

- МАЙОРОВ В.И.,  
доктор юридических наук,  
профессор,  
1955715@rambler.ru  
Кафедра административной деятельности  
органов внутренних дел;  
Тюменский институт повышения  
квалификации сотрудников  
Министерства внутренних дел  
Российской Федерации,  
625049, г. Тюмень, ул. Амурская, 75
- MAYOROV V.I.,  
Doctor of Legal Sciences, professor,  
1955715@rambler.ru  
Chair of administrative activity  
of the internal affairs bodies;  
Tyumen Advanced Training Institute  
of the Ministry of the Interior  
of the Russian Federation,  
Amurskaya St. 75, Tyumen,  
625049, Russian Federation
- ДЫМБЕРОВ А.Д.,  
dymberov@mail.ru  
Отдел изучения проблем нормативного  
правового и аналитического обеспечения;  
Научно-исследовательский центр  
проблем безопасности  
дорожного движения  
Министерства внутренних дел  
Российской Федерации,  
121170, г. Москва, Поклонная улица, 17
- DYMBEROV A.D.,  
dymberov@mail.ru  
Department for studying the problems  
of normative legal and analytical support;  
Scientific research center for the  
problems of road traffic safety  
of the Ministry of the Interior  
of the Russian Federation,  
Poklonnaya St. 17, Moscow,  
121170, Russian Federation
- МОЛЧАНОВ П.В.,  
кандидат юридических наук, доцент,  
pavelmolchanov@mail.ru  
Отдел изучения проблем нормативного  
правового и аналитического обеспечения;  
Научно-исследовательский центр  
проблем безопасности  
дорожного движения  
Министерства внутренних дел  
Российской Федерации,  
121170, г. Москва, Поклонная улица, 17
- MOLCHANOV P.V.,  
Candidate of Legal Sciences,  
associate professor,  
pavelmolchanov@mail.ru  
Department for studying the problems  
of normative legal and analytical support;  
Scientific research center for the  
problems of road traffic safety  
of the Ministry of the Interior  
of the Russian Federation,  
Poklonnaya St. 17, Moscow,  
121170, Russian Federation

### **ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**Аннотация.** В Российской Федерации, как и во многих других государствах, применяются специальные технические средства фотовидеофиксации, которые имеют большой потенциал для профилактики и предупреждения правонарушений в сфере дорожного движения. В статье анализируется ряд правовых проблем использования данных средств. В целях их устранения авторы предлагают принять конструктивные меры, повышающие эффективность системы автоматической фиксации, в частности: 1) принять нормативный правовой акт, определяющий общие условия применения, использования, размещения, установки специальных технических средств автоматической фиксации нарушений Правил дорожного движения; 2) завершить процесс разработки национального стандарта (ГОСТа), который установит технические требования к аппаратному и программному обеспечению специальных технических средств, имеющих функции фото-, киносъемки и видеозаписи; 3) нормативно регламентировать деятельность и координацию работы ведомств, связанных с использованием специальных технических средств фотовидеофиксации.

**Ключевые слова:** специальные технические средства; средства автоматической фотовидеофиксации; правила дорожного движения; обеспечение безопасности дорожного движения; предупреждение дорожно-транспортных происшествий.

## THE LEGAL PROBLEMS OF USING THE SPECIAL TECHNICAL MEANS OF AUTOMATIC PHOTOGRAPHIC AND VIDEO RECORDING OF THE TRAFFIC RULES VIOLATIONS

**Annotation.** Like in many countries around the world, special technical means of photographic and video recording are used in Russia. They have a great potential for the prevention of offences in the field of road traffic. A number of legal problems concerning the use of these means are analyzed in the article. In order to solve them, the authors propose to take positive measures that increase the efficiency of the system of automatic recording, in particular: 1) to develop and implement a normative legal act that defines the general conditions for the application, use, placement, installation of special technical means of automatic recording of the traffic rules violations; 2) to complete the process of developing a national standard (state standard), which will establish the technical requirements for the hardware and software of special technical means having the functions of photo, filming and video recording; 3) to develop the normative regulation of the activities and coordination of work of the agencies and departments associated with the use of special technical means of photographic and video recording.

**Keywords:** special technical means; means of automatic photographic and video recording; traffic rules; ensuring road traffic safety; prevention of road traffic accidents.

С ростом количества дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) в России проблемы обеспечения безопасности дорожного движения становятся все более актуальными. Одним из эффективных способов профилактики и предупреждения ДТП является применение специальных технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений Правил дорожного движения (далее – ПДД).

В настоящее время во многих странах мира для обеспечения безопасности дорожного движения используются технические средства автоматической фотовидеофиксации правонарушений, выражающихся в превышении установленного ограничения скорости движения, проезде на запрещающий сигнал светофора, несоблюдении дистанции до движущегося впереди транспортного средства и т.д. [1, с. 100].

С 1 июля 2008 года в Российской Федерации началось активное внедрение специальных технических средств фотовидеофиксации нарушений ПДД, работающих в автоматическом режиме. В соответствии со ст. 26.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) под специальными техническими средствами понимаются измерительные приборы, утвержденные в установленном порядке в качестве средств измерения, имеющие соответствующие сертификаты и прошедшие метрологическую поверку [2].

Благодаря применению средств автоматической фотовидеофиксации нарушений ПДД в 2014 году было вынесе-

но 40,5 млн постановлений по делам об административных правонарушениях, в 2015 году – 50 млн, а за 6 месяцев 2016 года их количество составило 26,2 млн, что на 17 % больше, чем за аналогичный период 2015 года\*. На начало текущего года в России насчитывалось 6,2 тыс. стационарных и 4,1 тыс. мобильных зон контроля. По итогам 2015 года доля постановлений по делам об административных правонарушениях, зафиксированных с помощью специальных технических средств, составила 67 % от общего количества постановлений [3].

Правовой базой для введения системы фиксации нарушений ПДД работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами стал Федеральный закон от 24 июля 2007 года N 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях». В соответствии с данным нормативным документом были изменены основание и порядок привлечения к юридической ответственности виновных в совершении административных правонарушений в области дорожного движения на основании полученных фото- и видеоматериалов\*\*.

\* Средства фотовидеофиксации нарушений ПДД способствуют снижению числа ДТП на российских дорогах. URL: <http://www.gibdd.ru/news/federal/2571386/>

\*\* О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федер. закон от 24 июля 2007 г. N 210-ФЗ // Рос. газ. 2007. 31 июля.

Таким образом, функционирование системы автоматической фиксации нарушений ПДД в настоящее время регулируется только одним законодательным актом — КоАП РФ, который устанавливает требования к процессуальным моментам применения комплексов. В ПДД, устанавливающих единый порядок дорожного движения в Российской Федерации, присутствует лишь знак дополнительной информации — 8.23 «Фотовидеофиксация». Вся остальная деятельность регламентируется различными актами МВД России (приказами, указаниями), совместными указаниями МВД России и Федеральной службы судебных приставов и в большей степени — указаниями Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России.

Отсутствие единого нормативного регулирования вызывает ряд правовых проблем, возникающих как в процессе применения средств автоматической фотовидеофиксации нарушений ПДД, так и при рассмотрении дел с использованием специальных технических средств фото- и киносъемки, видеозаписи и последующем использовании их показаний.

Важно отметить, что применение специальных технических средств (комплексов) автоматической фотовидеофиксации нарушений ПДД имеет свою специфику:

1. Данные, поступающие в программное обеспечение для анализа, имеют случайный характер по причине невозможности повторить измерения, наличия при каждом измерении своего уникального набора помех, ошибок измерений, выделения целей и т.д. Следовательно, каждое измерение уникально и неповторимо, поэтому по единичному результату невозможно установить, имела ли место ошибка, если нет дополнительных (исходных) материалов.

2. Поступающие данные являются не абсолютно точным отображением реальной ситуации, а некоторым приближением к ней, с возможными ошибками как в измерениях, так и в их интерпретации программным обеспечением.

3. Основное назначение комплексов автоматической фотовидеофиксации нарушений ПДД — выявление нарушений ПДД и средств совершения правонарушений — конкретных транспортных средств с целью установления их собственников и наложе-

ния на них наказания согласно КоАП РФ в каждом отдельно взятом случае.

В процессе использования результатов работы специальных технических средств для выявления и наказания нарушителей ПДД ключевым является следующий вопрос: «Что первично в результате — максимальное наказание нарушителей независимо от возможных ошибок и, как следствие, действительной виновности или максимальная защита граждан от ошибок автоматических специальных технических средств?». Сложившаяся в России практика работы систем автоматической фиксации нарушений ПДД свидетельствует о том, что у эксплуатирующих их государственных органов на первом месте стоит явно выраженная фискальная направленность. Нередко главными в отчетах о работе систем фотовидеофиксации становятся не данные о снижении числа ДТП, а суммы, заработанные на штрафах. В некоторых программных документах субъектов Российской Федерации в качестве цели применения систем фотовидеофиксации правонарушений обозначено пополнение регионального бюджета. Так, например, в марте 2013 года Министерство финансов Омской области сообщило о том, что планируется поступление в региональный бюджет 492,9 млн рублей штрафов за нарушения ПДД, зафиксированные средствами фотовидеофиксации, тогда как на установку и обслуживание комплексов направят лишь 380,2 млн рублей\*.

Технические аспекты эксплуатации средств автоматической фотовидеофиксации правонарушений непосредственно связаны с правовыми. Любые измерительные приборы несовершенны, и это сказывается на результатах измерений. Какой бы незначительной ни была погрешность, она всегда существует, и знание этой погрешности обязательно для правильной оценки полученных результатов. Это особенно актуально для измерений, осуществляемых в процессе выявления административных правонарушений, фиксации и исследования имеющихся доказательств, поскольку результаты этих измерений используются в

\* Общественный доклад «О состоянии дел в сфере организации и безопасности дорожного движения в регионах России». URL: [https://oc.mvd.pf/upload/site107/folder\\_page/002/098/786/\\_pdf](https://oc.mvd.pf/upload/site107/folder_page/002/098/786/_pdf)

процессе доказывания и во многом ложатся в основу постановления по делу. Рассмотрим основные технические ошибки, возникающие при анализе материалов средств автоматической фиксации:

1) ошибки распознавания государственных регистрационных знаков (ГРЗ), когда вместо транспортного средства нарушителя система, ошибочно распознав государственный номер, «назначает» виновником транспортное средство с похожим номером (который может отличаться лишь отдельными символами в ГРЗ);

2) ошибки определения места для комплексов фиксации нарушения стоянки, когда, например, для определения местонахождения транспортного средства используются приемники глобальной навигационной спутниковой системы (ГНСС). В условиях плотной городской застройки имеется множество жалоб на ошибки определения места фиксации: система может срабатывать так, будто она находится на участке улично-дорожной сети, где стоянка запрещена, а на самом деле стоянка разрешена;

3) ошибки определения конкретного транспортного средства (далее — ТС), нарушающего скоростной режим, радаром, когда в зоне контроля комплекса находится более одного ТС. В этом случае фиксация нарушения (радиолокационная цель превысила скорость) производится в одном канале данных (радиолокатор), а фиксация изображения ТС производится в другом канале (видеокамера). Если в видеоканале имеется более одной цели, то возникает вопрос: «Какой из видеоцелей принадлежит измеренная радаром скорость?».

Безусловно, существуют комплексы, для которых декларируется одновременное измерение скоростей всех радиолокационных целей с их привязкой ко всем видеоцелям в кадре на основании математического моделирования и последующего сравнения радиолокационных трасс и видеоцелей. Но их алгоритмы также не гарантируют безошибочности. Например, у комплекса «Стрелка» в технической документации указано: допустимая вероятность ложной идентификации ТС нарушителя — не более 0,001\*. Таким образом, ни один изготовитель средств из-

мерений не гарантирует отсутствие ошибок измерений или их интерпретации. И это фиксируется в документации на комплексы доверительными интервалами, вероятностями ошибок, указаниями о материалах фиксации, которые необходимо изучать и учитывать при анализе и использовании материалов средств автоматической фиксации.

При рассмотрении дел с использованием специальных технических средств фото- и видеозаписи Госавтоинспекция МВД России видит свою задачу в том, чтобы предоставить в судебные органы любой материал от устройства автоматической фиксации с функцией фотовидеозаписи, а суд, не будучи компетентным в измерениях и их интерпретации, как правило, доверяет заключению Госавтоинспекции. Как показывает правоприменительная практика, чаще всего суды, вместо того чтобы руководствоваться положениями частей 1, 2, 4 ст. 1.5 КоАП РФ, ориентируются на примечание к ст. 1.5 КоАП РФ, согласно которому обязанность доказывания лежит на лице, привлекаемом к административной ответственности. Иначе говоря, доказывать ошибки измерения либо результата их интерпретации программным обеспечением комплекса — это обязанность гражданина.

В итоге водители результативно опротестовывают только тот брак Госавтоинспекции, который можно проверить и доказать доступными им средствами (например, ошибку распознавания ГРЗ доказывают сравнением фотографии своего ТС и фотографии ТС нарушителя в постановлении; ошибку места запрета стоянки доказывают, демонстрируя съемку той части улицы, где стояло ТС и где стоянка разрешена). Однако есть измерения скорости ТС, которые нельзя реконструировать доступными обычному водителю методами. Кроме того, существует проблема фальсификации материалов технических средств автоматической фиксации. Это следствие того, что недобросовестные эксплуатанты имеют доступ к незащищенным материалам и могут внести в них любые данные по своему желанию. В этом случае изображение ТС реальное, а информация о правонарушении якобы от автоматического комплекса — фальшивая.

Очевидно, что невиновные не должны нести наказания за ошибки автоматических измерений или их интерпретации

\* Проблемы применения средств автоматической фотовидеозаписи нарушений ПДД в России. URL: <https://www.rd-forum.ru/>

программным обеспечением комплексов фотовидеофиксации, а также за фальсифицированные нарушения. Для исправления данной ситуации законодатель должен внести определенные коррективы в действующее законодательство, включающие в себя:

1) устранение многозначности в законодательстве в примечании к ст. 1.5 КоАП РФ, например, указанием на то, что водитель обязан доказывать исключительно свою непричастность к управлению ТС, а доказать факт наличия события правонарушения и его средства (какое именно ТС нарушило) – это обязанность Госавтоинспекции;

2) указание о том, что в постановлении об административном правонарушении, зафиксированном автоматическими средствами фотовидео съемки, должны быть материалы, фиксирующие процесс правонарушения, в объеме, необходимом для выявления и исключения ошибок измерений или их интерпретации.

Еще одной правовой проблемой является отсутствие четких стандартов в работе дорожных камер, что приводит к нарушениям при назначении административного наказания в виде штрафа за превышение скорости, зафиксированное переносными дорожными камерами. Постановлением Правительства Российской Федерации от 21 января 2013 года N 20 в ПДД были внесены изменения, согласно которым перед работающей камерой фотовидеофиксации может устанавливаться знак дополнительной информации 8.23 «Фотовидеофиксация»\*. Знак указывает, что в зоне действия дорожного знака либо на данном участке дороги может осуществляться фиксация административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото-, кино съемки и видеозаписи, или средствами фото-, кино съемки и видеозаписи.

В связи с установкой данного знака возникла правовая коллизия. С одной стороны, согласно новым нормам, любая съемка дорожными камерами, работающими в автоматическом режиме, возмож-

на только при наличии таких табличек и (или) разметки, предупреждающих водителя о фотовидеоконтроле. Интересно отметить, что табличка 8.23 может использоваться только в сочетании с ограниченным перечнем дорожных знаков, в том числе со знаком 3.24 «Ограничение максимальной скорости», запрещающим движение со скоростью (км/ч), превышающей указанную на знаке. Сама по себе она устанавливаться не может.

С другой стороны, Госавтоинспекция МВД России иногда размещает переносные комплексы на участках дорог, на которых нет табличек, предупреждающих водителей о возможной фотосъемке. При этом обжаловать штраф по материалам комплекса автоматической фиксации на основании отсутствия таблички 8.23 достаточно сложно. В судебной практике, исходя из положений ч. 3 ст. 26.2, ст. 26.8 КоАП РФ, обычно выносится решение о том, что «установка знака дополнительной информации при использовании технических средств не является обязательной, и отсутствие такового не предоставляет лицу права нарушать ПДД РФ»\*\*.

В связи с вышесказанным можно выделить проблему отсутствия законодательных норм, устанавливающих требования к специальным техническим средствам, имеющим функции фото-, кино съемки и видеозаписи. Эксперты, изучавшие практику внедрения систем автоматической фиксации в различных регионах России, отметили, что отсутствие единых требований и стандартов к применяемым техническим средствам приводит к путанице в понятиях и появлению оборудования и программного обеспечения сомнительного качества и функциональности.

Отсутствие нормативно закрепленного порядка принятия решения о местах установки стационарных технических средств приводит к их размещению в местах более интенсивного движения, на прямых и ровных участках дорог (где водители могут превысить скорость с большей вероятностью), зачастую без учета аварийно-опасных участков дорог и систематического нарушения ПДД. Подобная

\* О внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации: постановление Правительства РФ от 21 янв. 2013 г. N 20 // Рос. газ. 2013. 30 янв.

\*\* Решение Калининского районного суда г. Уфы РБ N 12-42/2014 от 11 марта 2014 г. // СудАкт.ру URL: <http://sudact.ru/regular/doc/іoQKzhRkaQbP/>

практика, ориентированная на максимизацию количества штрафов, дискредитирует саму цель установки комплексов автоматической фотовидеофиксации. По мнению президента Коллегии правовой защиты автовладельцев В. Травина, «использование дорожных комплексов превратилось, по сути, в коммерческий проект» [3].

Вопрос о количестве приборов и порядке их установки федеральным законодательством также не урегулирован. Определение местоположения специальных технических средств фиксации нарушений ПДД сводится к принятию решения руководителем органа управления Госавтоинспекции МВД России. Как отмечает генеральный директор НПО «Призма» (производство и установка дорожных камер) С. Ласкин, существуют технические возможности для произвола сотрудников Госавтоинспекции при работе с мобильными комплексами «КРИС-П»: «Во-первых, данные с камеры, записывающиеся на флеш-накопитель, могут быть удалены, если производитель открывает доступ к такой функции. Во-вторых, такую камеру можно поставить в одном месте, а задать адрес другого места, ограничения скорости в которых будут разными» [4].

В этих условиях весьма актуальной становится проблема повышения уровня эффективности административно-юрисдикционной деятельности Госавтоинспекции МВД России в области обеспечения безопасности дорожного движения [5, с. 115]. Кроме того, назрела острая необходимость принятия ГОСТа (национального стандарта), регламентирующего технические требования к средствам автоматической фиксации правонарушений в области дорожного движения, правилам их применения. Представляется, что в данном нормативном акте должно быть исчерпывающе регламентировано понятие «автоматическая фиксация правонарушения», отсутствие которого в настоящее время порождает различные толкования действующего законодательства правоприменительными органами и органами, осуществляющими надзор.

Росстандарт с августа 2013 года ведет работу в этом направлении – создание национальных стандартов, устанавливающих порядок размещения и эксплуатации систем автоматической

фиксации. По мнению разработчиков, национальный ГОСТ должен регламентировать соответствие определенным требованиям как самих камер (комплексов) фотовидеофиксации, так и их установки и применения. В 2014 году состоялось общественное обсуждение новых ГОСТов на автоматические камеры, и после рассмотрения экспертами документы вновь подверглись изменениям. Их принятие до сих пор не осуществлено.

В результате на сегодняшний день в стране нет единых требований к устройствам автоматической фиксации нарушений ПДД, законодательством определены только требования по сертификации и метрологической проверке специальных технических средств измерения, а также инструкции и методические указания о порядке применения этих средств. Однако они не относятся к нормативным правовым актам. Кроме того, остается совершенно не урегулированным применение не относящихся к средствам измерения специальных технических средств, фиксирующих проезд на запрещающий сигнал светофора, выезд за стоп-линию, выезд на сторону дороги, предназначенную для встречного движения.

В связи с появлением новых комплексов видеофиксации, определяющих среднюю скорость движения, среди автомобилистов активно обсуждаются вопросы законности штрафов за превышение такой скорости. В КоАП РФ отсутствует определение «средней скорости» движения, что делает затруднительным процесс оспаривания подобных нарушений в суде. В статье 12.9 КоАП РФ определено только «превышение установленной скорости движения на... километров в час» и не оговаривается, какая скорость и как должна измеряться.

Кроме того, существует серьезный правовой пробел, касающийся привлечения к административной ответственности юридических и физических лиц за нарушения ПДД, зафиксированные с помощью специальных технических средств. Из-за формулировки, содержащейся в ч. 2 ст. 2.6.1 КоАП РФ, возникает проблема, связанная с привлечением к административной ответственности юридического лица, являющегося собственником (владельцем) транспортного средства.

Согласно ст. 2.6.1 КоАП РФ в случае выявления события административного правонарушения к административной ответственности привлекается собственник транспортного средства. Однако нормы главы 12 КоАП РФ, устанавливающие ответственность за правонарушения, выявленные специальными техническими средствами, предполагают ответственность водителя, то есть физического лица.

В целом, среди правоведов нет единого мнения о содержании вины собственника транспортного средства за административные правонарушения, выявленные с помощью специальных технических средств. С точки зрения Б.В. Россинского, «при автоматической фиксации нарушения, совершенного лицом, управляющим транспортным средством, в случае если это лицо не установлено, действие собственника (владельца) данного транспортного средства следует рассматривать как доверие транспортного средства по неосторожности лицу, совершившему нарушение Правил дорожного движения» [6]. Считаем очевидным, что владелец, на имя которого транспортное средство зарегистрировано, не может, основываясь на объективных обстоятельствах, с достаточной степенью вероятности предвидеть совершение противоправного деяния другим лицом.

Для случаев, связанных с автоматической фиксацией нарушений ПДД, совершенных с использованием транспортных средств, принадлежащих юридическим лицам, вполне применима опровержимая презумпция управления ими лицами, состоящими с юридическим лицом в договорных отношениях, не предполагающих передачи правомочий владения, пользования, распоряжения. В законодательстве отсутствует норма, на основании которой «другое лицо» (не являющееся собственником транспортного средства) могло бы быть на основании показаний специальных технических средств привлечено к административной ответственности [7, с. 21]. По мнению Д.В. Бадура, в данной ситуации говорить о виновности владельца транспортного средства в совершении административного правонарушения нет смысла, однако привлечение к ответственности при отсутствии вины не противоречит действующему законодательству и принципам справедливости и законности [8, с. 628].

Полагаем, что правовая проблема определения вины собственника либо водителя ТС ставит под сомнение выполнение требований ст.ст. 1.2 и 3.1 КоАП РФ в части, касающейся предупреждения административных правонарушений, ввиду невозможности предупреждения деликта в области дорожного движения, совершаемого одним лицом (водителем), если ответственность за него будет нести другое лицо (собственник транспортного средства). Это фактически сводит на нет выполнение одной из ключевых общеполлицейских мер профилактики правонарушений, закрепленной в ст. 2 и подп. 4 п. 1 ст. 12 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. N 3-ФЗ «О полиции»\*.

Многие исследователи обращают внимание на законодательное игнорирование принципа презумпции невиновности и привлечения к административной ответственности участников дорожного движения, которые в случае несогласия с предъявленным обвинением должны будут отстаивать свою невиновность. Примечание к ст. 1.5 КоАП РФ закрепляет норму, согласно которой обязанность доказывания лежит на лице, привлекаемом к административной ответственности. Исходя из вышесказанного и согласно ч. 2 ст. 2.6.1 КоАП РФ, владелец транспортного средства освобождается от административной ответственности в случае, если в его заявлении или сообщении подтверждаются сведения о том, что на момент совершения административного правонарушения он не мог управлять автомобилем. В данной ситуации, по мнению А.П. Шергина, логический процесс доказывания в юрисдикционной деятельности идет от нормы к факту, при этом компетентный орган как бы «просматривает» фактические обстоятельства совершенного деяния через призму нормы, предусматривающей административную ответственность за правонарушение [9, с. 35].

Таким образом, характеризуя проблемы и коллизии, имеющиеся в современном российском законодательстве, регламентирующем применение специальных технических средств автоматической фиксации нарушений ПДД, можно

\* О полиции: федер. закон от 7 февр. 2011 г. N 3-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. N 7. Ст. 900.

согласиться с мнением большинства исследователей «об отсутствии системности при конструировании и введении в действие норм и правил» и о необходимости дальнейшего совершенствования нормативно-правового регулирования [10, с. 49]. Существующая на сегодняшний день правоприменительная практика рассмотрения дел с использованием специальных технических средств фотовидеофиксации административных правонарушений зачастую связана с ограничением гарантированного законом принципа презумпции невиновности и права физического лица на неприкосновенность частной жизни.

В подобных условиях становится невозможным обеспечение на должном уровне реализации основной цели внедрения систем фотовидеофиксации — снижения аварийности и сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения. Применение данных систем на практике зачастую характеризуется низким уровнем неотвратимости наказания из-за отсутствия стандартизированных требований к параметрам и использованию приборов, что может дать нарушителям шанс оспорить санкции в суде, и нарушением процессуальных норм, дискредитирующим саму идею фотовидеофиксации нарушений\*.

Для устранения имеющихся правовых проблем необходимо разработать и ввести в действие нормативный правовой акт, определяющий общие условия применения, использования, размещения, установки специальных технических средств автоматической фиксации нарушений ПДД. Как верно отмечают многие исследователи, необходимо нормативное закрепление понятия и содержания пределов использования специальных технических средств, работающих в автоматическом

\* Общественный доклад «О состоянии дел в сфере организации и безопасности дорожного движения в регионах России».

режиме, а именно их пространственных и временных границ [11].

Кроме того, следует завершить длящийся уже несколько лет процесс разработки национального стандарта (ГОСТа), который должен установить технические требования к аппаратному и программному обеспечению специальных технических средств, имеющих функции фото-, киносъемки и видеозаписи.

Безопасность участников дорожного движения зависит и от качества «деятельности в сфере функционирования уполномоченных государственных органов и органов местного самоуправления» [12, с. 23]. В связи с этим в условиях, когда эффективная работа системы автоматической фиксации может быть обеспечена только при скоординированной работе многих ведомств, необходима нормативная регламентация как деятельности этих ведомств, так и процесса их взаимодействия. В частности, необходимо нормативное закрепление источников и объемов финансирования, мер обеспечения неотвратимости наказания (в том числе путем дифференциации штрафных санкций в зависимости от времени уплаты, блокирования счетов и других мер, принятых в странах с развитым уровнем автомобилизации), требует законодательной регламентации такое перспективное направление, как фиксация средней скорости движения.

Средства автоматической фотовидеофиксации нарушений ПДД имеют большой потенциал для профилактики и предупреждения правонарушений в сфере дорожного движения, они дисциплинируют водителей, напоминая о необходимости соблюдать ПДД. Однако рассмотренные нами правовые проблемы использования данных средств не позволяют им стать действительно эффективным инструментом, который мог бы улучшить современную ситуацию на дорогах России.

### Список литературы

1. Каплунов А.И. Особенности привлечения к административной ответственности за правонарушения, предусмотренные ст. 12.9 КоАП РФ, выявленные работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи // Актуальные проблемы административной ответственности: материалы всероссийской научно-практической конференции (Омск, 19 мая 2011 г.). Омск: Омский юрид. ин-т, 2011. С. 100-110.

2. Дорожно-патрульная служба Госавтоинспекции: сб. метод. материалов. М.: НИЦ БДД МВД России, 2011. 292 с.



3. Ломакин Д. Год штрафных рекордов. URL: [https://www.gazeta.ru/auto/2016/01/21\\_a\\_8033705.shtml](https://www.gazeta.ru/auto/2016/01/21_a_8033705.shtml) (дата обращения: 1 авг. 2016 г.).
4. Оспаривание ошибок и фальсификаций при автоматической фотовидеофиксации. URL: <http://www.rd-forum.ru/threads/osparivanie-oshibok-i-falsifikacij-pri-avtomaticheskoy-foto-videofiksacii.2972/page-133> (дата обращения: 1 авг. 2016 г.).
5. Майоров В.И. Оценка эффективности административно-юрисдикционной деятельности органов внутренних дел в области дорожного движения // Полицейское право. 2007. N 2.
6. Россинский Б.В. Новеллы в производстве по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения // Законы России: опыт, анализ, практика. 2007. N 11. С. 4-13.
7. Молчанов П.В. Собственник (владелец) транспортного средства как субъект административной ответственности // Административное право и процесс. 2010. N 3.
8. Бадура Д.В. Организационные и правовые проблемы использования показаний средств автоматического выявления и фиксации нарушений в области безопасности дорожного движения // Молодой ученый. 2014. N 3.
9. Шергин А.П. Административная юрисдикция. М., 1979.
10. Климович Е.В., Кузнецов А.В. О некоторых проблемах правового регулирования применения специальных технических средств фиксации нарушений правил дорожного движения // Правопорядок: теория, история, практика. 2015. N 1 (4).
11. Шевченко О.А. Возбуждение и административное расследование дел об административных правонарушениях в области дорожного движения: автореф. ... дис. канд. юрид. наук. М., 2015.
12. Майоров В.И. Социальное управление системой обеспечения безопасности в дорожном движении // Вестник Уральского института экономики, управления и права. 2015. N 1 (30).