу з порушників – ця технологія приховує гігантську брилу багатопланових проблем при її впровадженні.

Світ має більш ніж піввіковий досвід впровадження камер контролю швидкості, але в кожній країні існує свій набір юридичних тонкощів, які тягнуть за собою відповідні технологічні особливості. Наприклад, в Німеччині до матеріалів фотовідеофіксації можуть бути допущені лише адвокати. В багатьох країнах фотофіксація порушень ПДР вважається втручанням в приватне життя особи, тому фотографування автомобілів робиться тільки за напрямком руху або треба обов'язково закривати на фотознімку зображення пасажира. В інших випадках навпаки – без впізнаного обличчя водія на фото неможливо застосувати штрафні санкції тощо.

Україна дивує світ тим, що, в питанні впровадження автоматичної фіксації порушень ПДР, пасе задніх не тільки серед розвинутих країн, а й майже на всьому пострадянському просторі (мова йде про Росію, Казахстан, Білорусь, Латвію, Грузію тощо). І схоже на те, що Україна готується знову «здивувати» світову спільноту, але вже на рівні безпрецедентної профанації цього питання.

Дійсно, здавалося б, які можуть бути питання до схеми, яка сама собою спадає на думку при першому заглибленні у цю тематику. Дивись схему нижче. Засвоївши цю або іншу подібну схему (яких, доречі, сила силенна на просторах Інтернету) кожен керманіч, дотичний до цієї теми, одразу вважає себе «експертом» і генерує керівні рішення. При цьому, як правило, спрацьовує принцип: «те, чого не знаю – того не існує, а того чого не розумію – ігнорую».

Якби схема, що наведена нижче, призначалася для збирання благодійних внесків, можливо її побудова і рівень розгляду був би на цьому вичерпані. Але в центрі схеми стоїть не Благодійник, а Порушник, який правдою і неправдою буде боротися за свої «кровні» інтереси, тобто гроші. І не слід вважати, що якщо ціна питання на рівні $255:2=127,5$ гривень¹, то порушник, як вимога хутчіш (протягом 5 днів), почимчикує сплачувати 50% штрафу, бо йому буде дешевше і простіше не зв'язуватись з судовою системою та її судовим збором². Це може бути і так, але може бути й зовсім не так.

¹ КУпАП ст. 300-1 ч.1: У разі сплати фізичною або юридичною особою 50% розміру штрафу протягом 5 банківських днів з дня вручення постанови про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, така постанова вважається виконаною.

² 3 грудня 2016 р. судовий збір: юридична особа - 1550 гривень, фізична особа – 620 гривень.

Автоматизована система фіксації порушень ПДР



Якщо, наприклад, на трасі Київ-Одеса (475 км) буде встановлено лише 20 камер³ контролю швидкості і людина в терміновій справі швиденько з'їздить «туди-сюди», то мінімальна сума штрафів становитиме $20 \times 127,5 \times 2 = 5100$ гривень за одну поїздку, і це без врахування більш суттєвих штрафів, які можна легко «заробити» за перевищення встановленої швидкості понад 50 км/год (510 грн.). А якщо поїздок багато, то сума штрафів, для активної частини населення, може набувати значно більших сум. Вітчизняний досвід впровадження автоматичної фіксації порушень швидкісного режиму в 2008 році показав, що суми накопичених штрафів, виписаних на одну особу, можуть сягати до десятків тисяч (тих) гривень. Тому економічне підґрунтя для блокуючого потоку оскаржень існує і не рахуватись з ним - велика помилка.

Другий подразник, який вмотивує чималу кількість позовів, знаходиться в емоціональній площині. Дейл Карнегі стверджував, що навіть затятий злочинець завжди знаходить собі виправдання. Так, що вже казати про законослухняних громадян, які не вважають себе злочинцями за визначенням і які намагатимуться зберегти своє обличчя (навіть у власних очах), не зважаючи на надані «об'єктивні» свідчення про їхні порушення. До того ж існує категорія громадян, які будуть боротися з системою не за гроші, а зі «спортивного інтересу», використовуючи недосконалість чинного законодавства.

А якщо буде попит, то буде і пропозиція: знайдеться достатня кількість фахових юристів і технарів-професіоналів, які зроблять собі ім'я і бізнес на оскарженнях. В країнах, які давно запровадили системи автоматичної фіксації порушень ПДР, фахівці з оскарження штрафів, займають свою усталену і досить прибуткову нішу. Нападки від противників автоматичної фіксації зазнають, як системи в цілому⁴, так і окремі технології⁵.

Україні немає необхідності торувати власний шлях за методом спроб і помилок - треба досконало вивчити світовий досвід і не робити хоча б очевидних помилок, принаймні, «дитячих». До того ж в нашій країні вже одного разу було доведено на практиці: на існуючому недосконалому законодавчому тлі, і при наших традиціях «законослухняності», можливо легальними методами, а саме позовами до суду, повністю паралізувати роботу системи автоматичної фіксації порушень. При цьому, ми не матимемо ніякої альтернативи у стримуванні росту аварійності на дорогах, бо інші варіанти, крім автоматичної фіксації, чомусь навіть не розглядаються.

³ На трасі Дубай – Абу-Дабі довжиною 80 км по даним за 2005 рік було встановлено 18 камер.

⁴ Див., наприклад, <http://www.speedcamerachallenge.co.uk/>

⁵ http://www.bbc.co.uk/insideout/south/series7/speed_cameras.shtml

Умовно, основні проблеми, з якими стикаються всі, хто впроваджує системи автоматичної фіксації порушень ПДР, і які будуть використані позивачами на свою користь, можна розділити на три взаємопов'язані категорії:

1. Юридична чистота.
2. Відповідність нормативно-технічної бази.
3. Фінансова прозорість⁶.

Юридична чистота

Одна з найбільших вад систем автоматичної системи фіксації порушень ПДР полягає в відсутності технічної можливості одразу і достовірно ідентифікувати особу водія, який на момент фіксації порушення сидів за кермом. Навіть при наявності фотографії обличчя водія правосуддя має лише додатковий важіль «морального тиску» на ймовірного порушника⁷.



Див. фото⁸ вище. До речі, у деяких штатах США вважають процедуру тотожності обличчя надмірно обтяжливою і непопулярною серед громадськості, і тому там вирішили «пробачати» порушення, в яких існує гендерна невідповідність між обличчям на фото і даними про власника. Таким чином вони мають до 20% заочних скасувань зареєстрованих порушень⁹.

Оскільки кожний транспортний засіб в світі має державний номер і свого власника, то не є проблемою встановити особу власника¹⁰. Далі треба вирішити іншу проблему: як, не порушуючи права людини, з'ясувати у власника: хто керував автомобілем під час фіксації порушення? Це не така вже й проста проблема, як може здатися на перший погляд. Вона є першим і одним з найбільш вразливих «оборонних редутив» в боротьбі за право легітимного існування систем автоматичної фіксації порушень, і одним з моментів, завдяки якому порушники завжди прагнуть уникнути відповідальності за скоєні порушення. Кожна країна вирішує це питання відповідно до власних законодавчих традицій і менталітету.

⁶ Питання не предметом цієї публікації. Фінансова складова частково висвітлюється в статті "Для чого ми стоїм систему автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения? Анализ опыта Великобритании." Кривенко В.О. <https://www.facebook.com/groups/519325471553179/>

⁷ Ідентифікація особи за фото зображенням, яке б мало юридичну силу, потребує проведення криміналістичної експертизи з тотожності і навряд чи може бути усталеною нормою адмінпрактики.

⁸ Ці фото, зроблені експериментальним приладом FORPOST, з мотопідвісом і автоматичним вибором смуги.

⁹ Speed Enforcement Camera Systems. Operational Guidelines. The National Highway Traffic Safety Administration.

¹⁰ Для нас це, нажаль, не зовсім так: і «двійники», і машини, що «пішли по руках» за довіреностями – це теж чималі проблеми.

У Великобританії згідно ст.172 Закону (Road Traffic Act) 1988 року відмова надати інформацію про водія, який скоїв порушення ПДР, є злочином, що тягне за собою штраф у 1000 фунтів стерлінгів, і це при штрафі за невелике перевищення швидкості у 60 фунтів.

При цьому є кілька тонкощів. По-перше: в англосаксонській системі правосуддя підозрюваний має право не давати свідчення проти себе: так зване «право на мовчання», яке більш відоме як 5-та поправка у «Біллі про права» у Сполучених Штатах. Але тільки з 1994 року у суддів Великобританії з'явилося право трактувати мовчання на свій розсуд. Якщо це співставити з термінами впровадження камер контролю швидкості (починаючи з 1991 року), то можна зробити припущення про дійсну причину надання суду такого права. По-друге: Закон зобов'язує власника вжити «reasonable diligence», тобто «розумне намагання» в з'ясуванні особи водія. І тільки після того, як всі можливі зусилля по розшуку дійсного водія порушника виявляться марними, в тому числі очні ставки (cross-examination), і при цьому судом буде визнана достатність «розумного намагання» власника, суд може визнати власника невинним, а штраф анулювати.

В Литві по кожному зафіксованому порушенню власник викликається до поліцейського відділу, де проводяться всі процесуальні дії: з'ясування особи водія, досудовий захист, винесення і вручення постанови. **В Естонському** законі «Про дорожній рух» водіїв прямо зобов'язують зберігати у продовж 6 місяців дані про особу водія, який керував вашим автомобілем, для подальших процесуальних дій, в разі потреби.

Найбільше варіацій на тему, «а як вони це роблять» можна дослідити на прикладі США завдяки відмінностям локальних законів.

В США: Violation Notice – повідомлення про порушення, в більшості штатів¹¹, де застосовуються системи автоматичної фіксації, повинно містити всю необхідну інформацію про порушення і варіанти реагування на неї, а також чіткі відомості про джерело, яке виписало повідомлення і пояснення щодо всіх кодованих позначок і скорочень. Звісно воно містить дату, час, ліміт швидкості на місці фіксації порушення і швидкість, що була виміряна. Крім того коди доступу для верифікації свого порушення на офіційному сайті, порядок сплати і таке інше.

Цікавим для нас є розгляд трьох варіантів реагування, що пропонуються:

Перший – прийняти на себе відповідальність (Accept responsibility).

Другий – заперечувати свою відповідальність (Deny responsibility)

Третій - оскаржувати порушення (Contest violation).

Існує в природі ще й четвертий варіант – ігнорування повідомлення.

Прийняття відповідальності. В Америці це найбільш розповсюджений спосіб реагування на повідомлення про штраф. Громадяни, в основному, довіряють державі. Альтернативою штрафу може добровільний похід на курси з безпеки руху в обмін на зниження або скасування штрафу¹². В деяких штатах відсутність реагування на повідомлення сприймається, як визнання відповідальності.

Заперечення відповідальності. Якщо одержувач повідомлення про порушення заперечує, що він був водієм транспортного засобу, на момент скоєння порушення, він повинен буде надати вагоме підтвердження своєї невинності і надати данні ідентифікації фактичного водія в момент порушення. Ідентифікацію цього водія повинно бути убезпечено від шахрайства і тому необхідно вказати адресу, номер телефону, і номер водійських прав фактичного водія, а також слід підкреслити строку в повідомленні, де зазначаються штрафи за надання навмисно неправдивих даних.

Оскарження порушення. Одержувачу повідомлення надається можливість оскаржити порушення на слуханнях. На слуханні повинен бути присутнім експерт з будь-якої юрисдикції поліції або людина від постачальника камер контролю швидкості. Проте, фахівці постачальника можуть бути сприйняті з меншим рівнем довіри, якщо вони мають фінансовий інтерес, тому експерт юрисдикції поліції, як правило, більш прийнятний. Один з найважливіших обов'язків експерта пояснити деталі технології і відстояти достовірність і

¹¹ Загалом за даними ПНС на січень 2016 р. в США з 50 штатів системи «RedLight + Speed» впроваджені в 15 штатах і окрузі Колумбія, а системи «only RedLight» - в 8.

¹² Така система існує і у Великобританії.

надійність результатів. Для прецедентного права це особливо важливо під час перших випадків таких слухань по конкретному виду обладнання автоматичної фіксації, коли головуючий на судовому засіданні ще не має конкретного досвіду. Покази представників захисту систем автоматичної фіксації повинні забезпечити надання ретельних і точних описів технології, процедур обробки порушень, журналів, додаткових відео і фотоматеріалів тощо (наприклад, дивись фото. *Нанесені фарбою позначки для підтвердження точності вимірювань швидкості. Вашингтон. Округ Колумбія*).

Ігнорування повідомлення приведе до повторного повідомлення, в якому будуть



встановлені нові терміни і нагадування про накладання додаткових штрафів за прострочення, втрату можливості оскаржувати штраф, позбавлення можливості перереєстрації автомобіля або ліцензії, призупинення дії ліцензії, загроза іммобілізації транспортного засобу (наприклад, «черевиком», як у м. Денвер) або накладення арешту.

В РФ взагалі не цяцькались з правами людини, а в процедурі винесенні покарання за адміністративні правопорушення в області безпеки дорожнього руху (в разі їх автофіксації), скасували положення про презумпцію невинуватості. І тепер у них власник завжди винний і лише за тим визначенням, що він є власник.

Всього за кілька років свого існування система фото- і відеофіксації порушень ПДР в Росії накопичила цілу купу гучних скандалів. Формально в Росії намагалися перейняти досвід інших країн, однак у російських реаліях навколо дорожніх камер з кожним роком відбувається все більше зловживань і скандалів¹³.

Однією з перших серйозних проблем, що виникли при експлуатації дорожніх камер, стала помилкова фіксація порушень ПДР. Ще кілька років тому багато водіїв почали скаржитися, що широко поширений комплекс «Стрілка-СТ», в масовому порядку фіксує у водіїв одну і ту ж швидкість - 82 км/год. При цьому «порушники» запевняли, що рухалися значно повільніше і швидкісний режим (до 60 км/год в межах міста) не порушували.

В Україні, ми вимушені починати навіть не з нуля, а з великого «мінусу», бо тільки в Україні, на рівні рішення Конституційного суду¹⁴, було визнано неконституційним притягнення власника транспортного засобу до адміністративної відповідальності за порушення, зафіксовані в автоматичному режимі. Про це вже багато писали¹⁵, але ця

¹³ Автоматическая фиксация нарушений ПДД в "ручном" режиме. <http://sutyagi.ru/articles/475/>

¹⁴ Рішення Конституційного Суду України Справа N 1-34/2010 від 22.12.2010 N 23-рп/2010

¹⁵ К о н ц е п ц і я впровадження автоматизованої системи адміністративного нагляду за дотриманням правил дорожнього руху в Україні. Караваєв В.О, Кривенко В.О та ін. <https://www.facebook.com/groups/519325471553179/>

проблема чомусь вперто (або необачливо) ігнорується керівниками від Національної поліції на радість всій спільноті, що знаходиться в опозиції до ідеї автофіксації.

Відповідність нормативно-технічної бази

Другою «лінією оборони» систем автоматичної фіксації порушень ПДР за право на існування є відповідність нормативно-технічної бази. Під цим терміном слід розуміти не тільки і не стільки безпосередньо властивості і параметри контрольно-вимірювальних засобів і центрів обробки даних про порушення. Вони, безперечно, повинні бути сучасними і досконалими. Головне це відповідність цих засобів нормам державного технічного регулювання і вимогам законодавчо регульованої метрології на тлі гармонізації питань технічного регулювання з країнами Євросоюзу. Так сталося, що актуальність цього питання набрала чинності саме з початку поточного року.

Не відповідність не тільки самого обладнання, а і процесів створення нормативно-технічної бази для оцінки його відповідності дасть привід численним бюрократично обґрунтованим позовам для дискредитації технічних засобів фіксації порушень ПДР. Позови про скасування штрафів можуть навіть і не дійти «розгляду справи по суті», а будуть задоволені на фазі оцінки доказів по формальним ознакам.

Наприклад, відповідно до вимог нормативних документів України в галузі побудови інформаційно-телекомунікаційних систем¹⁶ (ІТС) і забезпечення їх безпеки¹⁷, створення ІТС потребує не менш ніж 6 місяців. Дивись таблицю.

Побудова ІТС (мінімальний термін з побудови ІТС - 6 місяців)		
Найменування етапу	Результат	Термін
1. Розробка концепції ІТС	Концепція побудови ІТС	1-2 місяця
2. Розробка технічного завдання	Технічне завдання на ІТС	1,5-2,5 місяця
3. Розробка техноробочого проекту на ІТС	1. Техноробочий проект. 2. Комплект необхідної робочої та експлуатаційної документації.	2,5-4 місяця
4. Введення ІТС в дію		1,5-3 місяця
4.1. Комплектування ІТС програмно-технічними засобами	Акт комплектування ІТС	
4.2. Налаштування програмно-технічних засобів ІТС	Акт прийому-передачі послуг із проведення налаштування програмно-технічних засобів ІТС	
4.3. Навчання персоналу по роботі з програмним забезпечення ІТС	Акт прийому-передачі послуг із навчання персоналу по роботі з програмним забезпечення ІТС	
4.4. Попередні випробування	1. Програма та методики попередніх випробувань ІТС 2. Протокол проведення попередніх випробувань ІТС 3. Акт завершення робіт зі створення ІТС	
4.5. Дослідна експлуатація КСЗІ	1. Акт про приймання ІТС в дослідну експлуатацію 2. Акт завершення дослідної експлуатації 3. Акт прийому-передачі послуг	

І це без врахування окремої і суворо регламентованої процедури створення КСЗІ на ІТС з таким же терміном робіт.

Для розробки окремого **Технічного регламенту на контрольно-вимірювальні прилади, що використовуються для контролю за дотримання правил дорожнього руху**

¹⁶ ГОСТ 34.601-90 «Автоматизированные системы. Стадии создания»

¹⁷ НД ТЗИ 3.7-003-05 «Порядок проведения работ по созданию комплексной системы защиты информации в информационно-телекоммуникационной системе»

треба не менше 6-9 місяців. Ні те, ні те в Україні не існує навіть в початковій фазі. Посилання на Технічний регламент засобів вимірювальної техніки, затверджений постановою КМУ від 24 лютого 2016 р. № 163 не вичерпує всіх користувацьких властивостей цього специфічного обладнання, а регламентує тільки вимірювальну частину дистанційних вимірювачів швидкості. З таким же успіхом до цього обладнання мають безпосереднє відношення:

- Технічний регламент модулів оцінки відповідності,
- Технічний регламент електромагнітної сумісності обладнання,
- Технічний регламент безпеки низьковольтного електричного обладнання,
- Технічний регламент радіообладнання і телекомунікаційного кінцевого (термінального) обладнання,

але вони не визначають специфічні вимоги, які б гарантували створення достатньої і належної доказової бази для визначення суті правопорушення, і які б забезпечували її цілісність.

Так про що йде мова в повідомленні ЗМІ про запуск «пілотного проекту» з 1 липня 2016 року, як не про чергове замилювання очей? Або треба якось зрозуміло канонізувати словосполучення «пілотний проект» і пояснити: куди, і як на ньому будемо летіти?