

**Ковалів Мирослав Володимирович**

*кандидат юридичних наук, професор,  
завідувач кафедри адміністративно-правових дисциплін,  
Львівський державний університет внутрішніх справ  
<https://orcid.org/0000-0002-9730-8401>*

**Сопільник Ростислав Любомирович**

*доктор юридичних наук, доцент,  
професор ПВНЗ «Львівський університет бізнесу та права»  
<https://orcid.org/0000-0001-9942-6682>*

**Єсімов Сергій Сергійович**

*кандидат юридичних наук, доцент,  
доцент кафедри адміністративно-правових дисциплін,  
Львівський державний університет внутрішніх справ  
<https://orcid.org/0000-0002-9327-0071>*

## **ТЕХНІЧНІ ЗАСОБИ АВТОМАТИЧНОЇ ФІКСАЦІЇ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ ЯК ЗАСІБ ПРОФІЛАКТИКИ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

**JEL Classification: K 19**  
**SECTION “LAW”:** Право.

**Анотація.** У статті розглянуто проблеми застосування технічних засобів автоматичної фіксації адміністративних правопорушень як засобу профілактики правопорушень у сфері дорожнього руху в Україні. Особливу увагу приділено стану нормативно-правового регулювання застосування технічних засобів автоматичної фіксації в забезпеченні безпеки дорожнього руху. На підставі дослідження робіт фахівців з адміністративного права та інших галузей права, зроблено висновки щодо необхідності дослідження проблем застосування технічних засобів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Зазначається, що сучасний розвиток доктрини адміністративного права створив підґрунтя до таких висновків, дозволив відійти від традиційних поглядів на контроль і нагляд у сфері дорожнього руху.

**Ключові слова:** технічні засоби, правила дорожнього руху, адміністративні порушення, безпека руху, автоматична фіксація.

**Annotation.** The strategy of development of the system of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine until 2020 for ensuring public spinning and public security envisages improvement of crime prevention and other offenses, development and use of special means aimed at reducing the level of criminalization of public relations. One of the directions of preventive activity is to ensure road safety through the use of technical means of automatic fixing of administrative offenses. The implementation of the Association Agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States, on the other hand, aims to reduce the level of injuries and traffic accidents in Ukraine, which is possible, as the experience of the countries shows. EU, thanks to technical means.

The article deals with the problems of using the technical means of automatic fixing of administrative offenses as a means of preventing road traffic offenses in Ukraine. Particular attention is paid to the state of regulatory and legal regulation of the use of technical means of automatic fixation in road safety. On the basis of the research of the work of specialists in administrative law and other branches of law, the conclusions were made regarding the necessity of researching the problems of the use of technical means in the field of traffic safety. It is noted that the modern development of the

**doctrine of administrative law has created the basis for such conclusions, allowed to depart from the traditional views on control and supervision in the field of traffic.**

**A promising area of further research is to improve the regulatory and legal regulation of the use of technical means of automatic fixing of administrative offenses in order to increase the efficiency of road safety.**

**Keywords: technical means, traffic rules, administrative violations, traffic safety, automatic fixing.**

### **Вступ**

Стратегія розвитку системи Міністерства внутрішніх справ України до 2020 року щодо забезпечення громадського порядку та публічної безпеки передбачає вдосконалення превенції злочинності та інших правопорушень, розробки та використання спеціальних засобів, спрямованих на зниження рівня криміналізації суспільних відносин [1]. Одним з напрямів превентивної діяльності є забезпечення безпеки дорожнього руху за рахунок застосування технічних засобів автоматичної фіксації адміністративних правопорушень. Реалізація Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони ставить завдання зниження рівня травматизму та кількості дорожньо-транспортних пригод в Україні, що можливо, як показує досвід країн ЄС, завдяки технічним засобам.

Теоретичні дослідження у сфері нормативно-правового регулювання застосування технічних засобів автоматичної фіксації адміністративних правопорушень як засобу профілактики правопорушень у сфері дорожнього руху відображені в працях вчених: В. Б. Авер'янова, О. М. Бандурки, Ю. П. Битяка, І. Л. Бородіна, В. Л. Грохольського, Є. В. Додіна, А. П. Закалюка, В. К. Колпакова, А. Т. Комзюка, Б. А. Кормича, Н. Р. Нижник, В. І. Олефіра, В. Л. Ортинського, О. І. Остапенка, Л. І. Сопільника, В. П. Петкова, Н. В. Янюк, Х. П. Ярмакі та ін. Але існує певне коло питань, що потребує подальших наукових і практичних досліджень.

Тому *метою статті* є дослідження застосування технічних засобів автоматичної фіксації адміністративних правопорушень як засобу профілактики правопорушень у сфері дорожнього руху.

### **Результати дослідження**

Правова і організаційна основи системи превенції (профілактики) правопорушень, на законодавчому рівні в Україні не визначена. Легальна дефініція поняття превентивна (профілактична) робота це діяльність, передбачена законодавством України, що спрямована на попередження кримінальних та інших правопорушень, перевірку дотримання обмежень, установлених законом відносно осіб, які перебувають на превентивному обліку, здійснення поліцейського піклування [2]. На нашу думку, профілактика правопорушень це сукупність заходів соціального, правового, організаційного, інформаційного, іншого характеру, спрямованих на виявлення та усунення чинників, що сприяють вчиненню правопорушень, надання виховного впливу з метою недопущення вчинення правопорушень або антигромадської поведінки.

У контексті Стратегії розвитку системи МВС України до 2020 року профілактика правопорушень здійснюється за такими основними напрямками – захист особи, суспільства, держави; розвиток системи профілактичного обліку; охорона публічного порядку; підвищення рівня правової грамотності та розвиток правосвідомості громадян. Це дозволяє зробити висновок, що профілактика правопорушень включає широке коло видів діяльності.

Водночас в ряді досліджень відзначаються термінологічна неузгодженість і суперечливі інтерпретації таких понять, як «профілактика», «превенція», «попередження», «протидія», «забезпечення», «припинення». Доцільно упорядкувати та систематизувати понятійно-термінологічний апарат у теорії профілактики правопорушень. Національна доктрина та практика єдині в думці щодо пріоритету завдання профілактики правопорушень перед іншими завданнями адміністративної деліктології.

Ю. С. Назар зазначає, що руйнування створеної у попередній період системи профілактики правопорушень, ліквідація потужного потенціалу правового виховання та навчання громадян посирили негативний вплив на правосвідомість, адміністративно-правові заборони не стали сприйматися як стримуючий фактор при виборі варіанту поведінки [3].

О. І. Остапенко підкреслює, що держава здійснює загальну та приватну превенції правопорушень за допомогою адміністративних стягнень [4].

У положеннях Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) про цілі адміністративного покарання особливу увагу приділено превентивній функції, яка полягає в попередженні здійснення нових правопорушень порушником та іншими особами.

Сьогодні в Україні проходить реформа державного управління, яка охоплює контрольну та наглядову діяльність. Це покликано принципово змінити саму філософію нагляду та контролю шляхом зміщення акценту на профілактику правопорушень.

У межах зазначеної реформи Кабінет Міністрів України прийняв Стратегію реформування державного управління України на період до 2021 року [5]. Стратегія спрямована на підвищення результативності та ефективності здійснення державного нагляду (контролю) при одночасному зниженні надмірного втручання державних органів і органів місцевого самоврядування в діяльність громадян і організацій. Документ пропонує встановити принцип превентивної спрямованості в якості одного з основних принципів організації та здійснення державного нагляду (контролю). Вказаний принцип означає, що органи, які здійснюють державний нагляд (контроль), в якості пріоритетних повинні здійснювати заходи щодо усунення причин виникнення ризиків заподіяння шкоди і профілактичні заходи, спрямовані на запобігання порушень обов'язкових вимог, недопущення нанесення шкоди охоронюваним законом цінностям.

Принцип превентивної спрямованості в повній мірі можна застосувати щодо здійснення державного нагляду у сфері безпеки дорожнього руху, до функцій якого належить виховання учасників дорожнього руху, в тому числі шляхом формування розуміння про невідворотність покарання за вчинення порушень Правил дорожнього руху (далі – ПДР). Ефективності попередження та припинення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху служить вдосконалення методів нагляду, впровадження нових технічних засобів. Найбільш перспективним засобом нагляду визнається застосування технічних засобів автоматичної фіксації (далі – ТЗАФ), які ефективно виконуючи функції загальної та приватної превенції правопорушень, сприяють зниженню рівня латентності правопорушень і правового нігілізму учасників дорожнього руху.

Європейською комісією у 2004 році були прийняті рекомендації (№ 2004/345 / ЄС), якими державам-членам Європейського Союзу для підвищення безпеки дорожнього руху пропонувалося розробляти щорічно спеціальні національні плани забезпечення дотримання обмежень швидкості руху транспортними засобами. Зокрема, в документі вказувалося, що традиційні заходи нагляду повинні обов'язково поєднуватися із застосуванням технічних засобів, що виявляють правопорушення в автоматичному режимі, так як застосування таких засобів робить позитивний вплив на рівень дисципліни учасників дорожнього руху, що є однією з основних соціально значущих завдань, що стоять перед суспільством і державою [6, с. 154].

Одночасно слід зазначити, що державний нагляд у сфері безпеки дорожнього руху як вид адміністративного нагляду, як зазначає А. О. Собакарь, будучи способом забезпечення законності та правопорядку, потребує забезпечення законності, як обов'язкової умови ефективності та недопущення використання в корупційних цілях адміністративний нагляд як спосіб забезпечення законності є постійним, систематичним спостереженням спеціальних державних органів (посадових осіб) за діяльністю організаційно не підлеглих їм суб'єктів [7, с. 124].

Законність здійснення адміністративного нагляду повинна забезпечуватися, в тому числі, підвищенням якості нормативно-правового регулювання. Через дієвість норм про правову відповідальність визначається ефективність правового регулювання. Труднощі в оцінці ефективності полягають у відсутності єдиної думки щодо сутності розглянутої міжгалузевої категорії. У різних тлумачних словниках «ефективний» означає або дає певний ефект, дієвий, або розуміється як співвідношення результату та витрат, що обумовлюють його. У юридичній літературі дається подібне розуміння даного терміну стосовно до права.

З погляду на дослідження В. А. Бондаренко, ефективність правової норми не просто результат, ефект дії, а співвідношення між результатом і соціальною метою, покладеною в основу правового припису. Ефективність права завжди пов'язана з результатом, що є наслідком діяльності людини [8, с. 140]. Це призводить до необхідності в оцінці ефективності застосування ТЗАФ в діяльності щодо нагляду за дорожнім рухом, основним критерієм вважати ступінь позитивного впливу на стан дорожньо-транспортного травматизму шляхом зниження рівня порушень ПДР. Результативність діяльності може бути досягнута при дотриманні наступних принципів:

- відкритості нагляду, що полягає в належному інформуванні учасників дорожнього руху про місця установки ТЗАФ, забезпеченні їх видимості;
- гласності роботи, що полягає в належному інформаційному забезпеченні мети, завдань, результатів діяльності та проблемних питань, що виникають при її реалізації, процедури оскарження винесених постанов і рішень;
- забезпечення унеможливлення здійснення водієм транспортного засобу ненавмисного порушення ПДР; недопущення в якості мети застосування ТЗАФ фіскальної функції держави.

Дотримання перерахованих принципів необхідно при вирішенні практичних завдань у сфері державного управління. Водночас необхідність вирішення зазначених завдань призводить до того, що в ряді випадків нормативно-правове регулювання та практика випереджають юридичну науку. Опора на теоретичні основи сприяє зменшенню розриву, забезпечення подальшого розвитку правового регулювання державного контролю.

Поняття адміністративного нагляду сформульовано А. О. Собакарем як особлива форма здійснення виконавчої влади (публічного управління), пов'язана з реалізацією встановлених державно-управлінських функцій щодо забезпечення законності, конституційних прав і свобод, безпеки в діяльності організаційно не підпорядкованих державним органам влади та їх посадовим осам, громадських організацій, інших юридичних осіб та громадян.

У даний час спостерігається активний розвиток контрольної функції держави, з'являються нові види державного контролю, вдосконалюються форми та методи, в цю діяльність залучаються нові суб'єкти. Водночас багато питань традиційно відносяться до числа дискусійних, включаючи проблему неоднозначного трактування законодавцем та науковцями поняття «нагляду» і його співвідношення з «контролем» [7, с. 124].

Контроль і нагляд, виступаючи важливими формами державно-управлінської діяльності, за багатьма характеристиками є спорідненими правовими явищами, однак наявність однієї правової природи ще не привід їх повного отождоження.

Адміністративний нагляд, як зазначає Т. О. Ольхова, дозволяє забезпечувати свободи громадян, підприємств, організацій, захищати від надмірної державної опіки, шляхом обмеження контрольних повноважень суб'єктів влади правовими актами. Вчена підкреслює, що в сучасних умовах скорочення державного втручання в діяльність організацій, в життя громадян, переходу до правової держави обсяг нагляду буде збільшуватися за рахунок зведення обсягу контролю. Крім того, обсяг наглядової діяльності розширюється внаслідок того, що в житті суспільства все більш важливу роль відіграють технічні засоби, а значить, різноманітні технічні правила, контроль за дотриманням яких необхідна умова забезпечення безпеки. Особливості об'єкта адміністрування зумовлюють особливості адміністративного нагляду, що дає підстави для виділення в адміністративний нагляд цілого ряду галузевих видів, у тому числі у сфері дорожнього руху [9, с. 182-183].

Спеціальними нормативно-правовими актами, що регулюють державний нагляд у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-ХІІ «Про дорожній рух»; постанови Кабінету Міністрів України: від 10 жовтня 2001 року № 1306 «Про правила дорожнього руху»; від 10 листопада 2017 року № 833 «Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі» та інші [10].

Законом встановлено, що державний нагляд у сфері безпеки дорожнього руху здійснюється з метою забезпечення дотримання фізичними і юридичними особами, учасниками дорожнього руху законодавства України про безпеку дорожнього руху та передбачає підрозділ з використання технічних засобів, що працюють в автоматичному режимі.

Стаття 251 «Докази» КУпАП до технічних приладів і технічних засобів, що працюють в автоматичному режимі відносить технічні прилади та технічні засоби, що мають функції фото і кінозйомки, відеозапису, працюючими в автоматичному режимі або в режимі фотозйомки (відеозапису), які використовуються при нагляді за виконанням правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху.

Поняття технічного засобу, що працює в автоматичному режимі в КУпАП не наводиться, але зазначено у Порядку функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі [10].

Автоматичний режим фото відео фіксації це режим роботи технічних засобів, що забезпечує виявлення фіксованої події без участі людини (оператора), формування і зберігання необхідної та достатньої доказової бази для винесення постанов у справах про адміністративні правопорушення.

У дослідників викликає сумнів включення законодавцем до числа технічних приладів, працюючих в автоматичному режимі і маючих функції фото і кінозйомки, відеозапису, також засобів фото і кінозйомки, відеозапису. Дане нічим необгрунтоване. На наш погляд, збереження законодавцем спірного положення, дозволяє використовувати для фіксації правопорушень, за суттю, будь-які технічні засоби, що мають функції фотографії, відеозаписи або кінозйомки, в тому числі не мають автоматичного режиму фото відео фіксації, інформація, що може служити підставою для особливого спрощеного провадження у справах про адміністративні правопорушення, здійснюваного заочно, без складання протоколу, з відступом від принципів презумпції невинності.

Відповідно до статті 251 КУпАП технічні прилади не відносяться до технічних засобів, до них не можуть бути пред'явлені такі вимоги, як затвердження в якості засобів вимірювання тощо. Норма, що оспорується входить в пряме протиріччя з положеннями адміністративно-деліктного законодавства, оскільки забезпечення об'єктивності і неупередженості при автоматичному режимі фіксації правопорушень, дозволило законодавцю встановити особливий порядок провадження при такому способі фіксації адміністративних правопорушень.

**Доцільно відзначити, що Інструкції із застосування органами та підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото і кінозйомки, відеозапису, засобів фото і**

**кінозйомки, відеозапису не дає визначення технічному приладу, хоча Інструкція не застосовується в системі фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі [11]**

Є. В. Бакутін, досліджуючи сучасний стан нормативно-правового забезпечення використання технічних засобів фіксації правопорушень в Україні, зазначає, що сьогодні законодавче регулювання діяльності, пов'язаної із застосуванням технічних засобів, перебуває на етапі становлення. Немає сумніву, що запорукою стабільного мирного розвитку країни є дотримання законності всіма її громадянами без винятків та створення такого законодавства, що максимально задовольняло би потребу рівноваги між безпекою та розвитком держави. У даний час правоохоронна діяльність поліції не може успішно здійснюватися без належного застосування досягнень науки і техніки [12, с. 164].

За результатами проведення аналізу наявних даних та аналітичного звіту Світового банку в Україні більшість дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками виникає через: перевищення швидкості водіями, що є основною причиною настання смерті у 39 відсотках випадків; не облаштованість пішохідних переходів (відсутність освітлення, розмітки тощо), що призводить до смертельних наслідків у 38 відсотках випадків; порушення правил проїзду перехресть, на яких стається до 30 відсотків всіх дорожньо-транспортних пригод із смертельними наслідками; керування транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння [13].

Як показує світовий і вітчизняний досвід, стан та динаміка аварійності визначаються відповідністю параметрів і досконалістю взаємодії елементів системи дорожнього руху, з яких основне значення має так званий «людський фактор», тобто учасники дорожнього руху.

Вплив на формування аварійності експлуатаційного стану вулиць, доріг і автотранспортних засобів не заперечується, але не є визначальним фактором. До того ж негативний вплив цих факторів в більшості випадків може бути знижено та навіть компенсовано своєчасними та грамотними діями учасників дорожнього руху. Поведінка людини надає найбільш значущий вплив на стан аварійності та рівень дорожньо-транспортного травматизму.

Аналіз багаторічних даних статистичного обліку дорожньо-транспортних пригод свідчить про те, що на виникнення дорожньо-транспортних пригод визначальне значення мають невірні дії водіїв транспортних засобів. Низька дисципліна та недостатній рівень професійної підготовки водіїв, незважаючи на прийняті в цьому напрямі заходи профілактики, залишаються поширеною причиною аварійності в країні.

Питома вага дорожньо-транспортних пригод через порушення правил дорожнього руху водіями транспортних засобів, стабільно перевищує 85% від загальної кількості дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП). На нашу думку, тенденція сталого зростання числа адміністративних правопорушень збережеться і далі, так як відбулося посилення впливу чинників, що негативно впливають на стан даного процесу: значне збільшення кількості транспортних засобів і інтенсивності руху, оптимізація чисельності патрульної служби поліції.

Згідно з офіційною статистикою, в 2018 році найбільш поширеними порушеннями ПДР, що стали причинами вчинення ДТП, були: недотримання черговості проїзду перехресть – 18,8% від усіх ДТП, вчинених з вини водіїв; не подання переваги в русі пішоходам – 10,8%; неправильний вибір дистанції – 10,7%; керування транспортним засобом в стані сп'яніння – 10,2%; порушення правил розташування транспортного засобу на проїжджій частині – 9,5%; виїзд на смугу зустрічного руху – 9,4%; невідповідність швидкості конкретним умовам руху – 6,8%; перевищення встановленої швидкості руху – 2,3% .

Не ставлячи під сумнів потенційну небезпеку зазначених порушень ПДР, особливу увагу слід приділити двом останнім, оскільки відповідно до опублікованої в 2017 році доповіді Всесвітньої організації охорони здоров'я «Регулювання швидкості», швидкість лежить в основі проблеми дорожньо-транспортного травматизму. Через порушення швидкісного режиму відбувається близько третини всіх дорожніх транспортних пригод, в яких гинуть або отримують каліцтва люди. До того ж швидкість є фактором, що значно підвищує тяжкість всіх дорожньо-транспортних пригод. У зв'язку з цим дані про те, що внаслідок перевищення встановленої швидкості руху було вчинено тільки 2,3% від загального числа подій, викликають обґрунтовані сумніви.

Слід звернути увагу, що відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 22 травня 2019 року № 424 «Деякі питання ведення обліку дорожньо-транспортних пригод» і вимогами наказу МВС України від 28 грудня 2005 року № 1242 «Про затвердження картки обліку дорожньо-транспортних пригод та Інструкції щодо її заповнення», при заповненні картки обліку ДТП вид порушення перевищення встановленої швидкості руху» проставляється лише в разі документального встановлення факту даного порушення [14; 15].

Документальне встановлення даного факту може бути реалізовано виключно в разі проведення автотехнічної експертизи. Як показує практика, автотехнічна експертиза призначається не завжди. Отже, як вид порушення перевищення встановленої швидкості руху враховується лише невелика частка від загальної кількості дорожньо-транспортних пригод. Одночасно слід зазначити, що вказівка на невідповідність

швидкості конкретним умовам руху може бути проставлено лише за умови зазначення виявлених недоліків транспортно-експлуатаційного стану вулично-дорожньої мережі, або наявності факторів, що впливають на режим руху (погодні явища, стан проїжджої частини), які часто не фіксуються (або фіксуються з порушеннями) при оформленні ДТП. Облік даного чинника здійснюється на підставі суб'єктивних оцінок зважаючи на абстрактне формулювання пункту 12 Правил дорожнього руху про те, що водій повинен вести транспортний засіб в установлених межах безпечної швидкості руху, яка враховує інтенсивність руху, особливості та стан транспортного засобу та вантажу, дорожні та метеорологічні умови.

Викладене свідчить про існуючі вади в системі обліку ДТП, які, зокрема, нівелюють ступінь небезпеки порушень, пов'язаних з порушенням швидкісного режиму. Це впливає на прийняття управлінських рішень щодо профілактики аварійності. У зв'язку з цим вважаємо за доцільне в системі обліку ДТП відмовитися від невизначеного чинника перевищення безпечної швидкості, передбачити узагальнюючу причину порушення швидкісного режиму, що включає, перевищення встановленої швидкості.

На користь цього також говорить зарубіжний досвід, який свідчить про те, що в якості окремої причини ДТП поняття «перевищення безпечної швидкості» не застосовується, але за змістом входить в узагальнюючу причину – перевищення швидкості руху.

Європейська конференція міністрів транспорту дає наступне визначення: перевищення швидкості – водиння зі швидкістю, що перевищує обмеження або з невідповідною швидкістю (занадто швидкої в конкретних умовах, але в межах обмежень).

Порушення швидкісного режиму підвищують тяжкість наслідків ДТП і є основною причиною, що приводить до їх вчинення. Для істотного зниження рівня дорожньо-транспортної аварійності необхідна організація повсюдного і постійного контролю за швидкісним режимом транспортних засобів і найбільш ефективним рішенням даної проблеми є застосування ТЗАФ.

Інформація про наявність ТЗАФ слугує забезпеченню таких принципів організації та здійснення державного контролю (нагляду), як принцип превентивної спрямованості та принцип стимулювання сумлінності. Застосування ТЗАФ дозволяє забезпечити повний і постійний нагляд в зоні контролю, що особливо актуально в умовах оптимізації штатної чисельності патрульної служби Національної поліції. Крім того, застосування ТЗАФ сприяє вивільненню поліцейських патрульної служби і, як наслідок, підвищенню оперативності реагування підрозділів патрульної служби поліції на ДТП та інші позаштатні ситуації. За допомогою ТЗАФ забезпечуються незалежність, об'єктивність і неупередженість нагляду, застосування ТЗАФ виключає можливість корупційних проявів.

Необхідність вирішення завдання вдосконалення правового регулювання порядку залучення до відповідальності за правопорушення, виявлені за допомогою ТЗАФ, обумовлена високою соціальною потребою у забезпеченні безпеки дорожнього руху, яке безпосередньо залежить від рівня адміністративної деліктності у цій сфері.

## **Висновки**

Використання технічних досягнень у вигляді застосування ТЗАФ для припинення та попередження правопорушень здатне ефективно, з меншими витратами сприяти забезпеченню соціально прийняттого рівня дорожньо-транспортного травматизму. Особливої актуальності вдосконалення діяльності з використання ТЗАФ при нагляді за дорожнім рухом надає прийняття Державної програми Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року [16]. У числі основних амбітних цілей зниження на 30 відсотків рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод. В якості одного з основних інструментів для досягнення цих цільових показників встановлюється активне впровадження автоматизованих технологій контролю за дотриманням правил дорожнього руху.

*Перспективним напрямком подальших досліджень є удосконалення нормативно-правового регулювання застосування технічних засобів автоматичної фіксації адміністративних правопорушень з метою підвищення ефективності забезпечення безпеки дорожнього руху.*

## **Список використаних джерел**

1. Про схвалення Стратегії розвитку системи Міністерства внутрішніх справ України до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 15.11.2017 р. № 1023-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1023-2017-%D1%80>

2. Про затвердження Інструкції з організації діяльності дільничних офіцерів поліції: Наказ МВС України від 28.07.2017 р. № 650. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1041-17>

3. Назар Ю. С. Взаємодія органів внутрішніх справ із місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування у профілактиці адміністративних правопорушень. Львів : Львівський державний університет внутрішніх справ, 2012. 160 с.
4. Остапенко О. І. Адміністративна деліктологія: соціально-правовий феномен і проблеми розвитку. Львів, 1995. 312 с.
5. Про внесення змін до розпоряджень Кабінету Міністрів України від 24 червня 2016 р. № 474 і від 27 грудня 2017 р. № 1013 : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 р. № 1102-р. URL. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1102-2018-%D1%80>
6. Лазаренко М. В. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі : дис. ... канд. юрид. наук: спец.: 12.00.07. Київ, 2018. 235 с.
7. Собакарь А. О. Місце адміністративного нагляду в механізмі забезпечення правопорядку. *Науковий вісник Сіверщини. Серія: Право*. 2017. № 1 (1), С. 117-125.
8. Бондаренко В. А. Окремі аспекти підвищення ефективності норм адміністративного права у період адаптації законодавства до вимог Європейського Союзу. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. Серія юридична*. 2016. № 3. С. 134-142.
9. Ольхова Т. О. Адміністративний нагляд в діяльності органів публічної адміністрації: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.07. Київ, 2016. 212 с.
10. 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/laws/show/833-2017-%D0%BF>
11. Про затвердження Інструкції із застосування органами та підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото і кінозйомки, відеозапису, засобів фото і кінозйомки, відеозапису : Наказ МВС України від 18.12.2018 р. № 1026. URL. [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/RE32999.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/RE32999.html)
12. Бакутін Є. Сучасний стан нормативно-правового забезпечення використання технічних засобів фіксації правопорушень в Україні. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 12. С. 158-164.
13. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.06.2017 р. № 481-р. URL. <https://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%D1%80>
14. Деякі питання ведення обліку дорожньо-транспортних пригод : Постанова Кабінету Міністрів України: від 10.11.2017 р. № 833. URL. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/424-2019-%D0%BF>
15. Про затвердження картки дорожньо-транспортних пригод та Інструкції щодо її заповнення : Наказ МВС України від 28.12.2005 р. № 1242. URL. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0267-06>
16. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : Постанова Кабінету Міністрів України: від 10.11.2017 р. № 833. URL. <https://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/435-2018-%D0%BF?lang=>