

Денис Викторович БАДУРА¹
Анатолий Кронидович КОСТЫЛЕВ²

УДК 342.9

**ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В СФЕРЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ВЫЯВЛЕНИЯ И ФИКСАЦИИ
АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ
В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

¹ магистрант 2 курса кафедры административного и финансового права
Института государства и права
Тюменского государственного университета
denis748@mail.ru

² кандидат юридических наук,
доцент кафедры административного и финансового права
Института государства и права
Тюменского государственного университета
sevrugin@jutati.ru

Аннотация

В статье проводится анализ эффективности применения технических средств выявления и фиксации правонарушений в области дорожного движения, исследуются основные пути развития законодательства в данной сфере, рассматриваются организационно-технические и правовые проблемы использования показаний, полученных при помощи средств автоматической фиксации, предлагаются варианты их решения.

Ключевые слова

Административная ответственность, безопасность дорожного движения, транспортные средства, специальные технические средства выявления и фиксации, ДТП, правила дорожного движения, презумпция вины собственника транспортного средства.

Цитирование: Бадура Д. В. Основные направления развития законодательства в сфере использования технических средств выявления и фиксации административных правонарушений в области дорожного движения / Д. В. Бадура, А. К. Костылев // Вестник Тюменского государственного университета. Социально-экономические и правовые исследования. 2016. Том 2. № 1. DOI: 10.21684/2411-7897-2016-2-1-130-139

DOI: 10.21684/2411-7897-2016-2-1-130-139

Обеспечение безопасности дорожного движения при постоянно растущем количестве транспортных средств и увеличивающимся с каждым годом количеством дорожно-транспортных происшествий — это актуальная для многих стран мира проблема. Российская Федерация — не исключение.

Предотвращение дорожно-транспортных происшествий представляется важной задачей, требующей обдуманых, своевременных и, самое главное, правильных решений для достижения главной цели — обеспечения безопасности дорожного движения.

Согласно преамбуле Конвенции о защите прав человека, ее целью является достижение большего единства членов общества, а одно из средств ее достижения — это защита прав и основных свобод человека. Ч. 3 ст. 17 Конституции Российской Федерации гласит: «Осуществление прав и свобод человека и гражданина не должно нарушать права и свободы других лиц». Возникает вопрос, какова связь с безопасностью дорожного движения? Используя публично-правовые механизмы, государство обеспечивает защиту прав не только отдельных граждан, но и всего общества в целом. Поэтому, например, принимая меры по лишению права на управление транспортным средством, государство оказывает воздействие на самого нарушителя, отстраняя его на определенное время от участия в дорожном движении как водителя — источника повышенной опасности, а также защищает граждан от его противоправных действий, тем самым повышая безопасность на дорогах. Учитывая значительный рост автомобильного парка в Российской Федерации, а также серьезное отставание развития дорожной инфраструктуры, такая задача выходит на первый план. Применение специальных технических средств играет существенную роль в ее решении.

Речь идет о средствах, которые широко используются во многих странах мира в качестве меры пресечения административных нарушений в области дорожного движения, а также в целях выявляемости административных деликтов. Продолжительный опыт использования технических средства автоматической фиксации и обработки нарушений правил дорожного движения накоплен во многих зарубежных странах. Так, в Великобритании установлено свыше 6 тыс. камер фиксации нарушений, в Германии — 5 тыс., во Франции — 3 тыс., а в Соединенных Штатах Америки — 4 тыс. камер [2].

Опыт этих стран свидетельствует о высокой эффективности осуществления надзора за дорожным движением с использованием технических средств. Проведенные в Швеции исследования показали, что при использовании традиционных способов полицейскими выявляется и пресекается всего 3 из 1000 нарушений скоростного режима, что приводит к возникновению у водителей чувства безнаказанности и способствует развитию правового нигилизма [4, с. 72]. Также, по мнению Б. В. Россинского, сотрудники правоохранительных органов реально выявляют лишь 5-6% административных правонарушений в области дорожного движения [8, с. 97]. В связи с этим, с 1 июля 2008 г. в РФ

началось внедрение специальных средств для фиксации административных правонарушений в области дорожного движения. И результат их применения не заставил себя долго ждать.

По данным ЦАФАП в ОДД ОГИБДД УМВД России по Тюменской области, с начала 2015 г. на основании показаний, полученных специальными техническими средствами, возбуждено 388 061 административных дел. Из них по ст. 12.9 КоАП РФ («Превышение установленной скорости движения») возбуждено 349 934 административных дел, по ст. 12.12 КоАП РФ («Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика») — 1575 дел, по ст. 12.16 КоАП РФ («Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дорог») — 3588 дел, по ч.1.1 ст. 12.17 КоАП РФ («Движение по полосе маршрутных транспортных средств») — 31 802 дела. Интересен тот факт, что большая часть правонарушений, связанных с превышением установленной скорости движения, зафиксированы передвижным комплексом «КРИС-П» — 344 616 правонарушений. Для сравнения, стационарными комплексами фиксации «Одиссей» было выявлено 1913 нарушений Правил дорожного движения, а комплексами «Автоураган» — 40 370 правонарушений. Больше всего постановлений вынесено за превышение скорости на величину более 20, но не более 40 км/ч — 312 951. За превышение скорости на величину более 40, но не более 60 км/ч вынесено 29 687 постановлений, а за такое же правонарушение, совершенное повторно, — 6176 постановлений.

Управление ГИБДД по Тюменской области отмечает снижение аварийности на федеральных трассах. В 2015 г. количество ДТП, зарегистрированных на участках федеральных дорог, проходящих по территории Тюменской области, снизилось на 17%. Количество погибших уменьшилось на 10%, пострадавших — на 24%. В Госавтоинспекции считают, что добиться таких показателей удалось благодаря переносным камерам, фиксирующим превышение скорости [9].

В конце 2014 г. проверка прокуратуры показала, что зачастую применение средств автоматической фиксации было нацелено не на предупреждение и пресечение нарушений ПДД, а именно на пополнение бюджетов. К примеру, в Краснодарском крае водителям приходили штрафы за нарушения, которые они не совершали. В Воронежской и Тамбовской областях власти пытались наказать водителей за непристегнутый ремень и езду без ближнего света фар, хотя делать это при помощи камер запрещено. В Бурятии из-за отсутствия необходимых сведений в базе данных водители избегали ответственности за повторные нарушения. А в некоторых регионах, таких как Архангельская область или Краснодарский край, дорогостоящие комплексы, купленные за счет бюджета, просто не использовались [5].

Причиной этому является отсутствие единых правил работы и эксплуатации комплексов фиксации правонарушений, в то время как национальный стандарт для комплексов автоматической фото- и видеофиксации нарушений ПДД выставлен на обсуждение уже больше года назад, однако до сих пор остается проектом. Согласно документу, комплексы фото- видеофиксации делятся на

четыре группы: стационарные (установленные на опорах, фонарях и т. д.), мобильные («Парконы»), передвижные (когда камера находится в припаркованном автомобиле) и носимые (установленные на треногах). Как сказано в проекте ГОСТа, к постановлению будет прилагаться разное количество снимков в зависимости от нарушения. За превышение скорости в постановлении будет две фотографии — автомобиля и государственного регистрационного знака (госномера), в случае проезда на запрещающий сигнал светофора — четыре (в момент включения запрещающего сигнала, где виден автомобиль, сам сигнал светофора, отдельное изображение машины и увеличенное фото госномера). Кроме того, по три фотографии будет приходиться за нарушения правил парковки и с камер, которые распознают движение по обочине, разделительной полосе, а также за нарушение требований дорожной разметки и правил обгона [6]. Также необходимо дополнительно закрепить в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях процессуальные действия сотрудников полиции по оформлению постановлений и иных материалов, а также по формированию и ведению базы данных нарушений, зафиксированных устройствами фото-видео-фиксации нарушений ПДД, работающих в автоматическом режиме [1, с. 67].

В настоящее время в России в тестовом режиме началось использования новых комплексов автоматической фиксации нарушений под названием «Автодория». Принцип работы этих комплексов позволяет проводить не физическое измерение скорости автомобилей, а рассчитывать ее математически. Благодаря данному новшеству «Автодория» остается незаметной для радар-детекторов, которые реагируют на инфракрасное излучение. Указанный комплекс состоит из двух камер, которые работают в синхронном режиме. Они устанавливаются на отрезке дороги длиной несколько километров: первая камера фиксирует номер автомобиля и время въезда на контрольный участок, вторая — номер и время выезда с контрольного участка. После получения данных, программный комплекс в автоматическом режиме начинает расчет средней скорости движения на участке при помощи простой формулы (деление расстояния на время проезда) и получает среднюю скорость движения автомобиля. Нарушение фиксируется в том случае, если средняя скорость окажется выше максимально разрешенной на данном участке дороги.

С технической точки зрения возникает вопрос, как разрешить ситуацию, при которой нарушитель совершает выезд на контролируемый участок с второстепенной дороги? Или когда водитель совершил выезд на контролируемый участок дороги со значительным превышением допустимой скорости движения, а после, заметив камеры, резко снизил скорость до величины, ниже допустимой на данном участке дороги, например, до 60 км/ч при разрешенной 90 км/ч? В первом случае зафиксировать правонарушение не представляется возможным, т. к. время въезда на контролируемый участок не будет зафиксировано. А во втором случае у водителя появляется возможность уклониться от привлечения к ответственности, т. к. показатель средней скорости при осуществлении данного

маневра будет занижен. Более того, указанные действия представляют большую опасность для всех участников движения, в особенности на загородной трассе, и запрещены п. 10.5 Правил дорожного движения. Однако в КоАП РФ на данный момент отсутствуют нормы, в соответствии с которыми можно было бы привлечь владельца автомобиля к ответственности за резкое торможение или же за движение со слишком малой скоростью (за исключением случаев наличия знака 4.6. «Ограничение минимальной скорости»). В рассматриваемой ситуации дополнение КоАП РФ соответствующей статьей, предусматривающей такую ответственность, было бы целесообразным. Более того, подобные системы не первый год эксплуатируются в Великобритании, Италии, Нидерландах, Франции и др. В некоторых европейских государствах такие комплексы используются лишь в дополнение к уже существующим системам. Таким образом, нарушители получают постановление с фотографией автомобиля в момент превышения скоростного режима, а ниже указывается средняя скорость на конкретном участке дороги. На наш взгляд, это говорит о том, что в зависимости от дорожных условий допустимо применять различные технические средства.

По данной ситуации в правовой сфере возникает еще один вопрос: законно ли привлечение водителя к ответственности, исходя из средней скорости автомобиля на конкретном участке дороги? Ст. 12.9 КоАП РФ не содержит указания на технологические особенности определения скорости движения транспортного средства, а объективная сторона правонарушения заключается в ее превышении. В соответствии с п. 10.1 Правил дорожного движения Российской Федерации, водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения. Данное положение определяет поведение водителя транспортного средства как в каждый конкретный момент времени, так и на протяжении всего периода движения транспортного средства. Административным правонарушением по смыслу ст. 2.1. КоАП РФ в равной степени будет являться движение транспортного средства с превышением установленного предела скорости как в конкретный момент времени, так и на определенном участке дороги на протяжении определенного периода времени. Необходимо также отметить, что при использовании комплекса «Автодория» происходит не измерение скорости движения, а вычисление средней скорости математическим путем. Однако в данном случае речь уже идет о способах фиксации. Поэтому привлечение к ответственности будет являться законным, хотя и наказание будет, в некоторых случаях, более мягким.

Существующие проблемы в признании вины владельца транспортного средства в совершении административного правонарушения в том случае, если он его не совершал, также разрешимы. Привлечение к ответственности при отсутствии вины уже предусмотрено нашим законодательством: это ответственность владельца транспортного средства как источника повышенной опасности, при причинении ущерба потерпевшему [7, с. 66].

Таким образом, привлечение к административной ответственности с использованием средств фиксации, работающих в автоматическом режиме, во-

дителей или владельцев транспортных средств в целом не противоречит действующему законодательству и принципам справедливости и законности.

Чтобы исключить двусмысленность толкования, в ст. 2.6.1. необходимо прописать: «К административной ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения и административные правонарушения в области благоустройства территории, предусмотренные законами субъектов Российской Федерации, совершенные с использованием транспортных средств, в случае фиксации этих административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи привлекаются собственники (владельцы) транспортных средств — как физические, так и юридические лица».

Владельцы транспортных средств часто стараются найти все возможные способы, чтобы избежать ответственности, используя пробелы и недоработки в законодательстве. В настоящее время среди водителей набирает популярность вполне законный способ — оформление права собственности на транспортное средство несовершеннолетнему лицу, которое в силу ст. 2.3 КоАП РФ не подлежит административной ответственности.

На основании ст. 2.6.1. КоАП РФ, в случае фиксации административного правонарушения с помощью специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме, к ответственности привлекается собственник (владелец) транспортного средства. Однако в данной ситуации привлечь к ответственности несовершеннолетнего невозможно. К тому же, если из показаний специальных технических средств не ясно, что в момент совершения правонарушения автомобилем управлял законный представитель, то ни его, ни несовершеннолетнего собственника привлечь к ответственности нельзя. Производство должно быть прекращено в связи с отсутствием состава правонарушения.

Ч. 2 ст. 35 Конституции Российской Федерации гарантирует охрану частной собственности и гласит о том, что каждый вправе иметь имущество в собственности, владеть, пользоваться и распоряжаться им как единолично, так и совместно с другими лицами. Любой человек, независимо от его возраста, может иметь в частной собственности имущество. Это подтверждает правило ст. 17 Гражданского кодекса РФ, согласно которой способность иметь гражданские права и нести обязанности (гражданская правоспособность) признается в равной степени за всеми гражданами, и возникает она в момент рождения. Таким образом, законодательство не запрещает регистрировать имущество (в том числе транспортные средства) за несовершеннолетними. Поскольку в Конституции РФ право собственности закреплено для всех, то запрет на владение в данном случае будет являться нарушением его прав.

Устранить указанный пробел в законодательстве возможно посредством принятия поправки в статью 2.6.1. КоАП РФ (дополнить ч. 3): «В случае если собственником (владельцем) транспортного средства является лицо, не достигшее возраста административной ответственности, предусмотренного ст. 2.3.

настоящего Кодекса, к административной ответственности привлекаются его законные представители». Хотя в данном случае на практике может возникнуть вопрос, кого именно из законных представителей привлекать к административной ответственности вместо несовершеннолетнего?

Доказательствами, подтверждающими факт нахождения транспортного средства в пользовании (владении) другого лица, может, в частности, являться, полис ОСАГО, в котором имеется запись о допуске к управлению данным ТС такого лица. Более того, страхователем (одной из сторон договора ОСАГО) может быть юридическое лицо либо физическое, достигшее возраста 18 лет.

Таким образом, более логичным было бы привлечение к административной ответственности лица, допущенного к управлению транспортным средством. Однако не всегда это лицо может быть указано в страховом полисе. Поэтому, если же договор заключен в отношении неограниченного количества лиц, допущенных к управлению транспортным средством, либо таких лиц несколько, то в данном случае имеет смысл привлечь к административной ответственности непосредственно страхователя.

Поэтому ст. 2.6.1. КоАП РФ следует дополнить ч. 3 следующего содержания: «В случае если собственником (владельцем) транспортного средства является лицо, не достигшее возраста административной ответственности, предусмотренного ст. 2.3. настоящего Кодекса, к административной ответственности привлекается лицо, заключившее со страховщиком договор обязательного страхования (страхователь) в соответствии с Федеральным законом от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»».

Таким образом, государством ведется большая многогранная работа в целях предотвращения дорожно-транспортных происшествий. Продолжается процесс оптимизации законодательства об административных правонарушениях в области дорожного движения, совершенствуется техническое регулирование, реформируется система органов управления в этой сфере правоотношений [3].

Также необходимо отметить, что ситуация с применением специальных технических средств меняется из года в год. Средства фиксации применяются все чаще и внедряются в дорожное движение повсеместно. И несомненен тот факт, что к вышеперечисленным проблемам обращено внимание и со стороны граждан, и со стороны государства. Однако проблемы все же остаются. Следовательно, необходимо продолжать совершенствовать как законодательство, устраняя возникающие пробелы и противоречия в праве, а также внедряя новшества в соответствии с развитием правоотношений, основываясь на правоприменительной практике, так и технические средства путем внедрения новых технологий.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права: материалы ежегодной всероссийской научно-практической конференции (Сорокинские чтения) в 3 частях. СПб: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2015. С. 67.
2. Доклад «О состоянии дел в сфере организации безопасности дорожного движения в регионах России в 2013 г.». URL: www.oprf.ru/ru/discussions/newsitem/23352
3. Дорожно-патрульная служба Госавтоинспекции: сборник методических материалов. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2011. 292 с.
4. Занина Т. М. Организационно-правовые аспекты применения средств фотовидеофиксации в системе контроля за безопасностью дорожного движения / Т. М. Занина, А. И. Четверикова // Вестник ВИ МВД России. 2013. № 1. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/organizatsionno-pravovye-aspekty-primeneniya-sredstv-fotovideofiksnatsii-v-sisteme-kontrolya-za-bezopasnostyu-dorozhnogo-dvizheniya>
5. Интернет-портал «Mail.ru». URL: <https://auto.mail.ru/article/54395>
6. Интернет-портал «Mail.ru». URL: <https://auto.mail.ru/article/57717>
7. Костылев А. К. Процессуальное обеспечение административной ответственности: монография / А. К. Костылев. Тюмень: Издательство Тюменского государственного университета, 2008. 272 с.
8. Россинский Б. В. Некоторые направления совершенствования надзорной деятельности подразделений дорожно-патрульной службы ГИБДД / Б. В. Россинский // Вестник Московского университета МВД России. 2005. № 3. С. 97- 99.
9. Скандальные камеры снизили аварийность на Тюменских трассах // Интернет-газета «72.ru». URL: <http://72.ru/text/newsline/79647320821760.html?full=3>

Denis V. BADURA¹
Anatoliy K. KOSTYLEV²

THE LEGISLATION DEVELOPMENT GUIDELINES IN THE SPHERE OF AUTOMATED RECORDING OF TRAFFIC OFFENCES

¹ 2nd year Master's Degree Student at the Department of Administrative and Financial Law, Institute of State and Law, Tyumen State University
denis748@mail.ru

² Cand. Sci. (Law), Associate Professor at the Department of Administrative and Financial Law, Institute of State and Law, Tyumen State University
sevrugin@jutati.ru

Abstract

The article analyzes the effectiveness of automated recording of traffic offences, studies the principal directions of legal development in this area and discusses the organizational, technical and legal problems of reading the automated data, and the paper gives solutions of these problems.

Keywords

Administrative responsibility, road safety, transport, identification tools, traffic accident, traffic rules, presumption of guilt of the general owner of a transport.

DOI: 10.21684/2411-7897-2016-2-1-130-139

REFERENCES

1. Aktualnye problemy administrativnogo i administrativno-processualnogo prava: materialy ezhegodnoy vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferencii (Sorokinskie chteniya)

Citation: Badura D. V. and Kostylev A. K. (2016), The legislation development guidelines in the sphere of automated recording of traffic offences, Tyumen State University Herald. Social-economic and Legal Research, vol. 2, no 1. DOI: 10.21684/2411-7897-2016-2-1-130-139

- [Topical Issues of Administrative and Administrative Procedure Law. Materials of the Annual Russian Research-to-practice Conference (The Sorokin Conference)] (2015), in 3 parts, Izd-vo SPB universiteta MVD Rossii [Publishing House of St. Petersburg University of Russian MIA], St. Petersburg, p. 67 (in Russian).
2. Doklad "O sostoyanii del v sfere organizatsii bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v regionah Rossii v 2013" [The Report "On the Road Safety in Russian Regions in 2013"], available at: www.oprf.ru/ru/discussions/newsitem/23352 (in Russian).
 3. Dorozhno-patrulnaya sluzhba Gosavtoinspekcii [Road Traffic Police Service] (2011), FKU NIC BDD MVD Rossii [Federal Government Institution "Research Center of Traffic Safety of Russian MIA"], Moscow (in Russian).
 4. Zanina T. M. and Chetverikova A. I. (2013), Organizatsionno-pravovye aspekty primeneniya sredstv fotovideofiksatsii v sisteme kontrolya za bezopasnostyu dorozhnogo dvizheniya [Organizational and Legal Aspects of Using the Identification Tools to Control Traffic Safety], Vestnik VI MVD Rossii [Voronezh Institute of Russian MIA Herald], no 1, available at: <http://cyberleninka.ru/article/n/organizatsionno-pravovye-aspekty-primeneniya-sredstv-fotovideofiksatsii-v-sisteme-kontrolya-za-bezopasnostyu-dorozhnogo-dvizheniya> (in Russian).
 5. Internet portal "Mail.ru" [Mail.ru Internet portal], available at: <https://auto.mail.ru/article/54395> (in Russian).
 6. Internet portal "Mail.ru" [Mail.ru Internet portal], available at: <https://auto.mail.ru/article/57717> (in Russian).
 7. Kostylev A. K. (2008), Processualnoe obespechenie administrativnoy otvetstvennosti [Procedural Provision of Administrative Responsibility], Izdatelstvo Tyumenskogo gosudarstvennogo universiteta [Tyumen State University Publishing House], Tyumen (in Russian).
 8. Rossinsky B. V. (2005), Nekotorye napravleniya sovershenstvovaniya nadzornoy deyatelnosti podrazdeleniy dorozhno-patrulnoy sluzhby GIBDD [Some Ways of Improving Supervisory Activities of Road Traffic Police Units], Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii [Moscow University of Russian MIA Herald], no 3, pp. 97-99 (in Russian).
 9. Skandal' nue kameru snizili avarijnost' na Tyumenskih trassah, Internet-gazeta "72.ru" [72.ru Internet Newspaper], available at: <http://72.ru/text/newsline/79647320821760.html?full=3> (in Russian).