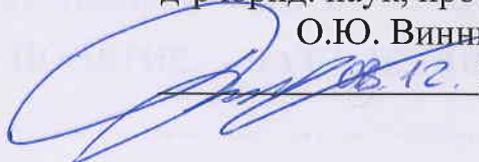


МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«ТЮМЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

ИНСТИТУТ ГОСУДАРСТВА И ПРАВА
Кафедра теоретических и публично-правовых дисциплин

РЕКОМЕНДОВАНО К ЗАЩИТЕ В ГЭК
Заведующий кафедрой
д-р юрид. наук, профессор
О.Ю. Винниченко
08.12. 2022 г.



ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
магистерская диссертация

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ПРИМЕНЕНИЯ
СПЕЦИАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ
ФИКСАЦИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

40.04.01 Юриспруденция
Магистерская программа «Магистр права»

Выполнила работу
студентка 3 курса
заочной формы обучения



Козырина Ирина Владимировна

Научный руководитель
канд. юрид. наук



Астахова Марина Анатольевна

Рецензент
советник генерального директора
Общества с ограниченной ответственностью
«Северная Строительная Компания»



Яценко Оксана Александровна

Тюмень
2022

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	9
1.1. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ: ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ, ПОНЯТИЕ, НАЗНАЧЕНИЕ И ВИДЫ.....	9
1.2. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ПРИМЕНЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ...	17
1.3. ОРГАНИЗАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ, РЕГИСТРАЦИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФОРМАЦИИ.....	26
ГЛАВА 2. АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ВЫЯВЛЕННЫЕ СРЕДСТВАМИ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ.....	35
2.1. ОСОБЕННОСТИ ПРОИЗВОДСТВА ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ И МЕРЫ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ.....	35
2.2. ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ПРОФИЛАКТИКИ ДОРОЖНО- ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ КОМПЛЕКСА АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ И ПРИМЕНЕНИЯ МЕР	41

АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ.....	
ГЛАВА 3. ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ.....	47
3.1. АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ СПЕЦИАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ...	47
3.2. ПУТИ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ.....	52
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	58
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	62
ПРИЛОЖЕНИЕ 1. КАРТА РАДАРОВ И КАМЕР ВИДЕОФИКСАЦИИ В ТЮМЕНИ НА 1 ИЮНЯ 2022 ГОДА.....	75
ПРИЛОЖЕНИЕ 2. ФОРМА СЕРТИФИКАТА СООТВЕТСТВИЯ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ФИКСАЦИИ ФУНКЦИОНАЛЬНЫМ СВОЙСТВАМ ТЕХНИЧЕСКИХ СИСТЕМ	76
ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ПОРЯДОК ОБРАБОТКИ МАТЕРИАЛОВ ФВФ ДОЛЖНОСТНЫМИ ЛИЦАМИ ЦАФАП ГИБДД.....	77

ВВЕДЕНИЕ

Область дорожного движения на протяжении много времени является субъектом пристального внимания государства. Последствия дорожно-транспортных происшествий несут угрозу национальной безопасности страны, поэтому являются основной проблемой гармоничного развития общества. Каждый год в Российской Федерации публикуются статистические данные по нарушениям правил дорожного движения (далее ПДД), которые свидетельствуют о том, что основными причинами является несоблюдение водителями транспортных средств правил дорожного движения (далее ПДД).

Однако можно уверенно говорить, что многим правонарушителям удается избежать административного наказания и иной ответственности за совершенное деяние. В связи с этим перспективным направлением в области безопасности дорожного движения (далее ОБДД) является создание мер по усилению ответственности водителей транспортных средств за нарушения ПДД. Злободневными остаются вопросы о том, какими должны быть методы правового регулирования дорожного движения, правовое вмешательство государства в эту сферу и отдельные ее части, принципы, на которых строятся взаимоотношения государства и водителя, также значение общественного мнения для правотворчества в ОБДД, влияние норм права на правосознание участников.

В русле данной проблемы наиболее перспективным и эффективным средством предупреждения дорожных правонарушений представляется использование специальных технических средств автоматической фиксации правонарушений (далее ТСАФ), а именно - работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средства фото- и киносъемки, видеозаписи [Постановление Правительства РФ № 567].

Президент Российской Федерации В.В. Путин своим указом от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития

Российской Федерации на период до 2024 года» главной задачей ставит снижение уровня дорожного травматизма. Для этого он выдвинул перечень решений, в число которых входит помимо повышения уровня профессиональной подготовки водителей транспортных средств внедрение новых технических и цифровых средств фиксации правонарушений [Указ Президента РФ № 204].

Уже доказано, что введение системы ТСАФ позволило достичь заметных качественных изменений в надзорной деятельности, однако существуют моменты, существенно снижающие эффективность применения данной системы. К ним, в частности, относится незавершенность административно-правового регулирования и недостаточная нормативная проработка со стороны органов исполнительной власти. Вышеуказанным определяется актуальность темы исследования. Существует необходимость административно-правового обоснования применения системы ТСАФ, а также выявления основных проблем реализации и определения перспектив развития данной системы.

Объектом исследования выступают общественные отношения, возникающие в надзорной деятельности в области безопасности дорожного движения с использованием специальных технических средств автоматической фиксации правонарушений.

Предметом исследования является система административно-правовых норм применения специальных технических средств автоматической фиксации правонарушений.

Цель исследования: определить административно-правовые основы и проблемы применения ТСАФ в целях регулирования деятельности по надзору в ОБДД.

Для достижения поставленной цели определены следующие задачи:

- 1) обосновать назначение использования специальных технических средств фиксации правонарушений, проанализировать понятие и виды;
- 2) определить нормативно-правовую основу применения ТСАФ;

3) выявить основы организационно-технического обеспечения применения ТСАФ и использования полученной с их помощью информации;

4) установить особенности производства по делам об административных правонарушениях, выявленных с помощью ТСАФ, и применения мер административной ответственности;

5) проанализировать зарубежный опыт применения ТСАФ;

6) выявить актуальные проблемы применения средств фотовидеофиксации;

7) определить перспективы развития законодательства и пути решения выявленных проблем по использованию ТСАФ.

В ходе проведения исследования будут применены следующие методы: аналитический метод – для анализа нормативно-правовой и нормативно-методической базы по вопросам применения ТСАФ; сравнительно-правовой метод, позволяющий выявить положительные и отрицательные стороны в практике надзорной деятельности в ОБДД с применением ТСАФ; методы научного познания, открывающие возможность оценить главные проблемы применения ТСАФ и определить основные тенденции совершенствования законодательств в данной области с помощью анализа отечественной и зарубежной практики; историко-правовой метод позволит определить степень эффективности использования ТСАФ на различных этапах развития общественных отношений.

Поскольку дорожно-транспортные происшествия до настоящего времени являются одной из острых социально-экономических и демографических проблем, они представляют повышенный интерес ученых, работающих в административной сфере. Их труды направлены на анализ состояния административно-правового законодательства с целью определения пробелов в работе системы государственного управления в области безопасности дорожного движения, а также определения направлений дальнейшего развития деятельности органов исполнительной власти при использовании средств автоматической фиксации административных правонарушений.

Весомый вклад в теорию административного надзора и административной ответственности внесли Зеленцов А.Б., Конопов П.И., Круглова Ю.Б., Краснов А.С., Серков П.П., Шергин А.П., Россинский Б.В. и др.

Изучением вопроса привлечения к административной ответственности по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, зафиксированных ТСАФ занимались Габова О.С., Головкин В.В., Дымберов А.Д., Ершов М.С., Иккерт А.В., Климович Е.В., Климова Д.В., Колобов П.С., Корчагин А.Ю., Моховая Т.А., Кураков Д.В., Назаров С.В., Панкин С.С., Панков Н.С., Рудаков Б.В., Руденко А.В., Такмакова Ю.В., Храпов И.С., Шуруханова Д.Н., Якомиов А.Ю. и др.

Труды вышеуказанных ученых позволяют не только увидеть основные проблемы в ОБДД на каждом этапе развития общества, но и проанализировать эффективность применения ТСАФ. Также они составляют научную базу исследования.

Нормативную базу определяют: Конституция Российской Федерации, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Федеральный закон от 26.03.2022 № 70-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции», Указы Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», постановление Правительства Российской Федерации № 1090 «О правилах дорожного движения», постановления Конституционного Суда Российской Федерации, Верховного Суда Российской Федерации, приказы МВД России в области ОБДД, иные нормативные правовые и судебные акты.

В эмпирическую базу исследования входят основные аспекты изучения деятельности в области дорожного движения с использованием автоматизированных средств в Российской Федерации с 2008 по 2022 годы.

Научная новизна исследования будет заключаться в конкретизации правовых положений по использованию ТСАФ, выявлении современных проблем их использования и определении рекомендаций по устранению выявленных проблем.

Структура работы определяется целями и задачами исследования. Включает введение, три главы, в которые входят семь параграфов, заключение, библиографический список и приложения.

В ходе написания работы широко применялась вычислительная и компьютерная техника, новейшие программные средства- WINDOWS – 2019, Microsoft Word, EXCEL, при этом использовались региональные базы данных с помощью локальных сетей, общероссийские базы данных, электронные системы «Консультант Плюс», «Гарант» и др.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

1.1. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ: ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ, ПОНЯТИЕ, НАЗНАЧЕНИЕ И ВИДЫ

Область дорожного движения является одним из наиболее ярких примеров, отражающих достаточно большое количество происходящих негативных событий, трактуемых как административные правонарушения. На законодательном уровне этот вопрос постоянно придается поиску его решений. Особо актуально решается проблема сокращения количества погибших лиц. Так, в 2006 году для решения данной проблемы была введена в действие Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006—2012 годах», которая предусматривала сокращение пострадавших к 2012 году в 1,5 раза по сравнению с 2004 годом [Постановление Правительства РФ № 100]. На данный момент в Российской Федерации происходит осуществление национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», в рамках которого идет развитие сети комплексов фотовидеофиксации.

В целях более эффективного реализации программы в 2007 году было принято решение о внесении изменений в КоАП РФ путем принятия Федерального закона от 24 июля 2007 г. № 210-ФЗ, которым установилась возможность применения автоматизированных средств, фиксирующих дорожные деликты в конкретный момент правонарушения [Федеральный закон № 210-ФЗ]. Далее была введена в действие Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах», целью которой по-прежнему является предупреждение противоправного поведения в

ОБДД при использовании автоматизированных средств фотовидеофиксации правонарушений [Постановление Правительства РФ № 864].

Таким образом, в России начали формироваться Центры (группы) автоматизированной фиксации административных правонарушений (далее — ЦАФАП) в области дорожного движения. Вообще в Российской Федерации активное использование системы автоматической фиксации правонарушений в ОБДД с централизованной обработкой информации во всех субъектах РФ началось с 1 июля 2008 года, при этом активное внедрение системы началось только с 2011 года.

Немного затронем историю возникновения автоматизированных средств фиксации. К середине 1960-х гг. сотрудникам Госавтоинспекции были вменены в работу первые технические средства – скоростемеры. Их конечно сложно соотнести с современными автоматизированными средствами, но они давали определенные положительные результаты при использовании. Суть их работы заключалась в измерении средней скорости движущегося автомобиля на участке дороги дистанцией 50 или 100 метров. Когда автомобиль поравняется с инспектором, цифра на шкале показывала его среднюю скорость.

В дальнейшем стали применяться новые средства, которые соответствовали последним мировым тенденциям. К таким технологиям можно отнести следующие приборы измерения скорости: «Фара», «Барьер», «Электроника ДИС- 1» и «Спидган». Затем в 1972 году в Госавтоинспекции проводили тестирование нового образца фотофиксации - «ФАИ» (фотоавтоинспектор). Суть его работы заключалась в том, чтобы, будучи закрепленным на ветровом стекле патрульного автомобиля, фиксировать скорость контролируемого транспортного средства. При этом с расстояния не более 2030 метров при превышении скорости последним, происходила его фотофиксация с регистрационным знаком, а также спидометр и часы работы инспектора.

С начала XXI века в мире начался выпуск переносных измерительные приборов. Главное место здесь занимали такие приборы, как видеофиксатор «Визир» и лазерный фотофиксатор «ЛИСД-2Ф». Особую роль их результаты

стали играть при рассмотрении дела в суде, когда необходимо предоставление доказательств [Габова О.С., с. 60-61]. Только с 2007 года после принятия нового законодательства, о котором было упомянуто выше, начали внедряться новые дорогостоящие системы автоматической фиксации. К концу 2010 года список средств пополнился новыми видами стационарных и передвижных автоматических регистраторов нарушения скоростного режима такими как: КРИС-С» и «КРИС-П», «Арена», «Рапира», «Стрелка», «Кречет», «Кордон», «Jenoptik Robot», а также системами, регистрирующими нарушения правил остановки и стоянки «Паркон».

В ноябре того же 2010 года в России ввели в действие аппаратно-программный комплекс измерения скоростного режима движущихся транспортных средств по видеокдрам «Автоураган-ВСМ». Его отличающим и положительным признаком стало отсутствие в составе видеофиксатора радара, который имел свои недостатки. Например, он не могу измерить скорость автомобиля в плотном потоке транспортных средств. При этом «Автоураган-ВСМ» отображает заранее замеренный участок дороги. Действие его заключается в следующем: при движении автомобиля по данному участку дороги сначала происходит распознавание его регистрационного номера, после чего происходит анализ времени прохождения данного отрезка пути. Затем исчисляется средняя скорость автомобиля и выносится решение на основе полученных данных [Храпов, Суховицин, с. 33].

Далее обратимся к вопросу об определении понятия ТСАФ. При анализе законодательной и нормативной базы мы видим, что четкого закрепления данного понятия законодательством Российской Федерации не предусмотрено, можно встретить только расшифровку аббревиатуры. «... работающие в автоматическом режиме специальные технические средства, имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения [ГОСТ Р 57144-2016]».

Исходя из Постановления Пленум Верховного суда, «.....под автоматическим режимом следует понимать работу соответствующего технического средства без какого-либо непосредственного воздействия на него

человека, когда такое средство размещено в установленном порядке в стационарном положении либо на движущемся по утвержденному маршруту транспортном средстве, осуществляет фиксацию в зоне своего обзора всех административных правонарушений, для выявления которых оно предназначено, независимо от усмотрения того или иного лица» [Постановление Пленума Верховного Суда № 20, ч. 2, п. 26].

Данная технология включает в себя автоматическую систему по обнаружению, фото- и видеосъемке событий, включающих признаки деликтов в ОБДД. Министерство внутренних дел Российской Федерации регулирует и определяет порядок взаимодействия автоматической и автоматизированной систем обработки данных, а также устанавливает требования к техническим средствам и оборудованию.

Состав комплекса фотовидеофиксации представляет собой сеть технических средств, располагаемых непосредственно на объектах улично-дорожной инфраструктуры и обеспечивающих в автоматическом режиме обнаружение и фотосъемку (или видеозапись) событий с признаками правонарушений, распознавание номерных знаков транспортных средств и передачу информации о зафиксированных событиях каналами связи в автоматизированную систему обработки данных [Климова, с. 240]. По мнению Панкова Н.С., особое место занимают автоматизированные комплексы, которые на сегодняшний день фиксируют более двух третей всех правонарушений в области дорожного движения [Панков, с. 645].

Назначение механизма ТСАФ проявляется в том, что он служит прямым основанием обеспечения безопасности в ОБДД. Раскроем его через цели и задачи механизма. Главной целью использования ТСАФ является обеспечение выявления фиксируемого события без участия человека (оператора), формирование и хранение необходимой и достаточной доказательной базы для вынесения постановлений по делам об административных правонарушениях [ГОСТ Р 57144-2016]. Одним из важных преимуществ системы является непрерывная работа, обеспечивающая постоянный контроль за ОБДД.

Перечень задач использования механизма ТСАФ в нормативных источниках также не закреплён. С помощью анализа научных исследований сформулируем данный перечень. Задачи использования комплекса фотовидеофиксации:

- 1) постоянный внешний контроль за движением и мониторинг на дорогах;
- 2) мотивация участников дорожного движения к соблюдению скоростных и иных ограничений, что в свою очередь приводит к снижению аварийности;
- 3) как известно, очень часто лицам, виновным в совершении правонарушения, удается избежать наказания, в этом случае работа ТСАФ позволяет реализовать принцип неотвратимости наказания, так как виновные в ДТП будут контролировать свое чувство безнаказанности;
- 4) анализ состояния аварийности на дорогах и учет статистических данных;
- 5) система ТСАФ играет большую роль в определении наличия или отсутствия состава административного правонарушения;
- б) помимо этого, рассматриваемый механизм дает возможность контролировать транспортные потоки, осуществлять прогнозирование развития дорожной обстановки [Корчагин, Моховая, с. 119].

Эффективность этих устройств для автоматического учета нарушений ПДД была подтверждена тем, что количество выявленных нарушений скорости на участках дороги, где они были установлены, в десять раз превышало показатели, полученные инспекторами дорожно-патрульной службы при нормальном контроле дорожного движения [Кураков, с. 64].

Что касается видов средств автоматической фиксации правонарушений в ОБДД, то в настоящее время в Российской Федерации существует три их основных вида: лазерные, радарные, видеофиксирующие.

Лазерные анализируют информацию на отдельном участке дороги, действуя с помощью коротковолновых импульсов с определенным временным

интервалом. Расчет скорости ведется на основании временной задержки каждой отраженной волны импульса.

Радарные системы, или радары, работают по принципу эффекта Доплера. Их датчики пускают электромагнитный сигнал и ловят его отражение. Так, например, если транспортное средство находится в движении, частота отраженного сигнала изменяется, и на основании ее колебаний аппарат определяет скорость.

Видеофиксирующие устройства используются для распознавания регистрационных знаков. Могут быть установлены как на дорогах общего пользования, так и на парковочных зонах. Фиксируют различные нарушения, но кроме превышения скорости.

Также систему ТСАФ можно классифицировать по месту размещения и способу использования на:

- стационарные – работают непрерывно, размещены по внешнему периметру зданий и дорог уличной сети, монтируются;
- подвижные – размещаются также как и стационарные, но используются в течение ограниченного промежутка времени в связи с периодической сменой места их установки, монтируются;
- мобильные – размещаются, а служебных транспортных средствах, не монтируются.

Далее в таблице 1 представлена основная классификация и входящие в них модели камер, установленных в городе Тюмени на 2022 год.

Таблица 1

Дорожные камеры в Тюмени. Классификация и модели

Классификация	Модели
Стационарный радар	Стрелка-СТ (старого образца), Стрелка-СТ (нового образца), Стрелка Плюс, Автоураган, Автодория, Арена, Кордон, Кречет-С, Крис, Одиссей

Пост ДПС (мобильный)	Бинар, Амата, Визир, Кукушка
Тренога	Арена, Крис, Амата
Камера проезда на красный свет	Перекресток
Контроль светофоров	Визир
Все остальные	Поток, Паркон-С (контроль остановки), Робот, ЛИСД-2Ф

Источник: [Онлайн карта камер]

Уже было отмечено, что активное внедрение автоматизированного комплекса фотовидеофиксации в ОБДД на территории Российской Федерации началось в 2008 году. И началось это с комплекса Арена – первого автоматического комплекса фотофиксации, производителем которого является ЗАО «Ольвия». Это радиолокационный радар, измеряющий скорость автотранспорта, движущегося через зону контроля. Комплекс представлен в виде треноги, на корпусе которого обязательно должна присутствовать пломба. В соответствии с теми задачами, которые решает данный комплекс, его оборудование можно разделить на три базовых элемента:

- 1) рубежи контроля (фоторадарные датчики) – его оборудование устанавливается на участке дороги с автоматической фиксацией нарушения скоростного режима;
- 2) линии связи (кабельные, оптоволоконные, радиосвязь);
- 3) центральный пост (сервер, рабочие места операторов, принтер, конвертовальная машина) – занимается приемом данных, поступающих с рубежей, их обработкой и хранением [Климова, с. 240].

На конец 2021 года в России использовалось 21,5 тысяч стационарных и передвижных камер фиксации ДТП, при этом за 5 месяцев 2021 года было вынесено 46,8 миллионов постановлений, что составило 86% от общего количества [Иккерт, 2022, с. 57]. При анализе статистических данных дорожно-транспортных происшествий, произошедших на участках дорог, контролируемых комплексами фотовидеофиксации, за 2022 год в Тюменской

области мы можем увидеть, что идет их постепенный спад (Рисунок 1). Это главным образом свидетельствует о положительном эффекте использования камер и эффективном исполнении задач комплексов.

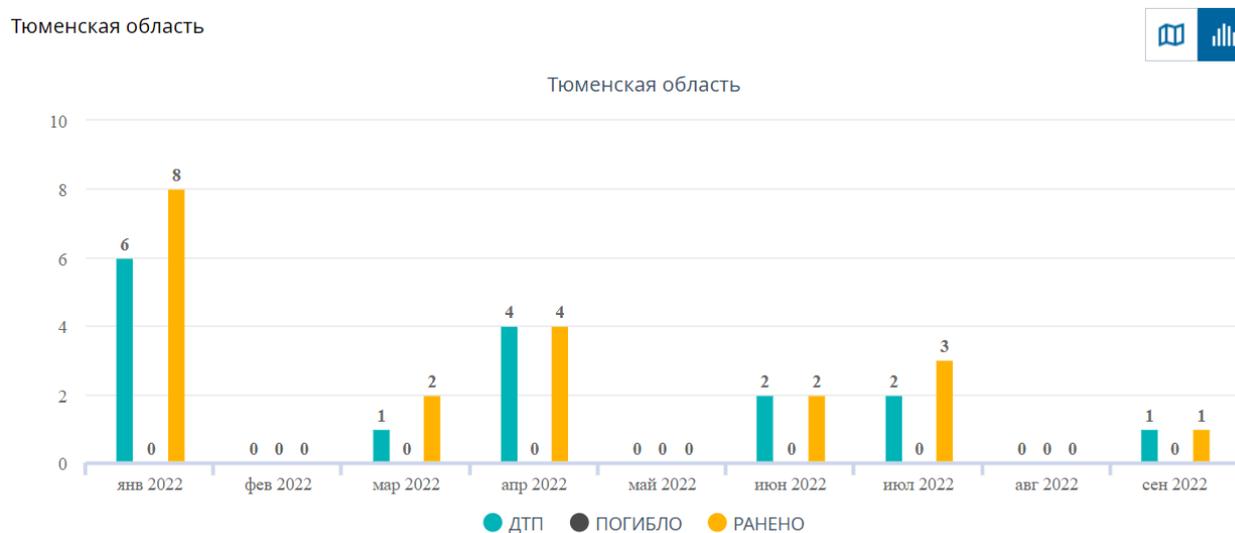


Рис. 1. ДТП на участках дорог, контролируемых системой автоматической фиксации правонарушений

Источник: [Госавтоинспекция: официальный сайт].

Из всего вышеизложенного видно, что использование автоматизированных систем началось намного раньше, чем в 2008 году, задолго до фундаментальных изменений в российском административном законодательстве. Исходя из истории развития видно, что результаты фотофиксации в спорной ситуации облегчают вынесение решения в отношении правонарушителя.

Механизм ТСАФ играет большую роль в области дорожного движения, так как обеспечивает постоянный контроль за движением на дорогах. Это – механизм, который работает независимо от человека, направлен на фиксацию правонарушения, а также осуществляет сбор и хранение необходимой для вынесения решения информации. Также при его использовании повышается ответственность водителей.

По основным видам они делятся на лазерные, радарные и видеофиксирующие, а по способу и месту размещения на стационарные, мобильные и подвижные. Также мы рассмотрели, какие основные модели камер размещены на территории города Тюмени в 2022 году.

1.2. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ПРИМЕНЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ

На международном уровне ОБДД регулируется в первую очередь Конвенцией о дорожном движении 1968 года, которая регулирует всю сферу дорожного движения. Согласно п. 1 ст. 7 Конвенции участники дорожного движения обязаны не подвергать других участников движения какой-либо опасности, а также не причинять ущерб государственной и иному виду собственности [Конвенция о дорожном движении, ст. 7, п. 1].

Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года унифицирует систему дорожных знаков на территории стран-участников. С данной системой дорожных знаков в последующем будет применяться знак «Фотовидеофиксация».

Далее рассмотрим нормативно-правовое регулирование на уровне Российской Федерации. Часть 3 статьи 55 Конституции Российской Федерации гласит: «...права и свободы человека и гражданина могут быть ограничены федеральным законом только в той мере, в какой это необходимо в целях защиты основ конституционного строя, нравственности, здоровья, прав и законных интересов других лиц, обеспечения обороны страны и безопасности государства [Конституция РФ, ч. 3, ст. 55]». Соответственно, задачами Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» являются: охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства

путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий [Федеральный закон № 196-ФЗ, ст. 1].

Также Федеральный закон № 196 обязывает органы местного самоуправления принимать все необходимые меры для обеспечения БДД. Статьей 10 он Закон установил следующее: во исполнение государственной политики в ОБДД компетентными органами разрабатываются федеральные, региональные и местные программы, которые в свою очередь направлены на снижение дорожных деликтов [Федеральный закон № 196-ФЗ, п. 10].

Пунктом 4 части 1 статьи 28.1 КоАП РФ установлено, что правонарушение, зафиксированное с использованием ТСАФ, является основанием для возбуждения дела об административном правонарушении [КоАП РФ, ст. 28.1, ч. 1, п. 4]. Таким образом, еще одно назначение механизма ТСАФ – это служить основанием для привлечения к ответственности. Ч. 3 ст. 1.5 КоАП РФ установлено, что лицо, привлекаемое к административной ответственности не обязано доказывать свою невиновность [КоАП РФ, ст. 3.5, ч. 3]. Однако в данном кодексе существует одно исключение для указанного положения, а именно, в примечаниях к ст. 1.5 КоАП РФ зафиксировано, что указанная выше норма не действует на случай фиксации правонарушения специальными техническими средствами. Данная норма вступила в силу с момента принятия Федерального закона от 24 июля 2007 г. № 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях». Следует отметить, что в подобных случаях к ответственности привлекаются собственники транспортных средств, а не водители [Федеральный закон № 210]. При этом в КоАП РФ отсутствует само понятие «собственника (владельца)» транспортного средства.

Также п. 1 ст. 26.8 КоАП РФ установлено, что ТСАФ обязаны иметь соответствующие сертификаты и проходить метрологическую проверку [КоАП РФ, ст. 26.8, п. 1]. Административная ответственность за правонарушения, установленные средствами фиксации, предусмотрена статьей 2.6.1 КоАП РФ.

Касаемо сферы финансирования внедрения системы ТСАФ, то этот вопрос регулируется в первую очередь Бюджетным кодексом РФ. Указанный закон устанавливает принципы эффективности использования бюджетных средств (статья 34) и принцип адресности и целевого характера бюджетных средств (статья 38), которые непосредственно связаны с распределением бюджета на приобретение, внедрение и эксплуатацию автоматических средств фиксации [БК РФ, ст. 34, 38], а именно момент недопущения нарушений при использовании бюджетных средств, выделяемых на эксплуатацию данных систем

Статьей 46 Бюджетного Кодекса установлено, что денежные взыскания, штрафы, выплачиваемые нарушителями в качестве административного наказания, подлежат зачислению в бюджеты субъектов Российской Федерации по нормативу 100% [БК РФ, ст. 46, п. 1, пп. 6.2].

Федеральный закон № 3-ФЗ статьей 11 устанавливает обязанность органов МВД руководствоваться в своей деятельности современными достижениями науки и техники [Федеральный закон № 3-ФЗ, ст. 11].

Законы № 44-ФЗ регулирует вопросы создания и функционирования механизма автоматической фиксации административных правонарушений на региональном или местном уровне исходя из выбранной соответствующим субъектом модели финансирования [Федеральный закон № 44-ФЗ].

Аналогичное положение можно увидеть и в Законе № 131-ФЗ, а именно в его статьях 14-16, которые накладывают обязанность на органы местного самоуправления обеспечивать дорожную безопасность в границах своего населенного субъекта в том числе и с помощью применения механизма ТСАФ [Федеральный закон № 131-ФЗ, ст. 14-16].

В 2018 году Президент РФ издал Указ № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». Данным указом была сформулирована цель устранения мест концентрации административных правонарушений и происшествий за счет внедрения новых цифровых технологий при обустройстве дорог, также

предусматривал внедрение современных автоматизированных средств фиксации нарушений правил дорожного движения, обеспечивающих контроль в ОБДД [Указ Президента РФ № 204, п. 8].

В 1993 году Правительство РФ Постановлением № 1090 закрепило основные Правила дорожного движения и установило Основные положения касательно допуска транспортных средств в эксплуатацию, а также наделило обязанностями касательно ОБДД должностных лиц [Постановление Правительства РФ № 1090].

В 2013 году Правительство РФ приняло Постановление № 20 «О внесении изменений в Правила дорожного движения РФ», согласно которому был принят новый специализированный дорожный знак-табличка «Фотовидеофиксация» за номером 8.23. Он является дополнительным к основному знаку. Также Правила были дополнены новой дорожной разметкой. Все это информирует участников дорожного движения о том, что ведется фото, видеонаблюдение специальными техническими средствами фиксации [Постановление Правительства РФ № 20].

Он применяется со следующим перечнем дорожных знаков: 1.1, 1.2, 1.8, 1.22, 3.1 - 3.7, 3.18.1, 3.18.2, 3.19, 3.20, 3.22, 3.24, 3.27 - 3.30, 5.14, 5.21, 5.27 и 5.31, а также со светофорами [Постановление Правительства РФ № 20]. При наличии данного знака участник дорожного движения предупрежден, что в зоне действия основного дорожного знака, либо на проходимом участке дороге, входящем в зону регулирования, осуществляется фото- или видеозапись специальными техническими средствами автоматической фиксации.

Однако, 31 декабря 2020 года Правительство РФ приняло новое Постановление № 2441 «О внесении изменений в приложение 1 к Правилам дорожного движения РФ и признании утратившими силу отдельных положений некоторых актов Правительства РФ», согласно которому знак 8.23, принятый рассмотренным выше Постановлением, утрачивает свою силу. Согласно новому Постановлению № 2441 с 1 марта 2021 вводится в действие новый дорожный знак за номером 6.22 под тем же названием «Фотовидеофиксация»,

который уже применяется как самостоятельный дорожный знак. Он размещен в разделе 6 «Информационные знаки» приложения № 1 к ПДД. Знак 8.23 полностью прекратил свое действие с 1 сентября 2021 года.

Знак 6.22 следует устанавливать вне населенного пункта на расстоянии от 150 до 300 метров до начала зоны действия камер фиксации, либо в населенном пункте, но со знаками 5.23.1, 5.23.2 и 5.25, обозначающими «Начало населенного пункта», также отметим, что при необходимости он может применяться как дополнительный знак к основному 8.1.1 «Расстояние до объекта», 8.13 «Направление главной дороги» и 8.14 «Полоса движения» [Постановление Правительства РФ № 2441]. Видимость знака должна обеспечивать не менее, чем со 100 метров при движении по любой полосе проезжей трассы.

Согласно пункту 26 раздела 1 Постановления Пленума Верховного Суда № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 КоАП РФ», основными характеристиками административного правонарушения в области дорожного движения являются место и время его совершения, соответственно автоматизированные средства должны содержать указанную информацию [Постановление Пленума ВС № 20, ч. 1, п. 26]. Пункт 27 гласит о том, что при фиксации деликта автоматическими средствами к ответственности всегда привлекается собственник транспортного средства согласно ч. 1 ст. 2.6.1 КоАП РФ, при этом не имеет значения физическое это или юридическое лицо [Постановление Пленума ВС № 20, ч. 1, п. 27].

Приказом МВД № 664 от 23.08.2017 установлено, что места установки средств автоматической фиксации определяются исходя из результатов анализа состояния аварийности на конкретных участках дорог с наибольшей вероятностью возникновения дорожно-транспортного деликта [Приказ МВД России № 664]. Также Приказом № 664 установлено, что информация, полученная с использованием ТСАФ, может быть использована как доказательство административного правонарушения. Следует отметить, что

одной из государственных функций по контролю и надзору в ОБДД является контроль с использованием системы ТСАФ [Приказ МВД России № 664, п. 31].

Порядок и деятельность по размещению средств фото-, видеофиксации правонарушений и предоставлению права на данную деятельность выделена в полномочия Росавтодора. Росавтодор (или Федеральное дорожное агентство) представляет собой орган исполнительной власти, который направляет свою деятельность в том числе на оказание услуг в области обеспечения транспортной безопасности на основании Постановления Правительства РФ № 374 [Постановление Правительства РФ № 374].

Национальным стандартом РФ ГОСТ Р 57144-2016 установлены общие требования к средствам автоматической фиксации правонарушений, включая их классификацию и технические требования к ним. Национальный стандарт РФ ГОСТ Р 57145-2016 в свою очередь содержит условия применения, правила размещения, установки и эксплуатации ТСАФ. Надзор за соблюдением требований национальных стандартов в рассматриваемой области возложен на Госстандарт (или Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии), также данное агентство оказывает управление государственным имуществом в сфере технического регулирования ТСАФ.

2 июля 2019 года было проведено заседание коллегии Генеральной прокуратуры РФ, повесткой которого стало обсуждение результатов проведенного анализа состояния законности в ОБДД. Такими результатами стали как снижение количества административных правонарушений в местах их фиксации автоматическими средствами, так и многочисленные нарушения законодательства при создании, внедрении и эксплуатации данных комплексов фиксации. По итогу проведенного собрания были подготовлены Методические рекомендации «Организация прокурорского надзора за исполнением законодательства при создании и эксплуатации комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения».

Указанные рекомендации освещают такие вопросы как: правовое регулирование применения комплексов фиксации; система органов контроля;

особенности организации прокурорского надзора; стандартные нарушения законов в рассматриваемой области; ответственность за данные нарушения; а также меры прокурорского реагирования [Методические рекомендации...].

Пунктом 2 Рекомендаций установлено, что для осуществления надзора за дорожным движением с использованием автоматизированной системы необходимо основание, таким основанием может служить решение руководителя подразделения Госавтоинспекции регионального органа МВД России, руководителя подразделения ДПС, руководителя подразделения Госавтоинспекции территориального органа МВД России на районном уровне [Методические рекомендации..., п. 2].

Согласно Методике определения мест размещения технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения выбор места размещения ТСАФ должен обосновываться достижением цели по повышению безопасности в дорожном движении, а не увеличением доходов в бюджеты Федерации и регионов [Методика определения мест]. Также согласно данной Методике при использовании ТСАФ следует ссылаться на Национальные стандарты РФ.

Также в данном параграфе работы затронем вопрос о том, на выявление каких видов нарушений ПДД направлена система СТСАФ. Виды правонарушений: пересечение ж/д переезда на запрещающий сигнал (ст. 12.10 КоАП РФ); проезд перекрестка на запрещающий сигнал светофора либо регулировщика (ст.12.12 КоАП РФ); пересечение стоп-линии (ст. 12.10; 12.12;12.16 КоАП РФ); наезд на велосипедные дорожки и тротуары (ст.12.15 КоАП РФ); пересечение сплошной разметки (ст. 12.15 КоАП РФ); движение по обочинам (ст.12.15 КоАП РФ); выезд на полосу для встречного движения (ст.12.15 КоАП РФ); нарушение предписания запрещающего знака – запрет движения грузовых автомобилей (ст. 12.16 КоАП РФ); нарушение предписания запрещающего знака (ст.12.16 КоАП РФ); выезд на полосу для маршрутного транспорта (ст.12.17 КоАП РФ); нарушение преимущества пешеходов для движения на пешеходном переходе (ст.12.18 КоАП РФ); невключение дневных

ходовых огней (ст.12.20 КоАП РФ); нарушение предписаний знака остановки и стоянки (ст.12.19 КоАП РФ); пользование телефоном за рулем без специального устройства (ст. 12.36.1 КоАП РФ); нарушение правил безопасности, а именно непристегнутый ремень (ст.12.6 КоАП РФ); превышение скорости (ст.12.9 КоАП РФ); а также поиск брошенных и угнанных ТС.

С июля 2008 года, то есть с начала активного использования автоматических систем фото-, видео-фиксации, развитие системы ТСАФ не стоит на месте. Так для того, чтобы определить участок дороги, на котором необходимо разместить данный механизм, рекомендуется использовать уже математические методы вычисления с влиянием на них максимального количества факторов. Главная задача, касаемо размещения ТСАФ заключается в снижении уровня аварийности на всех участках дорог и повышении правовой культуры участников дорожного движения.

Для решения указанной задачи необходимо в первую очередь провести анализ научных достижений в рассматриваемой области (научные разработки, проектная документация и документы по техническому регулированию, статистические данные за прошедшие года по аварийности на каждом исследуемом участке дороги и т.д.). Главное – необходимо разработать методику и программное сопровождение для расчета оптимальных мест по размещению ТСАФ исходя из уровня аварийности.

По мнению Назарова и Головкина, для решения этой задачи необходимо проработать возможность применения как статистических, так и детерминированных моделей [Назаров, Головкин, с. 2]. Разница между указанными моделями заключается в том, что статистическая модель может быть применена только к уже существующим участкам дорожных сетей, а детерминированная также и к проектируемым участкам.

При использовании статистической модели начальной точкой служит статистика ДТП за прошедшие периоды на конкретном месте, с конкретным временем, дорожными условиям, свойствами исследуемого потока ТС и т.п.

Все вышеперечисленные характеристики в данном случае влияют на определение места размещения ТСАФ. При определении места размещения камеры проверяется гипотеза о закономерности (случайности) произошедших ДТП с использованием одного из ранговых критериев проверки гипотезы случайности выборок (отсутствия тренда) [Назаров, Головкин, с. 3].

При использовании детерминированной модели в первую очередь анализируется проектная документация, характеристики фактического или мнимого транспортного потока, состояние дорожного покрытия, погодные и метеорологические условия и т.п. Задача состоит в построении детерминированных зависимостей (или алгоритмов расчета) для параметров движения транспортных средств по данному участку улично-дорожной сети и на этой основе определение необходимости и конкретного места установки камер фотовидеофиксации [Назаров, Головкин, с. 4]. Превосходство данной модели заключается в возможности прогнозирования параметров будущего дорожного обустройства и эффективности использования механизма ТСАФ.

Подводя итог, касаясь нормативно-правового регулирования применения специальных технических средств автоматической фиксации правонарушений в ОБДД, можно говорить о том, что на международном уровне данный вопрос не рассматривается, то есть нет четкого закрепления механизма ТСАФ. А сама область дорожного движения регламентируется принятой Конвенцией ООН о дорожном движении и Конвенцией о дорожных знаках и сигналах.

Иная ситуация на государственном уровне. Можно увидеть, что данный вопрос находит свое отражение во многих нормативно-правовых актах и иных локальных актах. При этом в федеральном законодательстве прослеживается отведение только некоторых единичных норм вопросам фиксации правонарушений механизмом ТСАФ. А уже иные акты, например, такие как методические рекомендации и т.д. посвящаются данному вопросу полностью.

Немаловажную роль при внедрении и эксплуатации механизма ТСАФ играют Национальные стандарты, или ГОСТы, которые дают все необходимые практические рекомендации и нормы. Также в данном параграфе работы был

определен перечень административных правонарушений, на выявление которых направлены камеры фото-, видеофиксации. Было выявлено наличие специализированного знака «Фотовидеофиксация» и история его изменения. Теоретически были обоснованы две основные модели определения места размещения камер на дорогах такие как: статистическая и детерминированная.

1.3. ОРГАНИЗАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ, РЕГИСТРАЦИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФОРМАЦИИ

В предыдущем параграфе работы уже было отмечено, что выбор места установки камер напрямую зависит от состояния аварийности на анализируемом участке дороги, то есть камера фиксации устанавливается там, где наблюдается наибольшее количество ДТП [Приказ МВД России № 664]. Период времени, на который устанавливается комплекс фотовидеофиксации, зависит от критериев мест концентрации ДТП таких, как месяц и сезон. А тип выбираемого средства фиксации (марка и модель) зависят от их технических возможностей, например, соответствие протяженности участка, на котором необходимо произвести контроль правонарушений [Методика определения мест, п. 2.2].

При этом определением места установки камер фотовидеофиксации на уличных сетях населенных пунктов или загородных трассах занимаются владельцы автомобильных дорог с обязательным согласованием Госавтоинспекции на региональном уровне [Методика определения мест, п. 1.6], а также Центр организации дорожного движения (далее ЦОДД), который также обеспечивает необходимые условия участникам движения для соблюдения ПДД.

Большую роль играет финансирование комплекса. Целевое финансирование комплекса фотовидеофиксации, исходя из национального

проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» следует, идет из средств федерального бюджета, но также средства выделяются и из региональных бюджетов. Сокращение государственного финансирования ведет к использованию и внебюджетных средств, а именно привлечение инвесторов: концессионные соглашения и договоры аренды комплексов фиксации.

Непосредственный запрос на установку системы фиксации делают органы ГИБДД исходя из статистики ДТП. В случае аренды камер, выбор места определяется государственными структурами, а в случае концессионного соглашения, в первую очередь учитывается мнение концессионера, так как ему происходит возврат инвестиций от оплаченных штрафов по постановлениям. А арендатор получает фиксированную сумму всегда.

Основные аспекты программного обеспечения технических средств автоматической фотовидеофиксации изложены в Национальном стандарте РФ ГОСТ Р 57145-2016. Так, перечень рекомендуемых участков дорог, где желательно устанавливать знак «фотовидеофиксации», указан в п. 5.1 ГОСТ Р 57145-2016, который применяется, при осуществлении надзора за дорожным движением. К таким участкам дорог можно отнести:

- 1) железнодорожные переезды, пешеходные и велодорожки, полосы для маршрутного транспорта, вблизи образовательных учреждений;
- 2) регулируемые перекрестки, участки дорог с ограниченной видимостью;
- 3) места с запретом и ограничением остановки и стоянки, участки дорог, где установлено ограничение по габаритам и массе ТС,
- 4) участки, предусматривающие смену скоростного режима;
- 5) участки дорог, не превышающие 200 м. в населенных пунктах и не превышающие 1000 м. вне населенных пунктов, и на перекрестках, где произошло три и более ДТП с пострадавшими в течение последнего календарного года вследствие административных правонарушений [ГОСТ 57145-2016].

Систему фиксации правонарушений можно перемещать в новое место в случае полной ликвидации причин и условий аварийности на контролируемом участке автодороги, либо в случае стабильного спада фиксируемых событий. Однако в прежнем месте следует устанавливать муляж или имитатор комплекса.

Отметим, что информация касательно мест установки камер должна в обязательном порядке отображаться в проектной документации владельцев автодорог и размещаться на их официальном сайте с географическими указателями и данными. Так, например, в городе Тюмень на 1 ноября 2022 года насчитывается 204 камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД (данная информация не изменилась с начала 2022 года).

На официальном сайте Госавтоинспекции (ГИБДД РФ) при выборе своего региона можно посмотреть интерактивную карту (см. Приложение 1), на которой отображены направления фиксации, описание комплекса камер, адреса установки системы и его тип, фиксируемое правонарушение [Госавтоинспекция: официальный сайт]. Также есть возможность масштабировать участки дорог, записывать координаты для поиска камер и радаров. Места расположения отмечены пиктограммами, при наведении на которые появляется название комплекса: Тренога, Стационарный радар, Контроль светофоров и все остальные. Данные комплексы были рассмотрены в первом параграфе работы.

Что касается мобильных комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД, то они могут быть установлены также и коммерческими организациями согласно договор концессии, в следующих местах:

- с повышенной аварийностью на автомобильных дорогах;
- в местах с отсутствующими стационарными средствами видеофиксации;
- обозначенных руководством местного управления ГИБДД;
- такие места должно быть видно водителям издали [Приказ МВД России № 664].

Сотрудников ГИБДД МВД России, использующих средства фотовидеофиксации, должно быть двое. На руках они должны иметь пакет документов, а именно: сертификаты на использование оборудования и свою квалификацию специалистов, также визу начальника регионального ГИБДД на право пользования указанными средствами точного места установки видеокамеры на конкретном участке дороги [Приказ МВД России № 664, раздел 3]. При автоматизированном управлении комплексом вся информация передается сразу на стационарные посты ДПС.

Как уже было отмечено ранее, ТСАФ, являющие измерительными приборами, обязательно проходят сертификацию с последующей выдачей им соответствующего свидетельства о метрологической проверке [КоАП РФ, ст. 26.8, п. 1]. Уполномоченным лицом по проведению процедуры обязательной сертификации выступает Федеральное государственное унитарное предприятие «ЗащитаИнфоТранс Министерства транспорта РФ», данное полномочие установлено Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 13.06.2017 № 222 [Приказ Министерства транспорта РФ № 222]. Данный приказ также утверждает форму сертификата соответствия необходимым техническим требованиям по сбору и обработке информации (см. Приложение 2). Уполномоченные на проведение проверки сотрудники для начала сами должны пройти специальную подготовку и тестирование.

Согласно ГОСТР Р 57145–2016 система фотовидеофиксации правонарушений в ОБДД должна:

- распознавать номера независимо от условий погоды и времени суток с вероятностью более или равной 90%;
- строиться на радиолокационном, индуктивном, пьезоэлектрическом, магнитном или лазерном принципах работы;
- иметь техническую исправность и быть без дефектов;
- фиксировать скорость от 20 до 250 км/час;
- при фиксации происшествия ориентироваться на отличительные признаки автомобиля;

- измерять скорость автомобиля дальше 50 метров, при наличии опции трекинга также фиксировать траекторию движения транспортного средства;
- при определении регистрационного номера применять инфракрасную подсветку, но не вспышку [ГОСТ Р 57145–2016].

Технические средства, имеющие стационарное управление должны размещаться:

- на индивидуальных стойках, консольных и рамных опорах;
- на опорах, стойках и колонках технических средств организации дорожного движения;
- на опорах стационарного электрического освещения;
- на элементах дорожных сооружений, в том числе мостов, путепроводов и тоннелей [ГОСТ Р 57145–2016, п. 6.12].

Комплекс должен быть обеспечен в условиях круглосуточной работы. Изображение транспортного средства должно позволять определить отличительные признаки последнего при распознавании его государственного знака. Регистрационный номер должен быть читаемым даже при увеличении изображения [ГОСТ Р 57144–2016, п. 6.5.2 и 6.6.1].

К конструкции предъявляются следующие требования, а равно она должна иметь: само оборудование фотовидеофиксации, измерительное оборудование, аппаратно-программное обеспечение, устройство обеспечения работоспособности [ГОСТ Р 57144–2016, п. 6.1.1].

Информация с комплексов фотовидеофиксации уходит в Центр автоматической фиксации административных правонарушений (ЦАФАП) ГИБДД, который принимает решение о вынесении административной меры водителю, нарушившему ПДД. Информация в ЦАФАП поступает с камер по связи GPS/ГЛОНАСС. Главная задача ЦАФАП – это исполнение административного законодательства.

Далее подробно рассмотрим порядок обработки информации и материалов, зафиксированных автоматическими комплексами:

1) вся процедура начинается с факта фиксации правонарушения системами фотовидеофиксации;

2) происходит распознавание камерой фиксации государственного регистрационного знака автомобиля;

3) формирование техническим средством файла формата jpg с фотоизображением автомобиля и окружающей обстановки и файла xml, содержащего следующие сведения: наименование и тип камеры с серийным номером; данные свидетельства о проверке и допуске камеры; место фиксации ДТП с географическими координатами (если механизм поддерживает GPS, ГЛОНАСС связь); дата и время деликта; вид совершенного деликта и иные дополнительные сведения;

4) анализ информации производит уполномоченный сотрудник, устанавливает наличие необходимой доказательной базы;

5) по базе данных выявляется собственник зафиксированного т/с;

6) принятие решение о возможности или отсутствии основания привлечения водителя к ответственности;

7) не позднее чем 15 суток уполномоченное лицо должно вынести постановление по делу на собственника автомобиля (к постановлению прикладываются материалы, поступившие с камер);

8) через ФГУП «Почта России» заказное письмо с копией постановления направляется владельцу автомобиля в течение 3 дней с даты вынесения постановления [Постановление Верховного Суда РФ № 11-ФД13-16];

9) владелец наделен правом обжалования постановления в течение 10-ти суток в вышестоящем компетентном органе или суде;

10) постановление отменяется только в связи с результатами прокурорской проверки;

11) происходит вступления постановления в законную силу: в течение 10 суток, если не поступило жалобы от собственника, и он получил отправление; если отправление вернулось в ЦАФАП, оно вновь возвращается адресату и вступает в силу через 10 суток с момента повторного отправления.

Подробный процесс обработки информации изложен Программной системе сбора и обработки данных [Программная система сбора...]. Разработан программный комплекс «Авангард», который дает возможность выбора варианта методики обработки и рассмотрения материала в зависимости от административного регламента. В Приложении 3 схематично изображен порядок обработки материалов ФВФ должностными лицами ЦАФАП ГИБДД (см. Приложение 3).

Информация, полученная с помощью специальных технических средств, может быть использована в административном процессе с целью привлечения правонарушителей к административной ответственности. Данное положение закреплено в п. 1 ст. 26.2 КоАП РФ. В предыдущем параграфе уже было отмечено, что в случае фиксации правонарушения специальным техническим средством к ответственности привлекается собственник (владелец) ТС [КоАП РФ, ч. 1 ст. 2.6.1].

Каждый раз, при вынесении одно из вышеуказанных решений необходимо проводить прокурорскую проверку материалов дела о правонарушениях, выявленных комплексами фотовидеофиксации. А именно, следует устанавливать правомерность составления протокола, постановления; обосновать факт возбуждения дела об административном правонарушении; проверить виновность лица в совершенном деликте на основании имеющейся доказательственной базы; определить верность квалификации правонарушения по действующему законодательству; проверить верность соотношения меры административной ответственности установленной КоАП РФ санкции [КоАП РФ, ст. 3.2-3.13, 29.10].

Подводя итог по всему вышеизложенному, мы видим, что информация как доказательственная база фиксируется в постановлении по делу об административном правонарушении. Этим объясняется особенность использования информации, полученной с помощью ТСАФ. Помимо этого, особенностью является то, что уполномоченный административный орган не обязан доказывать вину привлекаемого к ответственности лица. При этом

фактические данные событий, содержащие признаки правонарушений и полученные с использованием автоматизированных средств фотовидеофиксации должны быть достоверными и достаточными для определения сути правонарушения и его правовой оценки.

Выбор места комплекса фотовидеофиксации определяется после детального анализа конкретных условий местности, соответствия технических требований комплекса условиям дорожной организации (ограничениям скорости на месте и т.д.), а также финансово-экономического обоснования необходимости использования камер. При этом, главной целью выбора места должно оставаться обеспечение безопасности, а не в увеличении поступления средств в бюджет государства.

Мы выяснили, что финансирование может быть как целевым федеральным, так и не внебюджетным (аренда камер и концессионный договор). Разница между внебюджетными способами привлечения средств очевидна: арендатор не заинтересован в том, чтобы получить максимально возможное количество штрафов с камер. Все технические требования к комплексу, его установке, внедрению и эксплуатации содержатся в национальных стандартах РФ.

Подводя общий итог по главе 1, можно утверждать, что главная задача и особенность использования ТСАФ заключается в снижении уровня аварийности и повышении правовой культуры водителей, что непосредственно является национальной целью и ключевым моментом Стратегии национальной безопасности Российской Федерации.

Помимо федерального законодательства область фиксации правонарушений регулируются законами и подзаконными актами субъектов РФ, которые наряду с вопросы внедрения и эксплуатации механизма ТСАФ регулируют вопросы касаются финансовых аспектов создания и функционирования регионального сегмента. Также правовые акты нередко разрабатываются и применяются и на муниципальном уровне.

Практическое применение специальных технических средств фиксации правонарушений в области дорожного движения направлено в первую очередь на защиту безопасности граждан в дорожном движении через минимизацию совершения дорожных деликтов. По мнению Такмаковой Ю.В., эффективность данного механизма заключается в первую очередь в их функциональном ресурсе [Такмакова, с. 221], то есть с помощью современной системы ТСАФ удастся фиксировать все самые распространенные и наиболее существенные правонарушения в рассматриваемой области, а именно:

- 1) нарушение скоростного режима,
- 2) выезд на полосу, предназначенную для встречного движения и общественного транспорта,
- 3) пересечение стоп-линий,
- 4) не пристегнутые ремни водителей ТС и пассажиров на передних сидениях.

Это подтверждается тем, что комплекс фотовидеофиксации позволяет вести постоянный круглосуточный контроль транспортных потоков на выделенных участках дорог. Имеет свойство одновременно с помощью системы видеозаписи фиксировать несколько нарушений ПДД с достаточной степенью достоверности полученной информации, как правило, за счет распознавания государственных регистрационных номеров. Это все как раз и приводит к уменьшению числа дорожных правонарушений, снижению уровня летальных исходов, повышению эффективности надзора за дорожным движением и, в частности, является эффективным помощником для органов ГИБДД МВД России.

ГЛАВА 2. АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ВЫЯВЛЕННЫЕ СРЕДСТВАМИ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ

2.1. ОСОБЕННОСТИ ПРОИЗВОДСТВА ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ И МЕРЫ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Согласно статистическим данным на 2018 год с помощью комплекса автоматической фиксации подразделениями ЦАФАП ГИБДД было составлено и вынесено 105,9 млн. постановлений, что в свою очередь составило 82,7% от общего количества постановлений за рассматриваемый год и на 27,3% больше, чем в предыдущем 2017 году [Шурухунова, с. 279]. Мы можем наблюдать, что применение комплекса фиксации способствует реализации принципа неотвратимости наказания. Этому способствует то, что при выявлении правонарушений камерами и вынесении постановлений компетентными сотрудниками исключается их субъективное мнение.

При введении в действие средств автоматической фиксации в Российской Федерации также произошли изменения в части законодательного закрепления материально-правовых и процессуальных особенностей производства по делам, выявленным средствами фиксации, и применения мер административной ответственности. Так, производство по делам об административных правонарушениях, зафиксированных автоматизированными средствами фотовидеофиксации условно можно разделить на две стадии, которые в свою очередь делятся на конкретные этапы и административные действия.

Первая стадия непосредственно включает в себя процесс и порядок автоматической фиксации событий, содержащих признаки правонарушений в ОБДД комплексом автоматизированных систем, который мы рассмотрели в предыдущем параграфе работы. Вторая стадия касается уже технико-правового надзора и обработки юридических фактов нарушения участниками дорожного

движения установленных ПДД. Здесь и реализуются определенные административные действия [Ершов, с. 53].

КоАП РФ установлен особый, упрощенный порядок производства по делам за правонарушения, зафиксированные средствами автоматической фиксации, и привлечения к административной ответственности лиц их совершивших. Данный порядок устанавливает следующее:

1) для начала необходимо наличие основание для возбуждения дела, таким основанием служит факт зафиксированного ТСАФ правонарушения;

2) уполномоченные сотрудники производят визуальный осмотр полученного фотоматериала, подтверждают факт наличия административного правонарушения;

3) далее происходит поиск собственника автомобиля по базе данным исходя из даты регистрационных действий с автомобилем;

4) установление адреса собственника, куда в последствие будет направлено постановление в отношении последнего;

5) сотрудники ГИБДД в процессе упрощенного порядка производства протокол об административном правонарушении не составляют, сразу выносят постановление по делу без участия лица, признанного виновным в совершении административного правонарушения [КоАП РФ, ч. 3, ст. 28.6];

б) при этом постановление может иметь электронный вид с обязательным приложением к нему материалов, полученных средствами автоматической фотовидеофиксации. Юридическую силу документу дает усиленная квалифицированная электронная подпись [КоАП РФ, ч. 6, ст. 29.10]. По истечении трех дней копия постановления направляется лицу, в отношении которого зафиксирован факт правонарушения. Такая копия также должна быть заверена квалифицированной печатью подразделения ГИБДД;

7) в случае рассматриваемого деликта единственным видом административного наказания выступает административный штраф [КоАП РФ, ч. 1, ст. 3.5]. Но стоит отметить, что за некоторые правонарушения квалифицирующей статьей особенной части может быть предусмотрен и

другой вид наказания, например, лишение права управления транспортным средством либо административный арест, в таком случае назначается штраф в его максимальном размере, он составляет 5 тысяч рублей;

8) к ответственности в данном случае всегда привлекается собственник (владелец) транспортного средства, им может быть как физическое, так и юридическое лицо, данное положение закреплено в ч. 1 ст. 2.6.1 КоАП РФ. Как уже было отмечено в предыдущей главе работы, не всегда собственник фактически является виновным в административном правонарушении. В случае несогласия, постановление может быть обжаловано в вышестоящий орган, вышестоящему должностному лицу либо в районный суд по месту рассмотрения дела [КоАП РФ, ч. 1, ст. 30.1, п. 3]. Рассмотрения жалобы происходит в суде независимо от местонахождения ЦАФАП;

9) последний этап - обработка жалоб уполномоченными сотрудниками.

Если мы вновь обратимся к КоАП РФ, то можем заметить, что предусмотрена статья 1.5, согласно которой владелец ТС не обязан доказывать свою невиновность. В исследуемом вопросе данное правило не применяется, так как по разъяснению Конституционного суда данная статья не распространяется на случаи фото-, видеофиксации правонарушения специальными техническими средствами. В качестве доказательства своей невиновности владелец транспортного средства может предоставить либо полис ОСАГО, в котором в качестве водителя, допущенного к управлению, будет указано другое лицо (лица); договор аренды т/с; командировочное удостоверение, подтверждающее отсутствие собственника на месте совершения административного деликта; а также показания свидетелей, утверждающих, что за рулем на момент ДТП было другое лицо [Руденко, с. 456].

Однако, как показывает судебная практика, предоставление владельцем автомобиля указанных доказательств не гарантирует 100% отмены постановления. В доказательство этого суждения приведем два примера обжалования постановлений, вынесенных по идентичным основаниям.

Пример 1. Гр-ка М. была привлечена к административной ответственности за превышение допустимой скорости по ч. 2 ст. 12.9 КоАП РФ. На момент ДТП автомобилем управлял гр-н Р. В качестве доказательства М. предоставила полис ОСАГО, в который вписан гр-н Р. и показания второго. Судья Верховного Суда РФ удовлетворил жалобу и прекратил производство по данному делу.

Пример 2. Иная ситуация в случае гр-на А., он получил постановление, вынесенное сотрудником ЦАФАП, по аналогичному основанию. В Верховном суде в качестве доказательства он предоставил также полис ОСАГО, доверенность на гр-ку Х. и договор аренды на гр-на Х. с актом прима-передачи т/с. Однако по результатам рассмотрения дела Верховный Суд принял решение оставить постановление без изменения.

Из вышеуказанных примеров следует, что государственные органы по-разному применяют нормы закона и в их решениях присутствует субъективный аспект.

Рассмотрим еще пару примеров обжалования постановления сотрудников ЦАФАП ГИБДД. В отношении гр-на Ш. было вынесено постановление сотрудником ЦАФАП ГИБДД по ч. 2 ст. 12.9 и назначено наказание в виде штрафа в размере 500 рублей. Гр-н Ш. предоставил в суд кассационной инстанции расписку о сдаче государственного номера на хранение в подразделение ГИБДД, однако доказательств управления автомобилем другим лицом он не предоставил. Судья Верховного Суда РФ выяснил, что сотрудник ГИБДД, которому на хранение были переданы номера, в штате не числится. В результате чего Верховным судом постановление в отношении гр-н Ш. не отменено [Постановление Верховного суда РФ № 85-АД22-1-К1].

В отношении гр-н С. было вынесено постановление сотрудником ЦАФАП ГИБДД по ч. 2 ст. 12.9 и назначено наказание в виде штрафа в размере 500 рублей. Гр-н С. подал жалобу на данное постановление. После чего сотрудником ЦАФАП были внесены изменения в части изменения географических координат места происшествия, посредством вынесения

определения о внесении изменений в постановление. Судья Верховного Суда пришел к выводу нарушения прав гр-на С., постановление нижестоящей инстанции отменил [Постановление Верховного суда РФ № 15-АД16-8].

В связи с принятием Федерального закона № 471-ФЗ появилась возможность электронного уведомления собственника транспортного средства о вынесенном постановлении через Единый портала государственных и муниципальных услуг. Также стала доступной услуга подачи жалобы через ту же систему и получения решения по поданной жалобе. С момента вступления в силу ФЗ № 471 через Государственные услуги было подано 110 тысяч жалоб на постановления в рассматриваемой области [Панкин, с. 46].

Через систему госуслуг постановление считается доставленным владельцу т/с: на следующий день за днем размещения его в личном кабинете; либо входа владельца в личный кабинет в течение семи дней со дня размещения постановления на портале.

Контроль за исполнением административных наказаний возложен на органы ГИБДД. Виновное в административном правонарушении лицо обязано уплатить штраф. Процедура выглядит следующим образом:

- на уплату штрафа законодательством предусмотрено 60 суток, по истечении которых штраф должен быть оплачен, либо подано заявление о рассрочке, либо отсрочке платежа (в течение 30 календарных дней можно предусмотрена уплата 50% суммы штрафа);

- оплата штрафа означает исполнение постановления и прекращение производства по делу;

- при неоплате штрафа могут быть следующие последствия: 1) второй экземпляр постановления направляется в службу судебных приставов по месту проживания собственника автомобиля в целях принудительного взыскания штрафа; 2) составляется протокол по факту неисполнения с последующим направлением его в суд по месту проживания, идет привлечение собственника т/с к ответственности согласно ч. 1 ст. 20.25 КоАП РФ;

– по истечению двух лет уклонения владельца автомобиля от уплаты штрафа производство по делу прекращается в связи с истечением срока исковой давности.

Таким образом, на основании информации, полученной системой ТСАФ и использованной в качестве доказательства, собственник транспортного средства будет числиться в электронной базе ГИБДД как лицо, привлеченное к административной ответственности. Хотя и фактически в момент фиксации за рулем находился другой человек, и штраф был уплачен фактическим виновником. В дальнейшем при совершении подобного правонарушения к данному лицу снисхождений не будет, смягчающие обстоятельства никакой роли сыграть не смогут. Что в свою очередь уже может привести к лишению данного лица права управления транспортным средством сроком на один год. По итогу такой ситуации лицо, не совершившее фактически административного правонарушения, установленного с помощью камер автоматической видеофиксацией нарушений, но признанное виновным, претерпевает негативные правовые последствия.

Получается, что отрицательным моментом использования информации, полученной с помощью ТСАФ, является то, что таким образом отсутствует возможность установления и привлечения к ответственности непосредственного нарушителя, находящегося за рулем ТС в момент ДТП. Таким образом, использование информации не может считаться неоспоримой доказательственной базой привлечения владельца ТС к ответственности. Я полностью согласна с мнением А.В. Иккерта о том, что целесообразно было бы исключить категорию повторности при рассмотрении дела об административном правонарушении в случае совершения типичного правонарушения, выявленного с использованием специальных автоматизированных систем [Иккерт, с. 40].

Положительным и качественным моментом стала возможность уведомления собственников автомобилей в электронном виде посредством

ЕПГУ, она в свою очередь упростила процедурную деятельность уполномоченных органов ГИБДД.

2.2. ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ПРОФИЛАКТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ КОМПЛЕКСА АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ И ПРИМЕНЕНИЯ МЕР АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

В европейских странах так же, как и в России, применяются достижения научного прогресса. Применение технических средств в целях профилактики дорожных правонарушений широко применяются за рубежом. Данные комплексы фиксации в первую очередь направлены на выявление таких деликтов, как: нарушение скоростного режима, нарушение правил проезда перекрестков, дорожной разметки, так как данные правонарушения в большинстве случаев приводят к самым негативным последствиям, а именно к травматизму и гибели людей, поэтому внедрение интеллектуальных систем стоит на первом месте для устранения таких негативных последствий [Колобов, с. 15].

По статистическим данным на 2020 год, например, в Германии установлено 5 тыс. технических средств фиксации, Великобритании – более 6 тыс., США – 4 тыс. и Франции – 3 тыс. камер [Климова, с. 243]. Сюда также входят Центры приема и обработки полученной информации.

Германия практикует установление стационарных радаров как на автобанах, так и в населенных пунктах. На автобанах есть соответствующее табло, которое сообщается участникам дорожного движения о том, что ведется контроль. Некоторая техника предназначена для фотографирования водителей мотоциклов со спины, но минус в том, что она дорогостоящая (доходит до нескольких тысяч евро). Помимо этого, в Германии широко применяются мобильные станции и ручные приборы. Мобильные могут быть размещены на треножниках вдоль дорог в самых неприметных местах и автомобилях

полиции, таким образом, наблюдение может вестись даже из самого непримечательного места или автомобиля, особенно с автобанов [Превышение скорости движения...].

Не менее интересный опыт в Австралии. Так, например, в штате Новый Южный Уэльс Правительство активно внедрило камеры, фиксирующие использование водителем смартфона за рулем, при помощи нейросетей [Штрафующие за использование телефона]. Система сама фиксирует нарушителя при помощи анализа изображения. Но здесь тоже есть минус – ошибочный анализ изображения. На этот случай решение об административном наказании выносит обученный компетентный орган и должностные лица.

Так же, как и в Российской Федерации, для предупреждения водителей устанавливается специализированный знак, предупреждающий водителей о наличии камеры фиксации правонарушения. Так, например, в Германии и Финляндии данный знак устанавливается на расстоянии за 300-500 метров до механизма фиксации ДТП. А в целях более эффективного сокращения количества ДТП камеры могут быть установлены лишь в качестве профилактического метода, самой камеры может и не быть.

В Англии тоже места расположения радаров информируются с помощью соответствующего знака, но так как в Англии активно применяется закон о защите информации, то камеры должны располагаться на открытом месте. Однако собственники камер не сразу стали беспрекословно исполнять эту обязанность. Ситуацию разрешили благодаря действиям Национальной автомобильной ассоциации в 2001 году, которая выдвинула предложение об окрасе радаров в ярко-желтый цвет и установлении перед ними предупреждающего о съемке знака.

Главным аргументом членов Ассоциации были положения Всеобщей Декларации прав человека о недопущении нарушения прав человека несанкционированной съемкой. Так государственные органы приняли необходимые меры и теперь в Англии не менее чем за 60 метров стоит предупреждение о съемке, если ограничение скорости на участке дороги

достигает 64 км/ час, если скорость допускается выше, то информирование необходимо за 100 метров.

Главным доказательством того, что цель применения камер состоит не в финансовом обеспечении казны государства, является выпуск в 2005 году официальной карты с отображением всего комплекса камер, состоящего из 5 тысяч единиц. При этом отмечено снижение количества ДТП за счет знания водителями мест. Автолюбители уже не прибегают к экстренному торможению в местах расположения радара, что в свою очередь не приводит к дорожному деликту.

Еще один интересный опыт Великобритании в применении комплекса фиксации заключается в следующем: при фиксации радаром превышения скорости водитель т/с видит однократную вспышку на радаре, в случае не приведения скорости в допустимый интервал, водитель видит вторую вспышку, в результате чего уже обеспечен административный штраф за превышение скоростного режима. Если водитель продемонстрирует пренебрежительное отношение и увидит третью вспышку, это означает увеличение штрафа в многократном размере [Actibump: удобное решение...].

Идентичные ситуации с предупреждающими знаками на Кипре. Автолюбители обвинили органы полиции в коррупции ссылаясь на их желание пополнить казну за счет штрафов, так началась волна массовых недовольств. Только в 2000 году Правительство Кипра приняло поправку к закону о дорожном движении, а именно установило обязанность установления предупреждающего знака. Так знак должен размещаться на расстоянии за 2,5 км от системы фиксации с отображением координат ее местонахождения.

Аналогично в Италии был принят соответствующий закон. О наличии радаров во Франции предупреждается за 200 метров. В странах азиатской части континента, например, в Израиле и Арабских Эмиратах, до сих не предусмотрены предупреждающие знаки.

Вопрос о привлечении собственников к административной ответственности в случае невозможности установления фактического

нарушителя актуален и за рубежом, например, в Финляндии и Швеции. В законе Великобритании «О правонарушениях в дорожном движении» в ст. 68 это звучит так: «...собственника, на имя которого зарегистрировано транспортное средство» [Закон о нарушителях...]. В связи с этим можно предложить внести поправки в ч. 1 ст. 2.61 КоАП РФ, а именно дополнить ее таким положением: «собственник (владелец), на имя которого транспортное средство зарегистрировано в установленном законодательством порядке».

В отличие от законодательства Российской Федерации в КоАП Республики Казахстан присутствует четкое закрепление определение понятие «автоматические средства фиксации», так в статье 34-1 они трактуются, как: «сертифицированными специальными контрольно-измерительными техническими средствами и приборами в статьях настоящего Кодекса следует понимать технические средства и приборы наблюдения и фиксации правонарушений, прошедшие метрологическую поверку, фото-, видеоаппаратуру, фиксирующие факт и время совершения правонарушения, вид, марку, государственный регистрационный номерной знак, а также скорость и направление движения транспортного средства» [КоАП Республики Казахстан, ст. 34-1].

Далее рассмотрим вопрос административного наказания в зарубежных странах. Так в Эстонии при въезде в зону действия радара за каждый километр превышения установленной скорости размер штрафа увеличивается на 3 евро. При превышении скорости на 21 км/час размер штрафа может дойти до 28 тыс. российских рублей.

Более суровая ситуация в Норвегии, где размер наказания увеличивается за каждые 5 км нарушения скоростного режима, при этом уже за превышение скорости на 20 км/час придется заплатить приблизительно 80 тысяч российских рублей, а при более чем 26 км/час – размер штрафа дойдет до 80 тысяч, плюс к этому предусмотрено лишение права управления транспортным средством сроком от трех месяцев до трех лет. Иногда любителей скорости могут лишить свободы на срок до 18 суток в случае превышения скорости на 45 км/час

[transport.wa.gov.au]. В Швейцарии применяется немного другая система наказаний, происходит учет финансового состояния правонарушителя при превышении скоростного режима на 20 км/час [transport.wa.gov.au].

Таким образом, в зарубежных странах законодательство ориентируется в первую очередь на материальную ответственность правонарушителей в ОБДД. В этом есть свое преимущество: размер штрафа за рубежом достаточно высокий, что «бьет по карману» нарушителям. Другие меры административной ответственности как изъятие транспортного средства или лишения права управления применяются реже и в случаях, когда правонарушитель не желает добросовестно уплатить штраф. В общем, зарубежная практика применения средств автоматической фиксации показывает снижение концентрации правонарушений на тех участках дорог, где установлена данная система, т.к. участники дорожного движения привыкают к надзору за соблюдением ПДД.

Практика показывает, что размер штрафа зависит от действий водителей, окончательный его размер в некоторых странах не закреплен на законодательном уровне, при этом размеры штрафов превышают установленный в России его размер в многократном размере. Отсюда следует вывод, что у водителей в зарубежных странах меньше желания нарушать ПДД.

Подводя итог по главе 2, можно отметить основные особенности административной ответственности за правонарушения, выявленные специальными средствами автоматической фиксации:

1) к ответственности в данном случае привлекается исключительно собственник (владелец) транспортного средства, им может быть как физическое, так и юридическое лицо;

2) постановление по делу выносится без участия виновного лица и без составления протокола о правонарушении;

3) единственный предусмотренный законодательством вид административного наказания в данном случае – это штраф;

4) также определен упрощенный порядок обжалования постановления путем подачи обращения (жалобы) в вышестоящий орган или вышестоящему

должностному лицу, либо в районный суд в течение десяти дней с момента получения копии постановления по делу;

5) копия постановления на бумажном носителе, заверенная печатью, заказным письмом, либо в электронном виде, усиленная квалифицированной электронной подписью, направляется виновному лицу в течение трех дней с момента вынесения решения по делу.

Что касается зарубежного опыта, то несмотря на его большую схожесть с российским опытом применения автоматических средств фиксации правонарушений в зарубежных странах все же присутствует свои уникальные особенности, особенно это касается превышения установленного скоростного режима. Главной отличительной особенностью является то, что у водителей в зарубежных странах уже сформировалась правовая культура и правосознание, в первую очередь это связано с достаточно высоким размером такого вида административного наказания как штраф. Автолюбители во многих странах достаточно адекватно воспринимают ограничение скоростного режима до 30 км/час.

ГЛАВА 3. ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ

3.1. АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ СПЕЦИАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ

Ранее мы выяснили, что 2 июля 2019 года было проведено заседания коллегии Генеральной прокуратуры РФ, на котором проводилось обсуждение результатов проверки текущего состояния применения комплекса автоматической фиксации правонарушений в области дорожного движения. Главным выводом стал факт финансового обогащения государства и предпринимателей за счет средств фиксации административных правонарушений путем получения штрафов от правонарушителей как средства административного наказания. А вопрос дорожной безопасности, который должен стоять на первом месте, отходит на второй план.

На этот счет в 2019 году высказался Президент РФ В.В. Путин: «Цель установки камер — снижение аварийности и травматизма на дорогах, сохранение жизни людей. Не нужно эти камеры, особенно на опасных участках, специально скрывать и прятать. В этом случае происходит прямая подмена смысла всех этих мероприятий — вместо того чтобы дисциплинировать водителей, их просто подводят под штраф [Путин потребовал не прятать...]».

Президент РФ в обязательном порядке дал установку Правительству РФ по информированию водителей о местах размещения автоматизированных систем дорожных камер. Помимо этого, решить данный вопрос поможет отмена штрафных санкций со стороны ГИБДД за нарушения правил, которые зафиксированы камерами, установленными в неправильном месте. В ответ на указание Президента РФ Правительство предоставило суждение об отказе от

концессионных соглашений или ужесточении требований к ним. Однако, на текущий момент данная проблема остается нерешенной.

Еще одной актуальной проблемой на данный момент остается эксплуатация камер ненадлежащего качества и некорректной работой. В рамках той прокурорских проверок в 2021 году региональными прокурорами выявлены следующие нарушения:

1) выявление неработающих радаров из-за их технической непригодности с 2019 по 2021 годы в количестве 210 единиц на общую сумму 130 миллионов рублей было осуществлено в Белгородской области;

2) в связи с некорректным определением скорости стационарными средствами фиксации при условии их верной установки сотрудниками ГИБДД было вынесено в отношении водителей 6,5 тысяч штрафов на общую сумму более 4,2 миллиона рублей в Нижегородской области в пятидневный период с 21 по 26 августа 2021 года;

3) в связи с халатностью компетентных лиц по перенастройке камер в Подмоскowie на трассе камеры фиксировали превышение установленной скорости 90 км/час при условии законодательного закрепления изменения скоростного режима на данном участке до 110 км/час;

4) неправильная установка камер также является распространенным нарушением, так радары установлены за пределами МКДТП в Дагестане, Карелии, Бурятии, Краснодарском, Хабаровском краях, Иркутской, Кировской, Нижегородской, Новгородской, Новосибирской, Московской, Омской, Самарской, Ульяновской областях;

5) неисправные и исправные, но не работающие камеры в связи с неисполнением своих обязанностей органами исполнительной власти были обнаружены в Республике Марий Эл, Архангельской, Владимирской, Воронежской, Магаданской, Оренбургской, Саратовской, Томской областях и ХМАО [Камеры получили...].

Исходя из анализа результатов проверок региональных органов прокуратуры по состоянию законности эксплуатации автоматических средств

фиксации правонарушений, а также анализа судебной практики в рассматриваемой области, весь комплекс проблем можно разделить на две основные группы: организационно-технические и правовые проблемы.

Первая группа проблем, связанных с техническим несовершенством средств фиксации включает в себя такие ошибки, как:

- техническая неисправность комплекса фиксации правонарушений (например, некорректное определение скорости транспортного средства).

До 2019 года камеры определения скорости фиксировали среднюю скорость автомобиля на контролируемом участке, но впоследствии от данного метода отказались, и камеры начали фиксировать нарушение максимально допустимой скорости. На текущий момент данный вопрос становится вновь актуальным. Предлагается перейти к использованию ТСАФ, контролирующих среднюю скорость движения транспортного средства через ее фиксацию от начальной до конечной точки контролируемого участка с известной протяженностью [Рудаков, с. 31-32].

- невозможность точного определения транспортного средства правонарушителя при высокой плотности движения на контролируемом участке дороги (например, в результате дорожно-транспортного происшествия к ответственности может быть привлечен владелец транспортного средства, которое двигалось за автомобилем, чей водитель непосредственно нарушил ПДД);

- ошибочное привлечение к административной ответственности в связи с некорректным и неточным распознаванием государственного регистрационного знака (случай актуален при наличии аналогичных государственных номеров);

- неправильное определение места размещения комплекса фиксации правонарушений (например, радар фиксирует нарушение максимального ограничения скоростного режима вне зоны действия знака ограничения максимальной скорости движения).

Вторая группа проблем связана с процессуальными нарушениями при изучении показаний средств фиксации уполномоченными сотрудниками и их использование в качестве доказательственной базы.

В качестве примера рассмотрим случай: гр-н А. 21 января 2020 года двигался на транспортном средстве по полосе, предназначенной для движения инвалидов. 27 января он получил постановление из ЦАФАП ГИБДД за правонарушение, предусмотренное ч. 2 ст. 12.19 КоАП РФ, и назначении наказания в размере 5 000 рублей. При выяснении материалов дела было установлено, что сотрудник ЦАФАП ГИБДД не заметил на транспортном средстве опознавательный знак «Инвалид». В результате суд принял решение об отмене постановления [Решение № 21-499/2020]. Это яркий пример невнимательной работы уполномоченного сотрудника. Невинность гр-на А. не оставляет сомнений.

В предыдущих параграфах работу было упомянуто о том, что собственник транспортного средства может обжаловать постановление в вышестоящий орган или суд. Однако исходя из практики, положительное решение в пользу владельцев автомобилей принимаются достаточно редко в связи с тем, что доказать факт ошибочного показания средства фиксации достаточно трудно и порой невозможно. Как правило, судебные органы в своей деятельности оперируют фактом наличия действительного сертификата на техническое средство, что в свою очередь свидетельствует о точной и корректной работе последнего.

Из этого можно сделать вывод, что уполномоченным органам следует тщательно исследовать полученные материалы с камер фиксации. Пока что практика показывает обратное, постановления выдаются в большом количестве только на основании того, что средство фиксации имеет соответствующий сертификат на допуск в эксплуатацию.

Существует еще одна проблема обеспечения дорожного движения – экономическая. Как известно, денежные средства (речь идет о штрафах) распределяются из бюджета на различные нужды. Предлагается для более

эффективного обеспечения безопасности дорожного движения осуществить целевое перераспределение денежных средств между региональными дорожными фондами.

Одной из наиболее актуальных проблем использования автоматизированных средств фиксации правонарушений в ОБДД является факт того, что установление камер является коммерческой целью. Тех, кто может устанавливать комплексы фиксации, выбирают соответствующие госорганы. На законодательном уровне за концессионерами закреплено право посредством концессионных соглашений с властями собирать штрафы посредством поставки постановлений и отслеживания их оплаты. За свою деятельность концессионеры получают процент от штрафов. В этом и проявляется их заинтересованность.

Владельцы средств фотовидеофиксации знают, в каком месте выгодно установить систему, и это зачастую не места с повышенной концентрацией аварийности. Исходя из этого видно, что владельцы средств фиксации не преследуют цель снижения количества ДТП, а как раз напротив. Но, несмотря на все это статистика показывает снижение аварийности на дорогах. Так, в среднем при установке средств фиксации количество ДТП сокращается на 13%, то в случае с камерами, установленными дополнительно в рамках концессионных соглашений, безопасность движения повышается на 19% [Могут ли камеры...].

По результатам проверок состояния законности в области дорожного движения региональными органами прокуратуры РФ также был выявлен положительный эффект использования комплексов фиксации правонарушений на дорогах, проявляющийся в снижении общего количества ДТП. Но, помимо положительных моментов было выявлено большое количество нарушений законодательства, а именно:

- необоснованное привлечение собственников транспортных средств к административной ответственности;
- незаконное освобождение их от ответственности;

– ненадлежащая эксплуатация камер либо эксплуатация камер с неисправностями, а равно некорректная работа технических средств.

3.2. ПУТИ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ

В предыдущем параграфе работы были рассмотрены актуальные проблемы применения специальных технических средств автоматической фиксации правонарушений в области дорожного движения. Для комплексного решения указанных проблем рекомендуется внести дополнения в законодательство Российской Федерации в области дорожного движения.

Первый момент – в ч. 1 ст. 2.61 КоАП РФ внести дополнение: «собственник (владелец), на имя которого транспортное средство зарегистрировано в установленном законодательством порядке». Данное положение актуально в настоящее время в связи с тем, что при вынесении постановления об административном правонарушении сотрудники ЦАФАП ГИБДД самостоятельно определяют лицо, которое понесет административное наказание. Согласно гражданскому законодательству по договору купли-продажи покупатель автоматически становится собственником транспортного средства с момента подписания договора.

Однако в этот момент идет не состыковка с административным законодательством, так как право покупателя еще не зарегистрировано в установленном законом порядке (а равно отсутствует свидетельство о регистрации транспортного средства на нового собственника). В этот момент перед сотрудниками ЦАФАП стоит задача выбора владельца автомобиля.

Второй момент - дать законодательное определение понятия «специальные технические средства автоматической фиксации».

В ходе исследования было установлено, что четкого закрепления данного понятия в законодательстве не предусмотрено. В Национальном стандарте

ГОСТ Р 57144-2016 предусмотрена только расшифровка аббревиатуры. В Национальном стандарте ГОСТ Р 57145-2016 дается определение понятия «аппаратно-программное обеспечение технических средств автоматической фотовидеофиксации» [ГОСТ Р 57145-2016, ч. 3, п. 3.1], но не самих технических средств фиксации, а также Национальный стандарт определяет значения терминов, составляющих данное понятие.

Также вопрос раскрытия рассматриваемого понятия затрагивается в постановлении Пленума Верховного Суда РФ № 20. Однако постановлением предусмотрено только раскрытие такого определения как «автоматический режим», под которым понимается работа соответствующего технического средства фиксации правонарушений [Постановление Верховного Суда РФ №20, ч. 2, п. 26].

При анализе опыта применения комплексов фиксации зарубежными странами было установлено, что в Кодексе об административных правонарушениях Республики Казахстан четко закреплено определение данного понятия. «...фиксирующие факт и время совершения правонарушения, вид, марку, государственный регистрационный номерной знак, а также скорость и направление движения транспортного средства» [КоАП Республики Казахстан, ст. 34-1].

Исходя из всего вышеизложенного рекомендуется сформулировать определение понятия, которое будет содержать аналогичные Казахстанскому законодательству данные о том, какие факты должны быть зафиксированы камерой. Например, специальные технические средства автоматической фиксации – это «совокупность технических и программных средств, работающих без непосредственного воздействия на них человека, размещенных в установленном порядке в стационарном положении либо на движущемся по утвержденному маршруту транспортном средстве, предназначенных для сбора, обработки, хранения и передачи зафиксированной информации, а также сервисного обслуживания и диагностики, фиксирующих в зоне своего обзора факт и время совершения правонарушения, вид, марку, государственный

регистрационный номерной знак, а также скорость и направление движения транспортного средства».

Третий момент – в России разработана Методика определения мест размещения технических средств, однако она является рекомендательным документом. Положения Методики тесно переплетаются с положениями Национальных стандартов, которые также не являются обязательными. В них четко закреплены места, в которых желательно устанавливать систему фотовидеофиксации и иные технические и организационные моменты.

Так, в дополнениях к законодательству о дорожном движении следует закрепить положение о том, что при определении мест установки средств фиксации правонарушений, следует исходить из аудита безопасности дорожного движения и выявления мест с повышенной вероятностью возникновения ДТП, а не там, где это выгодно владельцам камер, как происходит в настоящее время. Также необходимо обязательное согласие органов ГИБДД, местной администрации и владельца автомобильной дороги.

То есть новые положения должны содержать четкий перечень мест установки камер, процедуру их размещения, эксплуатации и технические требования к ним. А все ранее установленные камеры должны пройти обязательный аудит и проверку их эффективности. Не соответствующее новым требованиям камеры должны подлежать отключению.

Также следует нормативно закрепить положение Методики определения мест о том, что систему фиксации правонарушений можно перемещать в новое место в случае полной ликвидации причин и условий аварийности на контролируемом участке автодороги, либо в случае стабильного спада фиксируемых событий, при этом в прежнем месте следует устанавливать муляж или имитатор комплекса [Методика определения мест..., п. 3.1.1].

Средства фиксации по своим техническим характеристикам должны полностью соответствовать контролируемой местности, четко распознавать отличительные особенности транспортного средства в плотном потоке движения, также четко распознавать и фиксировать государственный

регистрационный номер автомобиля. Также следует расширить спектр фиксируемых правонарушений, закрепленных главой 12 КоАП РФ.

Иные положения, которые следует отобразить в изменениях к законодательству о дорожном движении:

– В случае неисполнения обязательных требований новых положений законодательства предусмотреть административную ответственность для всех заинтересованных лиц (органов государственной власти, сотрудников ГИБДД МВД России, владельцев автодорог, собственников камер: арендодателей и концессионеров).

– В экономическом плане следует предусмотреть фиксированный доход инвесторов по договору концессии (как в случае с арендодателями камер), что устранил их заинтересованность в получении большего дохода от штрафов.

– Сотрудники подразделений ГИБДД (ЦАФАП и Госавтоинспекции), согласно новым изменениям законодательства, в обязательном порядке должны будут проходить обучение с последующей сдачей экзамена не реже, чем 1 раз в год во избежание допущения ошибок некорректной обработки материалов, полученных от средств фиксации правонарушений.

– Предусмотреть повышение уровня ответственности водителей транспортных средств путем увеличения размера штрафных санкций.

– После закрепления новых требований к средствам фиксации и проведения тщательной проверки их соответствия новым требованиям, в случае неисправной и некорректной работы камеры следует аннулировать все ошибочно вынесенные постановления.

Решение такой актуальной проблемы, как привлечение к административной ответственности водителя, непосредственно управлявшего автомобилем на момент ДТП, а не собственника только с помощью фотоматериала, полученного с камер фиксации, на данный момент не представляется возможным в связи с отсутствием технических возможностей последних. На данный момент средства фиксации не имеют функции четкого распознавания лица, управляющего транспортным средством. В связи с этим

уполномоченным вышестоящим органам и судам надлежит качественно и беспристрастно рассматривать все имеющиеся материалы дела и доказательства собственника автомобиля.

Таким образом, в законодательство РФ о дорожном движении рекомендуется внести изменения касемо:

1) конкретизации определения понятия «собственник транспортного средства»;

2) нормативного закрепления понятия «специальные технические средства автоматической фиксации»;

3) нормативного закрепления требований к размещению, эксплуатации и техническим характеристикам средств фотовидеофиксации;

4) повышение квалификации уполномоченных на обработку информации с камер сотрудников;

5) повышения ответственности ответственных за размещение, установку и эксплуатацию камер лиц;

6) увеличение размера ответственности владельцев и водителей транспортных средств.

Подводя итог по всему изложенному в главе 3, можно сделать вывод о том, что решение выявленных и обозначенных задач зависит не от одного конкретного органа. Требуется комплексное решение, обеспеченное усилиями двух сторон административного процесса: автолюбителей и органов исполнительной власти.

На текущий момент большой процент водителей имеет негативное мнение относительно комплекса фотовидеофиксации, так как, по их мнению, государство еще недостаточно разработало систему фиксации правонарушений. С другой стороны от водителей требуют неукоснительного соблюдения знаков на дорогах.

Глобальной проблемой также в настоящее время остается заинтересованность собственников камер в получении дохода от штрафов. В связи с отсутствием государственного нормативного закрепления требований к

местам размещения камер, их могут устанавливать там, где возможно больше количество нарушений ПДД, при этом водителя даже могут быть не проинформированы о том, что на данном участке дороги ведется фотовидеосъемка, что в свою очередь нарушает конституционные права граждан.

Однако следует учесть, что на данный момент в Российской Федерации отсутствует нормативно-правовое закрепление необходимых требований к техническим и программным компонентам механизма ТСАФ. Данные требования отражены только в Национальном Стандарте РФ. Это в свою очередь приводит, как правило, к использованию механизм ненадлежащего качества.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Специальные технические средства автоматической фиксации правонарушений в области дорожного движения являются одним из главных средств снижения уровня дорожно-транспортных происшествий и методов контроля за ОБДД. Их использование способствует реализации принципа неотвратимости наказания, то есть дает возможность своевременно выявить правонарушение и привлечь к административной ответственности, а также в процессе рассмотрения материалов с камер и вынесения постановления об административном правонарушении исключает субъективизм.

В главе 1 была дана характеристика средств фотовидеофиксации и установлено, что нормативного закрепления данного понятия в законодательстве Российской Федерации отсутствует. В связи с этим возникает первая проблема: необходимо сформулировать определение понятия «специальные технические средства автоматической фиксации», так как данный механизм в России начали активно использовать с 2008 года. Было установлено, что началом применения камер послужил Федеральный закон № 210-ФЗ, однако применение мобильных радаров началось намного раньше.

Основные технические характеристики и правила применения средств фотовидеофиксации закреплены в Национальных стандартах РФ (в ГОСТах) и методических рекомендациях, которые носят исключительно рекомендательный характер. В законах же, нормы которых носят обязательных характер, такие положения не закреплены, можно проследить только упоминание о применении на территории страны комплекса фотовидеофиксации. При анализе нормативно-правовой базы особое внимание следует уделить Указам Президента РФ «О национальных целях...», программам, направленным на повышение безопасности в области дорожного движения, так как их положения дают установку на снижение уровня концентрации ДТП через применение специальных автоматических средств.

Из вышеизложенного вытекает еще одна достаточно большая проблема: необходимо законодательное закрепление всех необходимых технических требований и условий внедрения, установки и эксплуатации ТСАФ, которые должны включать в себя места установки, расстояние, условия перемещения, их соответствие условиям местности.

Было установлено, что на сайтах владельцев автодорог и на официальном сайте Госавтоинспекции обязательно должна отображаться онлайн-карта камер с функцией масштабирования и отображением географических координат. Интересный момент, что карты также отображают муляжи, но автолюбители не могут знать, где именно они установлены.

В главе 2 был рассмотрен вопрос касательно административной ответственности за правонарушения, выявленные средствами фиксации и анализа опыта зарубежных стран. В случае фиксации правонарушения камерой, порядок привлечения к административной ответственности является упрощенным. То есть постановление уполномоченными сотрудниками выносится без составления протокола и без участия правонарушителя. При этом, следует отметить, что уполномоченным на изучение материалов с камер сотрудникам следует быть компетентными в данном вопросе и внимательными. Однако, как показывает практика, при обжаловании постановлений решение выносится в пользу собственника транспортного средства в связи с недостаточностью анализа материала сотрудником ГИБДД.

Что касается вопроса обжалования постановлений, то данное право не запрещено. Однако, как показывает анализ судебной практики, при рассмотрении дела об административном правонарушении часто вышестоящий орган или судья ссылаются на наличие соответствующего сертификата на проверку средства фотовидеофиксации необходимым техническим требованиям. Получается, что наличие сертификата означает корректную и безукоризненную работу камеры. Как было установлено в главе 3 работы, в 2021 году проводились проверки региональными органами прокуратуры на выявление факта нарушения эксплуатации камер. По результатам проверки

найжены несколько тысяч камер, которые имеют соответствующий сертификат, но работают некорректно, например, фиксируют скорость с погрешностями. Возникает вопрос о необходимости ежегодного аудита средств фиксации с целью выявления и отключения непригодных к эксплуатации камер.

В процессе анализа зарубежного опыта применения средств автоматической фиксации было определено, что в большинстве стран в качестве меры административного наказания применяется штраф, однако его размер в несколько раз превышает установленный нормами российского законодательства. Но, необходимо отметить, что уровень водительской культуры за рубежом тоже выше, чем в России. Можно сделать предположение, что такой итог получен благодаря значительному размеру санкции. В целях повышения культуры водителей в России рекомендуется рассмотреть вопрос об изменении размера административного наказания.

В главе 3 были определены основные проблемы эксплуатации камер и даны рекомендации по их устранению. Так, было установлено, что в рамках прокурорских проверок в 2021 году выявлены многотысячные нарушения, среди которых техническая непригодность радаров, их некорректная работа по вычислению скорости. Другая часть нарушений связана с установкой камер за пределами мест концентрации ДТП, зачастую, где их не видно, несвоевременная перенастройка камер, что ведет к ошибочному установлению данных и незаконному привлечению собственников автомобилей к административной ответственности, несвоевременная проверка камер, так в нескольких регионах органы прокуратуры нашли исправные, но отключенные от сети камеры.

Большой проблемой является вопрос финансового обогащения за счет штрафов. Данная проблема была выявлена также в ходе прокурорских проверок. Большую роль в этом процессе играют концессионные соглашения, так как владельцы камер получают не фиксированную плату, как в случае с арендой камер, а определенный процент от штрафов. Как следствие происходит установка камер в неполюженном месте в целях наступления большего

количества административных правонарушений и соответственно увеличения вынесения административных наказаний в виде штрафов.

Исходя из всего вышеизложенного в работе даются следующие рекомендации:

– нормативно закрепить положение о том, что собственник транспортного средства должен быть зарегистрирован в установленном законом порядке;

– на законодательном уровне дать определение понятия «специальные технические средства автоматической фиксации»;

– нормативно закрепить требования к техническим составляющим средств фиксации, а также требования к их установке и эксплуатации (особое внимание следует уделить местам установки);

Также в процессе решения основных задач рекомендуется: периодически повышать квалификацию сотрудников, работающих с материалами средств фиксации; повысить ответственность владельцев камер и лиц, ответственных за их размещение и эксплуатацию; повысить водительскую культуру за счет возможного увеличения размера административного наказания.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Нормативно-правовые акты:

1. Конвенция о дорожном движении (Заключена в г. Вене 08.11.1968) (с изм. от 23.09.2014) и Европейское соглашение от 01.05.1971 (с поправками, принятыми 28.09.2004) // [Официальный сайт] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_136493/ (дата обращения: 06.02.2022).
2. Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию и Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению // Гарант.ру: информационно-правовой портал [сайт] URL: <https://base.garant.ru/2540647/> (дата обращения: 23.10.2022).
3. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ, с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01 июля 2020 г.) // [Официальный сайт] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28399/ (дата обращения: 12.12.2021).
4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 04.11.2022) // [Официальный сайт] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/ (дата обращения: 16.12.2021).
5. Бюджетный кодекс Российской Федерации от 31.07.1998 № 145-ФЗ (ред. от 14.07.2022) // [Официальный сайт] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19702/ (дата обращения: 02.02.2022).
6. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196-ФЗ (последняя редакция) // [Официальный сайт] URL:

http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/ (дата обращения: 02.03.2022).

7. Федеральный закон «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 24.07.2007 № 210-ФЗ (последняя редакция) // [Официальный сайт] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_52003/ (дата обращения: 05.03.2022).

8. Федеральный закон «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 26.03.2022 № 70-ФЗ (последняя редакция) // [Официальный сайт] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_412688/ (дата обращения: 05.03.2022).

9. Федеральный закон «О полиции» от 07.02.2011 № 3-ФЗ (последняя редакция) // [Официальный сайт] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_110165/ (дата обращения: 05.05.2022).

10. Федеральный закон от 23.06.2016 № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» // [Официальный сайт] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_199976/ (дата обращения: 04.05.2022).

11. Федеральный закон «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» от 05.04.2013 № 44-ФЗ (последняя редакция) // [Официальный сайт] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_144624/ (дата обращения: 03.08.2022).

12. Федеральный закон «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» от 06.10.2003 № 131-ФЗ (ред. от 14.07.2022) // [Официальный сайт] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_44571/ (дата обращения: 03.05.2022).

13. Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 № 16-ФЗ (последняя редакция) // [Официальный сайт] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069/ (дата обращения: 16.05.2022).

14. Указ Президента РФ от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» (ред. от 21.07.2020) // [Официальный сайт] URL: <https://base.garant.ru/71937200/> (дата обращения: 16.05.2022).

15. Указ Президента РФ от 15.06.1998 № 711 (ред. от 19.02.2021) «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») // [Официальный сайт] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19010/ (дата обращения: 16.05.2022).

16. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2021) // [Официальный сайт] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/ (дата обращения: 16.05.2022).

17. Постановление Правительства РФ от 31.12.2020 г. № 2441 «О внесении изменений в приложение 1 к Правилам дорожного движения Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» // [Официальный сайт] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_373557/ (дата обращения: 16.07.2022).

18. Постановление Правительства РФ от 21.01.2013 № 20 (ред. от 31.12.2020) «О внесении изменений в Правила дорожного движения

Российской Федерации» // [Официальный сайт] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_141357/ (дата обращения: 18.07.2022).

19. Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 (ред. от 16.05.2020) «О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» // [Официальный сайт] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_152847/ (дата обращения: 18.07.2022).

20. Постановление Правительства РФ от 20.02.2006 г. № 100 (ред. от 22.11.2012) «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» // [Официальный сайт] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_58786/ (дата обращения: 18.07.2022).

21. Постановление Правительства Российской Федерации от 19.10.2004 № 567 «О координации деятельности органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения» // [Официальный сайт] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_49914/ (дата обращения: 18.07.2022).

22. Постановление Правительства Российской Федерации от 25.04.2006 № 237 (ред. от 24.06.2008) «О Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения» // [Официальный сайт] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_59802/ (дата обращения: 21.07.2022).

23. Постановление Правительства РФ от 30.06.2021 № 1101 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» // [Официальный сайт] URL:

http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_389628/ (дата обращения: 21.07.2022).

24. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // [Официальный сайт] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_327611/ (дата обращения: 21.07.2022).

25. Постановление Правительства РФ от 13.06.2006 № 374 (ред. от 29.07.2020) «О перечнях документов, необходимых для принятия решения о передаче имущества из федеральной собственности в собственность субъекта Российской Федерации или муниципальную собственность, из собственности субъекта Российской Федерации в федеральную собственность или муниципальную собственность, из муниципальной собственности в федеральную собственность или собственность субъекта Российской Федерации» // [Официальный сайт] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_60877/ (дата обращения: 21.07.2022).

26. Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы» // [Официальный сайт] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_288413/ (дата обращения: 21.09.2022).

27. План мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий (утвержден Правительством Российской Федерации 4 августа 2015 года) // Кодификация РФ: информационно-правовой портал: [сайт] URL: <https://rulaws.ru/acts/Plan-meropriyatiy> (дата обращения: 21.09.2022).

28. Приказ Министерства транспорта РФ от 13.06.2017 г. № 222 «О наделении федерального государственного унитарного предприятия "ЗащитаИнфоТранс Министерства транспорта Российской Федерации" полномочиями на выполнение процедур, связанных с проведением обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности, и об утверждении формы сертификата соответствия технических средств обеспечения транспортной безопасности требованиям к функциональным свойствам технических систем сбора и обработки информации» // [Официальный сайт] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_221591/ (дата обращения: 23.06.2022).

29. Приказ МВД России от 23.08.2017 № 664 (ред. от 21.12.2017) «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» (зарегистрировано в Минюсте России 06.10.2017 № 48459) // [Официальный сайт] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_280037/ (дата обращения: 23.06.2022).

30. Национальный стандарт РФ ГОСТ Р 57144-2016 «Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11.10.2016 г. № 1367-ст) // Кодекс: электронный фонд правовых и нормативно-творческих документов: информационно-правовой портал: [сайт] URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200140208> (дата обращения: 21.09.2022).

31. Национальный стандарт РФ ГОСТ Р 57145-2016 «Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие

функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Правила применения» (утв. и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11.10.2016 г. № 1368-ст) // Кодекс: электронный фонд правовых и нормативно-творческих документов: [сайт] URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200140209> (дата обращения: 21.09.2022).

32. Методические рекомендации «Организация прокурорского надзора за исполнением законодательства при создании и эксплуатации комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения» (утв. письмом Генеральной прокуратуры РФ от 31.10.2019 г. № 74/2-23-2019) // Гарант.ру: информационно-правовой портал [сайт] URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72923644/> (дата обращения: 23.10.2022).

33. Методика определения мест размещения технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения, утверждена протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (утверждена протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 19.11.2019 г. № 8) // Рубеж: информационно-аналитический журнал [сайт] URL: <https://rubezh.ru/metodiki/metodika-opredeleniya-mest-razmeshheniya-texnicheskix-sredstv-av> (дата обращения: 01.11.2022).

Книжные издания:

34. Административно-процессуальное право России: учебник для бакалавриата, специалитета и магистратуры. / А. Б. Зеленцов, П. И. Кононов, А. И. Стахов. В 2-х частях. Часть 2. Москва: Юрайт, 2019. 302 с.

35. Административная ответственность: учебно-методический комплекс // Сборник административно-процессуальных документов / Ю. Б. Круглова, А. С. Краснов. Москва: Проспект, 2020. 240 с.

36. Серков П.П. Административная ответственность в российском праве: современное осмысление и новые подходы: монография / П.П. Серков. Москва, 2012.

37. Шергин А.П. Административно-деликтное законодательство России: состояние, проблемы, перспективы // Административно-деликтное право и законодательство (статьи, выступления, размышления): Сб. науч. тр. / А.П. Шергин. Москва, 2015.

Научные статьи:

38. Габова О.С. Становление и перспективы развития центров (групп) автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения государственной инспекции безопасности дорожного движения // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2017. С. 58-62.

39. Головкин В.В. Повышение эффективности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения / В.В. Головкин, О.И. Бекетов, В.И. Майоров // Научный вестник Омской академии МВД России. 2017. № 2 (65). С. 34-38.

40. Дымберов А.Д. Административно-правовые аспекты организации деятельности по использованию специальных технических средств автоматической фиксации правонарушений при надзоре за дорожным движением // Административное право и процесс. 2018. № 1. С. 45-48.

41. Ершов М.С. Некоторые проблемы рассмотрения дел об административных правонарушениях, выявленных в автоматическом режиме // Правопорядок: история, теория, практика. 2021. С. 51-57.

42. Иккерт А.В. К вопросу о современном состоянии законодательства в сфере использования технических средств фиксации административных правонарушений в области дорожного движения // Научный компонент. Актуальные вопросы юридической науки. № 4(4). 2019. С. 33-40.

43. Иккерт А.В. К вопросу о современном законодательстве в сфере использования технических средств фиксации правонарушений в области

правил дорожного движения // Актуальные проблемы борьбы с преступностью: вопросы теории и практики. Материалы XXV международной научно-практической конференции. В 2-х частях. Том Часть 1. Красноярск, 2022. С. 57-59.

44. Климова Д.В. Иностраный и отечественный опыт профилактики дорожно-транспортных происшествий с использованием систем автоматической фиксации правонарушений // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2021. Т. 7 (32). № 2. С. 237-243.

45. Климович Е. В. Нормативное закрепление вины собственника (владельца) транспортного средства в условиях автоматической фиксации нарушений ПДД. Проблема и пути решения / Е. В. Климович, А. В. Кузнецов // Научный вестник Омской академии МВД России. 2016. № 1 (60). С. 33-37.

46. Коблов П.С. Отдельные аспекты зарубежного опыта предупреждения правонарушений, связанных с превышением установленной скорости движения транспортных средств // Журнал «Безопасность дорожного движения». 2021 № 1. С. 15-18.

47. Корчагин А.Ю., Моховая Т.А. Фото/видео фиксация правонарушений в системе безопасности дорожного движения // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2019. № 8. С. 117-120.

48. Кураков Д.В. Использование технических средств при осуществлении административного надзора в области дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 3 (76). С. 63-66.

49. Назаров С.В., Головкин В.Д. О проблемных вопросах фиксации административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами // Научный журнал «Дневник науки». 2020. № 1. 8 с.

50. Панкин С.С. Правовые основы фиксации административных правонарушений в области дорожного движения специальными техническими средствами, работающими в автоматическом режиме, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи // Безопасность дорожного движения. 2022. № 2. С. 44-47.

51. Панков Н.С. Проблемы применения средств фото- и видеофиксации административных правонарушений в области дорожного движения // Вопросы российской юстиции. 2021. № 15. С. 644-650.

52. Россинский Б.В. Некоторые проблемы и перспективы развития административной ответственности // Административное право и процесс. 2017. № 6. 8 с.

53. Рудаков Б.В. Современные специальные технические средства автоматической фиксации административных правонарушений правил дорожного движения и проблемы их применения // Правопорядок: история, теория, практика. 2022. № 1 (32). С. 26-32.

54. Руденко А.В. Цифровизация производства по делам об административных правонарушениях в контексте принятия нового КоАП РФ / А.В. Руденко, Е.В. Евсикова // Юридическая деятельность в условиях цифровизации. 2021. С. 446-453

55. Такмакова Ю.В. Некоторые проблемы использования средств видеофиксации нарушений правил дорожного движения // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. 2020. 2 (93). С. 218-226.

56. Храпов И.С., Суховицин В.И. Из истории Госавтоинспекции // Безопасность дорожного движения: сборник научных трудов. Выпуск 11. Москва: НИЦ БДД МВД России, 2011. С. 17-34.

57. Шурухунова Д.Н. Цифровые технологии в сфере законодательства об административных правонарушениях // Вестник Московского университета МВД России. № 6. 2020. С. 278-280.

58. Якимов А.Ю. Собственники (владельцы) транспортных средств, участвующих в дорожном движении, как специальные субъекты юридической ответственности // Административное право и процесс. 2016. № 11. С. 32-36.

Судебная практика:

59. Постановление Верховного суда РФ от 25 октября 2013 г. по делу № 11-ФД13-16 // Гарант.ру: информационно-правовой портал. URL: <https://www.garant.ru/hotlaw/federal/502703/> (дата обращения: 23.10.2022).

60. Постановление Верховного суда РФ от 16 марта 2022 г. по делу № 85-АД22-1-К1 // Судебные и нормативные акты РФ. URL: <https://sudact.ru/vsrf/doc/q8vFO7CNzGda/> (дата обращения: 23.10.2022).

61. Постановление Верховного Суда РФ от 28.04.2017 по делу № 15-АД16-8 // Законы, кодексы и нормативно-правовые акты Российской Федерации. URL: <https://legalacts.ru/sud/postanovlenie-verkhovnogo-suda-rf-ot-28042017-n-15-ad16-8/> (дата обращения: 23.10.2022).

62. Решение от 3 июня 2020 г. по делу № 21-499/2020 // Судебные и нормативные акты РФ. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/v65nj0wdXKUO/> (дата обращения: 23.10.2022).

Интернет-ресурсы:

63. Actibump: удобное решение для более безопасных дорог: сайт. URL: <https://www.actibump.com/> (дата обращения 30.04.2022).

64. Генпрокуратура России готовит поправки в законодательство о дорожных камерах. Drom.ru: всероссийский автомобильный портал: сайт. URL: <https://news.drom.ru/86983.html> (дата обращения: 01.11.2022).

65. Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021-2030. Всемирная организация здравоохранения: официальный сайт. URL: <https://www.who.int/ru/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030> (дата обращения: 28.07.2022).

66. Департамент транспорта Австралии: официальный сайт. URL: <https://www.transport.wa.gov.au/licensing/step-4-gain-experience.asp> (дата обращения 30.04.2022).

67. Закон о нарушителях дорожного движения. Законодательство Великобритании: сайт. URL: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/153/po/fs/ukpga> (дата обращения: 02.11.2022 г).

68. Камеры получили предварительное заключение. Газета «Коммерсантъ» №17 от 01.02.2022, стр. 5: официальный сайт. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5193424> (дата обращения: 01.11.2022).

69. Кодекс РК Об административных правонарушениях от 5 июля 2014 года № 235-V. Законодательство стран СНГ: сайт. URL: https://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=68438 (дата обращения: 26.10.2022).

70. Места размещения камер на дорогах Тюмени и Тюменской области. ГИБДД РФ: официальный сайт. Москва. URL: <https://gibdd72.ru/kamery-na-dorogah> (дата обращения: 16.05.2022).

71. Могут ли камеры снизить аварийность на дорогах? Парламентская газета. Издание Федерального Собрания Российской Федерации: официальный сайт. URL: <https://www.pnp.ru/social/mogut-li-kamery-snizit-avariynost-na-dorogakh.html> (дата обращения: 26.10.2022).

72. Онлайн карта камер видеофиксации нарушений на дорогах Тюмени. GAZBUKA: справочник и инструменты в помощь водителю: сайт. URL: <https://gazbuka.ru/cam/tyumen> (дата обращения: 15.04.2022).

73. Перечень поручений Президента Российской Федерации по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации, состоявшегося 14 марта 2016 года. Президент России: официальный сайт. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/51709> (дата обращения: 26.10.2022).

74. Показатели состояния безопасности дорожного движения. Госавтоинспекция: официальный сайт. Москва. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 15.03.2022).

75. Превышение скорости движения на автомобиле в Германии и наказание за быструю езду. EXRUS.eu: социально-экономический портал: сайт. URL: <https://ru.exrus.eu/Prevysheniye-skorosti-dvizheniya-na-avtomobile-v-Germanii-i-nakazaniye-za-b-id57cdc7d1ca80ff6641005464> (дата обращения: 01.11.2022).

76. Программная система сбора и обработки данных по административным правонарушениям в области дорожного движения и благоустройства территорий, поступающим от специальных технических средств фото-видео фиксации и систем весового контроля транспортных средств. RBS Авангардные решения для фотовидеофиксации и весогабаритного контроля: сайт. URL: <http://fvf-rbs.ru/centr-obrabotki-dannyh-avangard.html> (дата обращения: 15.10.2022).

77. Путин потребовал не прятать камеры на дорогах. Газета «Коммерсантъ»: официальный сайт. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4012587> (дата обращения: 01.11.2022).

78. Штрафующие за использование телефона за рулем камеры установят в Австралии. Известия: сайт. URL: <https://iz.ru/949952/2019-12-02/shtrafuiushchie-za-ispolzovanie-telefona-za-rulem-kamery-ustanoviat-v-avstralii> (дата обращения 30.06.2022).

Приложение

УТВЕРЖДЕНА
приказом Минтранса России
от 13 июня 2017 г. № 222

Форма

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ

№ _____
(номер сертификата соответствия)

Заявитель _____
(наименование заявителя и его адрес)

Производитель _____
(наименование производителя технического средства обеспечения транспортной безопасности)

Орган по сертификации _____
(наименование органа по сертификации, выдавшего сертификат соответствия)

подтверждает, что _____
(наименование технического средства обеспечения транспортной безопасности)

номер партии _____
(для партии образцов технических средств обеспечения транспортной безопасности)

заводской номер _____
(для единичного образца технического средства обеспечения транспортной безопасности)

соответствует требованиям к функциональным свойствам технических систем сбора и обработки информации, установленным постановлением Правительства Российской Федерации от 26 сентября 2016 г. № 969

Срок действия сертификата соответствия с _____ по _____
(для серийно выпускаемых технических средств обеспечения транспортной безопасности)

(должность, фамилия и инициалы лица, подписавшего сертификат соответствия)

(дата выдачи сертификата соответствия)

Рис. 3. Форма сертификата соответствия технических средств фиксации функциональным свойствам технических систем

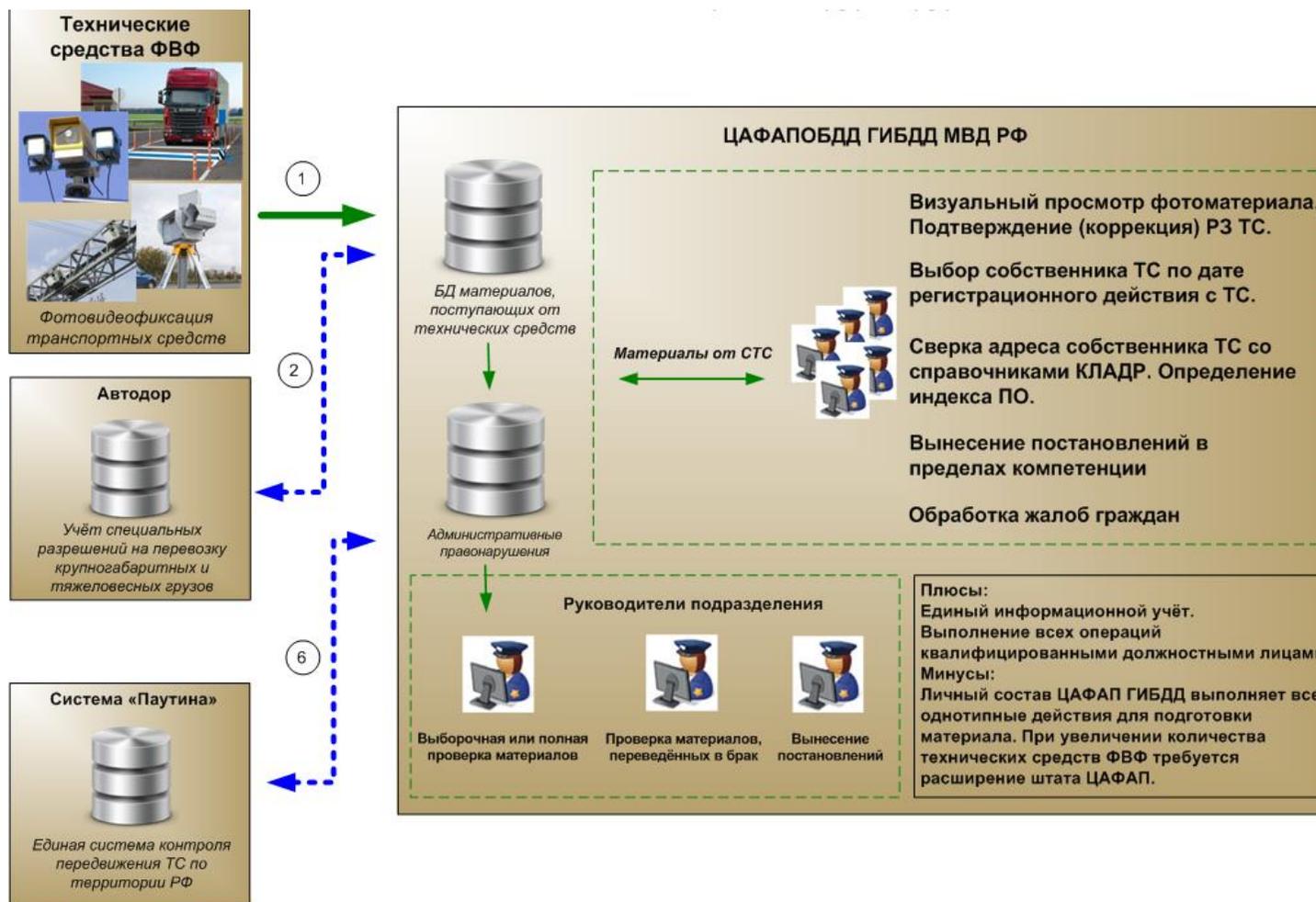


Рис. 4. Порядок обработки материалов ФВФ должностными лицами ЦАФАП ГИБДД

Источник: [Программная система сбора...].