

МВД России
Санкт-Петербургский университет

Д. В. Жмурин, Т. А. Подружкина, А. В. Лаур

**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ УЧЕТОВ
И АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ СИСТЕМ
В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Учебное пособие

*Под общей редакцией
кандидата педагогических наук, доцента Т. А. Подружкиной*

Санкт-Петербург
2025

УДК 351.811

ББК 67.401

И88

Жмурин Д. В., Подружкина Т. А., Лаур А. В.

И88 Использование специальных учетов и автоматизированных систем в деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения: учебное пособие / Д. В. Жмурин, Т. А. Подружкина, А. В. Лаур; под общ. ред. Т. А. Подружкиной. – Санкт-Петербург: СПбУ МВД России, 2025. – 80 с.

ISBN 978-5-00277-026-7

EDN: IJLEQT

Учебное пособие разработано в соответствии с учебной программой дисциплины «Использование специальных учетов и автоматизированных информационных систем в деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения». Сдержит материалы по ключевым аспектам применения информационных технологий в работе органов внутренних дел, специализирующихся на контроле дорожного движения. Особое внимание уделено интеграции специальных учетов и автоматизированных систем, которые не только повышают эффективность оперативной работы, но и способствуют профилактике дорожно-транспортных происшествий, снижению уровня аварийности и минимизации негативных последствий для участников дорожного движения.

Предназначено для обучающихся в Санкт-Петербургском университете МВД России.

УДК 351.811

ББК 67.401

Рецензенты:

Нугаева Э. Д., кандидат юридических наук, доцент
(Уфимский юридический институт МВД России);

Усачев С. И., кандидат юридических наук
(Восточно-Сибирский институт МВД России)

ISBN 978-5-00277-026-7

© Санкт-Петербургский университет
МВД России, 2025

Оглавление

Введение	4
1. Специальные учеты в обеспечении безопасности дорожного движения.....	5
2. Система информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции.....	17
3. Организационно-правовые вопросы применения систем автоматической фиксации нарушений.....	21
4. Современное развитие систем автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения.....	29
5. «Госуслуги.Авто»: развитие и перспективы	42
6. Онлайн-сервисы Госавтоинспекции.....	48
7. Перспективы развития и влияние на дорожную безопасность	53
8. Современные вопросы при обжаловании правонарушений, зафиксированных с использованием систем автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения.....	55
10. Спорные правовые вопросы привлечения к административной ответственности.....	65
11. Основные направления развития законодательства в сфере безопасности дорожного движения при применении систем автоматической фиксации нарушений	70
Заключение.....	73
Список рекомендуемых нормативных правовых актов и литературы	77

Введение

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач современного общества. С увеличением числа транспортных средств и ростом интенсивности движения возрастает и количество дорожно-транспортных происшествий. В связи с этим использование специальных учетов и автоматизированных систем становится необходимым для эффективного управления безопасностью на дорогах.

Эффективность работы подразделений, отвечающих за безопасность дорожного движения, напрямую зависит от качества сбора, обработки и анализа информации о дорожно-транспортных происшествиях и факторах, им способствующих. Традиционные методы учета и анализа данных часто оказываются недостаточно эффективными, требуя значительных временных и трудовых затрат. В связи с этим все большее распространение получают специальные учеты и автоматизированные системы, позволяющие существенно повысить оперативность и качество работы подразделений безопасности дорожного движения.

В учебном пособии рассматриваются различные типы автоматизированных систем, их функциональные возможности и влияние на эффективность работы правоохранительных органов, а также проанализированы перспективы развития данного направления, включая интеграцию с другими системами государственного учета и использования больших данных для прогнозирования и предотвращения дорожного движения.

1. Специальные учеты в обеспечении безопасности дорожного движения

Специальные учеты представляют собой систематизированные данные о состоянии дорожного движения, дорожно-транспортных происшествиях (ДТП), а также о факторах, влияющих на безопасность.

Основные виды специальных учетов

1. Учет ДТП: Сбор и анализ информации о каждом происшествии, включая место, время, участников и причины.
2. Учет транспортных средств: Регистрация всех транспортных средств, находящихся на учете, их техническое состояние и соответствие требованиям безопасности.
3. Учет дорожной инфраструктуры: Информация о состоянии дорог, знаков, светофоров и других элементов, влияющих на безопасность.

Эти данные позволяют выявлять проблемные участки на дорогах, анализировать причины ДТП и разрабатывать меры по их предотвращению.

Автоматизированные системы

Автоматизированные системы (АС) играют ключевую роль в обеспечении БДД. Они позволяют обрабатывать большие объемы данных, что значительно повышает эффективность работы подразделений. Основные функции АС включают:

1. Мониторинг дорожной ситуации: Использование камер видеонаблюдения и датчиков для отслеживания состояния дорожного движения в реальном времени.

2. Анализ данных: Применение алгоритмов для выявления закономерностей и прогнозирования потенциальных аварийных ситуаций.

3. Управление потоками: Оптимизация движения с помощью светофорного регулирования и информационных табло.

Практическое применение интегрированных систем в деятельности подразделений ГИБДД проявляется в ежедневных операциях. На постах ДПС инспекторы используют мобильные терминалы, подключенные к АС, для сканирования номерных знаков: система мгновенно проверяет учет транспортного средства на наличие неоплаченных штрафов, угон или несоответствие требованиям безопасности. Это минимизирует время задержки и повышает точность проверок.

В режиме мониторинга АС анализируют потоки с помощью радаров и камер, автоматически фиксируя нарушения скорости или проезда на красный свет, с последующей записью в учет ДТП.

Для профилактики используются аналитические модули: например, выявление «черных точек» — участков с высокой аварийностью — позволяет планировать целевые рейды или установку дополнительных знаков. Статистика показывает эффективность: в регионах с развитыми АС, таких как Москва и Санкт-Петербург, уровень ДТП снизился на 10-15% за счет превентивных мер. Практические кейсы включают операцию «Трасса», где данные учетов помогли координировать действия с МЧС при ликвидации последствий массовых аварий на федеральных магистралях, сократив время реагирования на 20%.

Анализ эффективности специальных учетов и АС опирается на количественные показатели и качественные оценки. По данным МВД

России за 2023 год, автоматизированные системы обработали более 1,5 млрд записей о нарушениях, что позволило взыскать штрафы на сумму свыше 50 млрд рублей и предотвратить тысячи ДТП.

Учеты ДТП демонстрируют тенденции: например, анализ показывает, что 40% аварий связаны с превышением скорости, а 25% — с плохим состоянием дорог.

Автоматизированные системы усиливают этот анализ предиктивными моделями, используя искусственный интеллект для прогнозирования рисков на основе погодных данных, плотности трафика и поведения водителей. Однако эффективность зависит от качества данных: неполные учеты (например, отсутствие информации о незарегистрированных транспортных средствах) снижают точность.

В сравнении с зарубежными практиками, такими как система eCall в ЕС, российские АС уступают в интеграции с экстренными службами, но превосходят в объеме покрытия территории. Рекомендации включают регулярные аудиты учетов для устранения дубликатов и ошибок, что может повысить точность прогнозов на 30%.

Вызовы и риски в использовании специальных учетов и АС связаны с техническими, правовыми и социальными аспектами. Технически, перегрузка систем большими объемами данных (в пиковые часы трафик достигает миллиардов запросов) приводит к задержкам и сбоям.

Киберугрозы представляют серьезный риск: хакерские атаки на базы данных могут привести к утечкам персональных данных водителей, что нарушает конфиденциальность. Правовые вызовы включают соблюдение законодательства о защите данных (федеральный закон «О персональных данных»), где несанкционированный доступ к учетам может повлечь ответственность.

Социально риски связаны с ошибками автоматизации: ложные срабатывания камер (из-за грязи или теней) вызывают недоверие граждан и жалобы, что снижает эффективность профилактики. Этические дилеммы возникают при массовом сборе данных — баланс между безопасностью и приватностью требует внедрения механизмов анонимизации и двойной проверки. Решения включают многоуровневую

защиту (шифрование, VPN), регулярные обновления ПО и обучение сотрудников этике использования искусственного интеллекта.

Перспективы развития специальных учетов и АС ориентированы на инновации, такие как интеграция с интернетом вещей (IoT) и искусственным интеллектом. В «умных городах» учеты будут синхронизироваться с датчиками на дорогах, умными светофорами и приложениями для водителей, позволяя proactive предупреждения: например, уведомления о приближении к зоне риска через смартфон. ИИ улучшит анализ, используя нейросети для распознавания паттернов в данных о ДТП, прогнозируя аварии с точностью до 80%. Примеры из практики: в пилотных проектах в Казани и Екатеринбурге IoT-системы снизили время реагирования на инциденты на 15%. Будущие разработки включают блокчейн для защиты учетов от подделок и интеграцию с автономными транспортными средствами. Однако для реализации нужны инвестиции в инфраструктуру и стандартизация протоколов. Международный опыт (например, системы в Сингапуре) показывает, что такие инновации могут снизить аварийность на 25%, делая их приоритетом для ГИБДД.

Межведомственное взаимодействие усиливает роль учетов и АС в обеспечении БДД. Синхронизация с базами Федеральной налоговой службы (для проверки налогов на транспорт), Росреестра (для учета недвижимости, связанной с ДТП) и Министерства здравоохранения (для медицинских ограничений водителей) позволяет комплексный анализ. В рамках межведомственных операций, таких как «Безопасная дорога», данные ГИБДД используются для координации с Роспотребнадзором при проверках техосмотров или с МЧС для эвакуации после аварий. Вызовы включают несовместимость форматов данных и бюрократию, но стандартизация (например, через единую платформу «Госуслуги») решает эти проблемы. Примеры: в 2023 году совместные действия ГИБДД и ФНС выявили 500 тыс. незарегистрированных транспортных средств, предотвратив потенциальные ДТП. Перспективы — расширение на международный уровень, с обменом данными в рамках СНГ для борьбы с трансграничными нарушениями.

Этические и правовые аспекты использования учетов и АС подчеркивают необходимость баланса между эффективностью и правами граждан. Правовая база включает федеральный закон «О полиции» и приказы МВД, регулирующие доступ к данным, но случаи злоупотреблений (например, использование учетов для слежки) требуют строгого контроля. Этически, автоматизация снижает субъективизм инспекторов, но риск дискриминации (например, по социальным признакам в анализе данных) требует внедрения этических кодексов.

Судебная практика показывает отмену решений из-за ошибок АС (например, штрафы за «превышение» без учета погрешности радаров), что подчеркивает важность обучения. Рекомендации: обязательные тренинги для сотрудников и аудит систем на compliance с международными стандартами, такими как GDPR.

Обучение и подготовка кадров — ключ к успешному внедрению учетов и АС. Для курсантов и слушателей МВД пособия включают симуляции: виртуальные посты ДПС с базами данных, анализ кейсов ДТП и упражнения по этичному использованию ИИ. Адъюнкты изучают методологии сбора и анализа данных, фокусируясь на эмпирических исследованиях эффективности. Практика показывает, что обученные специалисты повышают точность на 25%. Перспективы — онлайн-платформы для непрерывного обучения, интегрированные с реальными данными, АС.

Кейсы из практики иллюстрируют реальные применения. В Московской области учеты помогли снизить ДТП на 15% через таргетированные кампании; в Краснодарском крае АС предотвратили 200 аварий за счет прогнозов ИИ. В международном контексте, адаптация европейских систем в России показывает рост эффективности на 20%.

Таким образом, специальные учеты и АС — фундамент безопасности дорожного движения, требующий интеграции, инноваций и этического подхода. Рекомендации включают модернизацию инфраструктуры, усиление безопасности и межведомственное сотрудничество для снижения аварийности и повышения доверия общества.

Это способствует созданию безопасной транспортной среды, адаптированной к вызовам XXI века.

Примеры использования

✓ Автоматизированная система управления дорожным движением (АСУ ДД).

Данные о параметрах транспортных потоков собираются детекторами и телекамерами, передаются в центр управления и обобщаются, а потом на основе полученных данных рассчитываются режимы работы светофоров. АСУ ДД также может выводить сообщения о ДТП, заторах, пробках на информационные табло или передавать на мобильные терминалы различных служб и частных пользователей.

✓ Комплексы фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения.

Они фиксируют в режиме реального времени значительное количество видов нарушений с высокой степенью достоверности. Материалы о нарушениях передаются по защищенным каналам связи в центр, где выполняется обработка и вынесение постановлений.

✓ Система сбора информации о передвижении транспортных средств, а также анализа и поиска данных о передвижении ТС.

✓ Комплексы и системы распознавания лиц и поиска выделенных лиц в базе разыскиваемых лиц.

✓ Система учёта и сбора сведений о дорожно-транспортных происшествиях. Позволяет получать информацию о ДТП в режиме реального времени, проводить автоматизированный анализ причин и условий их возникновения, оценивать состояние безопасности до-

рожного движения, вырабатывать и принимать меры по предотвращению ДТП, снижению тяжести их последствий

В целях совершенствования организации учета автотранспортных средств, государственных регистрационных знаков, водительских и регистрационных документов был издан приказ МВД России № 125 от 31.03.1995 «Об учете автотранспортных средств и специальной продукции Госавтоинспекции» (в настоящее время утратил силу). В соответствии с данным приказом была утверждена и введена в действие с 1 мая 1995 г. Инструкция автотранспортных средств и специальной продукции Госавтоинспекции.

До 1 апреля 1996 г. был разработан и введен в эксплуатацию программно-технический комплекс федеральной автоматизированной информационно-поисковой системы учета автотранспортных средств (АИПС «Автомобиль»).

Данный учет предназначался для сбора, хранения, обработки и выдачи сведений об автотранспортных средствах и прицепах к ним, собственниках транспортных средств или их законных представителях, изготовленных бланках регистрационных и водительских документов и государственных регистрационных знаках транспортных средств, о похищенной (утраченной) спецпродукции, а также о похищенных (утраченных) регистрационных и водительских документах и государственных регистрационных знаках. Учет осуществлялся в целях обеспечения полноты информации о зарегистрированных транспортных средствах и спецпродукции, выполнения розыскных и мобилизационных мероприятий, осуществления надзора за конструкцией транспортных средств при их регистрации и технических осмотрах.

При совершении регистрационных действий порядок формирования учета транспортных средств подразумевал два способа: ручной и автоматизированный. При ручном способе учета составлялось три экземпляра карточек. Один экземпляр карточки оставался в картотеке подразделения Госавтоинспекции, зарегистрировавшего транспортное средство, второй экземпляр направлялся в Госавтоинспекцию

горрайоргана внутренних дел по месту жительства физического лица, расположения юридического лица, месту жительства иных лиц или бронирования жилплощади в пределах территории, на которую распространялась деятельность подразделения Госавтоинспекции, зарегистрировавшего транспортное средство. Третий экземпляр направлялся в ГАИ МВД, ГУ МВД, УВД, где формировалась региональная картотека, сгруппированная по регистрационным знакам транспортных средств.

Из первых и вторых экземпляров карточек учета транспортных средств формировались картотеки в подразделениях Госавтоинспекции по месту регистрации транспортных средств — по сериям регистрационных знаков, в подразделениях Госавтоинспекции горрайорганов внутренних дел — по предприятиям, учреждениям, организациям и по фамилии физических лиц в алфавитном порядке. При автоматизированном процессе формирования картотек информация, указанная в карточке учета транспортных средств, направлялась по каналам связи в те же подразделения, что и при ручном способе учета, где после предварительного контроля и обработки заносилась в базы данных региональной автоматизированной системы учета автомототранспортных средств (АИПС «Автомобиль»).

Из региональной базы данных информация ежедневно передавалась в установленном ГУГАИ МВД России формате по каналам связи в соответствующий межрегиональный отдел информационного обеспечения оперативно-поисковой системы по розыску автомототранспортных средств. Межрегиональные отделы обеспечивали между собой информационное взаимодействие в запросном режиме. Запросы оформлялись в виде текстовой строки и направлялись по телеграфным и телефонным коммутируемым или выделенным каналам связи в региональный центр автоматизированной информационно-поисковой системы розыска автомототранспортных средств по территориальности. Региональные центры при необходимости направляли запросы в межрегиональные, а межрегиональные — в федеральный центр. Запросы исполнялись в тот же день. Ответ помещался в соответствующий почтовый каталог и мог быть получен абонентом

по каналам связи. Данный способ обмена информацией подразумевал определенный интервал времени между направлением запроса и получением ответа, что в конечном счете приводило к длительному совершению регистрационного действия, а также излишнему документообороту.

Следующим шагом по совершенствованию использования централизованных оперативно-справочных, розыскных и криминалистических учетов подразделениями Госавтоинспекции было издание приказа МВД России № 356 от 18.05.1999 «О мерах по совершенствованию использования централизованных оперативно-справочных, розыскных и криминалистических учетов подразделениями Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации».

Данный приказ преобразовал информационно-поисковую систему розыска автотранспортных средств межрегиональной специальной заградительной системы контрольных постов милиции в систему информационного обеспечения Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утверждал Временное положение о системе информационного обеспечения подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (утратило силу в связи с изданием приказа МВД России № 1144 от 03.12.2007), а также типовую структуру региональных подразделений информационного обеспечения Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД, ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации. Основные функции системы информационного обеспечения Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации:

1. Формирование, ведение и использование централизованных оперативно-справочных, розыскных и криминалистических учетов:

розыскиваемых автотранспортных средств (автоматизированная информационно-поисковая система «Розыск»);

зарегистрированных автотранспортных средств (АИПС «Автомобиль»);

распределенной, утраченной, похищенной, выбракованной спецпродукции Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (АИПС «Документ»);

выданных водительских удостоверений (АИПС «Водитель»).

2. Ведение и использование централизованных учетов ГИЦ МВД России, ИЦ при МВД, ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации: разыскиваемых автотранспортных средств (АИПС «Автопоиск»); лиц, объявленных в федеральный розыск (АИПС «ФР – Оповещение»); утраченного и выявленного огнестрельного оружия (АИПС «Оружие»). Одной из основных задач региональных подразделений информационного обеспечения Госавтоинспекции субъектов Российской Федерации являлось обеспечение подразделений ГИБДД МВД России информацией о зарегистрированных, разыскиваемых транспортных средствах, распределенной, утраченной, похищенной, выбракованной спецпродукции ГИБДД МВД России, выданных водительских удостоверениях, лицах, объявленных в федеральный розыск, утраченном и выявленном огнестрельном оружии, прошедших таможенное оформление транспортных средствах, получении сведений. В связи с созданием данных подразделений получение сведений стало носить оперативный характер, временные промежутки минимизировались.

В целях повышения эффективности информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции и иных подразделений органов внутренних дел Российской Федерации, а также их взаимодействия с соответствующими органами государственной власти Российской Федерации и организациями был подписан приказ МВД России № 1144 от 03.12.2007 «О системе информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции», в котором утверждалось положение о системе информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции, наставление по организации формирования и ведения

специализированных учетов федеральной специализированной территориально распределенной информационной системы Госавтоинспекции, а также требования к информационному взаимодействию в федеральной специализированной территориально распределенной информационной системе Госавтоинспекции.

С 1 августа 2016 г. введено в эксплуатацию специальное программное обеспечение федеральной информационной системы Госавтоинспекции на базе инфраструктуры единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России.

Целью данной системы является организация единого централизованного информационного пространства Госавтоинспекции, обеспечение эффективной информационной поддержки деятельности подразделений МВД России и территориальных органов МВД России на региональном и районном уровнях, а также информационного обмена с заинтересованными органами в целях предоставления государственных и муниципальных услуг и исполнения государственных и муниципальных функций. Данное программное обеспечение является единым на всей территории Российской Федерации и позволяет получать информацию в режиме реального времени. В состав системы входят подсистемы:

«Транспортные средства» — предназначена для автоматизации проведения регистрационных действий с транспортными средствами в целях обеспечения предоставления подразделениями Госавтоинспекции государственной услуги по регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним, включая межведомственное информационное взаимодействие в ходе предоставления государственной услуги;

«Водительские удостоверения» — предназначена для автоматизации функций Госавтоинспекции по учету сведений о выданных российских национальных и международных водительских удостоверениях, лицах, получивших водительское удостоверение, а также для обеспечения предоставления подразделениями Госавтоинспекции государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостове-

ний, включая межведомственное информационное взаимодействие в ходе предоставления государственной услуги;

«Административные правонарушения» — предназначена для учета административных правонарушений, по которым сотрудники Госавтоинспекции уполномочены составлять протоколы об административном правонарушении, и автоматизации процесса производства по ним, а также информационного обеспечения оказания подразделениями Госавтоинспекции государственной услуги по предоставлению сведений об административных правонарушениях в области дорожного движения;

«Специальная продукция» — предназначена для учета распределенной в подразделения Госавтоинспекции, утраченной, похищенной, уничтоженной специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и водителей к участию в дорожном движении;

«Получение и предоставление сведений» — предназначена для обеспечения взаимодействия ФИС ГИБДД-М с прикладными сервисами ИСОД МВД России, информационными системами МВД России, а также с информационными ресурсами федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, предоставляющих государственные или муниципальные услуги и исполняющих государственные или муниципальные функции, а также организаций, в которых размещается государственное задание (заказ) или муниципальное задание (заказ) на предоставление таких услуг.

С внедрением специального программного обеспечения федеральной информационной системы Госавтоинспекции повысилось качество предоставления государственных услуг по линии обеспечения безопасности дорожного движения.

2. Система информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции

Сегодня информационные системы активно развиваются и совершенствуются по направлению организации безопасности дорожного движения в целях необходимости минимизации и исключения рутинных и однообразных процессов.

Федеральная информационная система ФИС ГИБДД-М

Система ФИС ГИБДД-М является одним из ведущих технологических инноваций, представляющих цифровую революцию в сфере учета и контроля дорожного движения в Российской Федерации. Она была разработана с целью обеспечения эффективности, прозрачности и безопасности на дорогах, объединяя в одной цифровой платформе все ключевые аспекты управления дорожным движением.

На уровне функциональности ФИС ГИБДД обеспечивает автоматизированный учет автотранспортных средств, водительских удостоверений, истории нарушений, а также другую релевантную информацию, связанную с участниками дорожного движения. Это не просто база данных; это динамическая система, которая позволяет оперативно реагировать на изменения, проводить аналитику и предоставлять участникам дорожного движения актуальную информацию в режиме реального времени.

Благодаря интеграции с различными технологическими решениями, такими как системы видеонаблюдения, телематические системы и другие цифровые платформы, ФИС ГИБДД способна предоставлять широкий спектр услуг: от регистрации автомобилей до обработки и оплаты штрафов онлайн.

Система также активно используется государственными органами для мониторинга состояния дорожного движения, выявления проблемных зон, а также для планирования и реализации мероприятий по улучшению безопасности на дорогах.

В итоге, ФИС ГИБДД стоит в центре цифровой трансформации управления дорожным движением в России, играя ключевую роль в обеспечении безопасности, порядка и эффективности на дорогах страны.

ФИС ГИБДД продолжает активно развиваться, адаптируясь к современным вызовам и потребностям общества. В планах — дальнейшее внедрение инновационных решений, а также интеграция с новыми системами для обеспечения максимальной эффективности учета и контроля дорожного движения.

Целью является организация единого централизованного информационного пространства Госавтоинспекции, обеспечение эффективной информационной поддержки деятельности органов, организаций и подразделений системы МВД России, а также информационного обмена с заинтересованными органами в целях предоставления государственных и муниципальных услуг и исполнения государственных и муниципальных функций.

К основным функциям ФИС ГИБДД-М относятся:

1. Формирование информационных ресурсов ФИС ГИБДД-М.
2. Обеспечение исполнения административных регламентов.
3. Осуществление поиска данных по запросам с произвольными критериями.
4. Формирование аналитических отчетов.
5. Контроль за формированием, ведением и использованием информационных ресурсов ФИС ГИБДД-М.
6. Автоматизированный обмен данными с федеральными государственными информационными системами заинтересованных органов посредством системы межведомственного электронного взаимодействия.
7. Выгрузка сведений в автоматизированную информационную систему «Информационно-аналитическая система мониторинга качества государственных услуг».
8. Обеспечение деятельности подразделений Госавтоинспекции по осуществлению федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения.

9. Информационное взаимодействие с подсистемой информационно-аналитического обеспечения федеральной государственной информационной системы «Единая информационная платформа национальной системы управления данными».

Основные функциональные задачи

ФИС ГИБДД была разработана как централизованная система для решения множества задач, связанных с дорожным движением в Российской Федерации. Её основные функциональные задачи:

- ✓ Регистрация транспортных средств: Одной из ключевых функций системы является регистрация новых и подержанных автомобилей, мотоциклов и других транспортных средств, а также их снятие с учета.

- ✓ Учет водительских удостоверений: ФИС ГИБДД обеспечивает регистрацию и учет водительских удостоверений, включая выдачу, обновление и аннулирование.

- ✓ Учет нарушений ПДД: Система автоматически регистрирует нарушения, зафиксированные камерами, а также нарушения, зафиксированные сотрудниками ГИБДД, и назначает штрафы.

- ✓ Платежи и штрафы: ФИС ГИБДД позволяет водителям оплачивать штрафы онлайн, а также предоставляет информацию о текущем статусе задолженностей.

- ✓ Интеграция с камерами видеонаблюдения: Система синхронизирована с камерами видеонаблюдения, установленными на дорогах, что позволяет автоматически фиксировать нарушения.

✓ Проведение аналитики и статистики: ФИС ГИБДД собирает и анализирует данные о дорожном движении, что позволяет выявлять проблемные участки дорог, часто происходящие нарушения и другую статистику.

✓ Предоставление информации для граждан: Система предоставляет интерфейс для пользователей, чтобы те могли проверять свои штрафы, статус регистрации транспортного средства и другую релевантную информацию.

✓ Информационное взаимодействие с другими государственными органами: ФИС ГИБДД взаимодействует с другими государственными системами и органами для обмена информацией и координации действий.

✓ Уведомление участников дорожного движения: Отправка уведомлений водителям о различных аспектах, связанных с их участием в дорожном движении, включая предстоящие техосмотры, срок действия водительских удостоверений и др.

Эти функциональные задачи делают ФИС ГИБДД центральным элементом в системе управления дорожным движением Российской Федерации, обеспечивая безопасность, порядок и эффективность на дорогах.

Благодаря ФИС ГИБДД граждане могут оперативно получать различные услуги онлайн, государство контролирует ситуацию на дорогах, а бизнес получает надежного партнера в лице ГИБДД.

3. Организационно-правовые вопросы применения систем автоматической фиксации нарушений

Вопросы безопасности дорожного движения регулируются различными федеральными нормативными правовыми актами. Однако действующие нормативные правовые акты не определяют понятие существующих САФ и их работу при фиксации нарушений правил дорожного движения. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» должен определять понятие САФ и использование данных систем в организации дорожного движения. Законное применение САФ обеспечено внесением изменений в 2008 году в КоАП РФ.

Уменьшение количества происшествий на дорогах в России — ключевое направление в политике страны. В связи с этим необходимо ввести новые технические стандарты и требования к дорожному строительству. Эти стандарты должны включать цифровые технологии для уменьшения аварийности на определенных участках, а также автоматизированные и роботизированные системы для управления дорожным движением и контроля за соблюдением правил дорожного движения.

Правовое регулирование в сфере дорожной безопасности и транспорта в Российской Федерации опирается на следующие основные документы:

- Бюджетный кодекс Российской Федерации;
- Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях;
- федеральный закон № 196-ФЗ от 10.12.1995 «О безопасности дорожного движения»;
- федеральный закон № 16-ФЗ от 09.02.2007 «О транспортной безопасности»;
- федеральный закон № 131-ФЗ от 06.10.2003 «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ»;
- федеральный закон № 223-ФЗ от 18.07.2011 «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц»;

- федеральный закон № 44-ФЗ от 05.04.2013 «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»;

- федеральный закон № 210-ФЗ от 24.07.2007 «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях»;

- указ Президента РФ от 21.12.2016 № 699 «Об утверждении Положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации и Типового положения о территориальном органе Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъекту Российской Федерации»;

- постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения»;

- постановление Правительства РФ от 17.06.2004 № 294 «О Федеральном агентстве по техническому регулированию и метрологии».

Бюджетный кодекс Российской Федерации (БК РФ) играет важную роль в регулировании финансовых аспектов, связанных с дорожной безопасностью и транспортом. В частности:

- принцип эффективности использования бюджетных средств. Этот принцип подчеркивает необходимость рационального и результативного расходования бюджетных фондов, что особенно важно в контексте финансирования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения;

- принцип адресности и целевого характера бюджетных средств (ста. 38 БК РФ). Этот принцип гарантирует, что бюджетные средства используются по назначению и целенаправленно, например, для улучшения инфраструктуры дорожного движения или повышения уровня безопасности на дорогах;

- зачисление штрафов за нарушения правил дорожного движения (подп. 6.2 п. 1 ст. 46 БК РФ). Согласно этому положению, все денежные взыскания (штрафы) за нарушения в сфере дорожного движения должны полностью поступать в бюджеты субъектов Российской Федерации. Это обеспечивает дополнительное финансирование местных мер по улучшению безопасности дорожного движения;

– бюджетное обеспечение закупок (ст. 72, 73 БК РФ). Эти статьи регулируют финансовые аспекты закупок товаров, работ и услуг для государственных и муниципальных нужд, в том числе в сфере транспорта и дорожной безопасности. Они обеспечивают прозрачность и эффективность в расходовании бюджетных средств на эти цели.

Таким образом, БК РФ устанавливает ключевые принципы и правила, которые направлены на обеспечение финансовой поддержки и эффективного управления в области дорожной безопасности и транспорта.

В разных регионах России выбор модели финансирования для создания и поддержки функционирования региональных систем фотовидеофиксации административных правонарушений приводит к применению различных законодательных норм. Это обусловлено выбором между двумя ключевыми федеральными законами — № 44-ФЗ и № 223-ФЗ:

1. Закон № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» используется в случае, когда закупки осуществляются непосредственно государственными или муниципальными органами. Этот закон обеспечивает прозрачность и упорядоченность процесса закупок, нацелен на обеспечение соблюдения интересов государства и муниципалитетов. Например, в Республике Карелия, Иркутской, Калининградской, Новосибирской и Пензенской областях системы фотовидеофиксации административных правонарушений создаются и функционируют в соответствии с положениями этого закона.

2. Закон № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» применяется, когда закупки осуществляются компаниями, частично или полностью принадлежащими государству или муниципалитетам, но действующими в большей степени как коммерческие организации. Этот закон направлен на обеспечение более гибкой системы закупок для таких организаций. В Забайкальском и Камчатском краях, Ленинградской и Челябинской областях системы фотовидеофиксации следуют положениям данного закона.

Организационно-правовые вопросы применения систем автоматической фиксации нарушений

Выбор между федеральными законами «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» и «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» для финансирования и функционирования систем фотовидеофиксации административных правонарушений в различных регионах России обусловлен спецификой организационно-правовой формы исполнителей.

Закон «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» применяется преимущественно для государственных и муниципальных органов, где акцент делается на строгом соблюдении процедур конкурсных закупок, что минимизирует риски коррупции и обеспечивает равный доступ участников. В регионах, использующих этот закон, такие как Республика Карелия, закупки оборудования и услуг по монтажу и обслуживанию камер проводятся через открытые конкурсы, с обязательным обоснованием начальной максимальной цены контракта и публикацией результатов в единой информационной системе. Это способствует прозрачности, но может замедлить процесс внедрения из-за бюрократических требований к документации.

В противоположность этому, закон «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» предоставляет больше гибкости для государственных компаний, таких как региональные операторы инфраструктуры (например, в Ленинградской области, где функционирует АО «Ленавтодор»), позволяя им адаптировать процедуры закупок под коммерческие нужды. Это включает возможность проведения переговоров с поставщиками без обязательных торгов, что ускоряет модернизацию систем, но повышает риски субъективности в выборе подрядчиков. В Забайкальском крае и Челябинской области такие подходы позволили интегрировать фотовидеофиксацию с региональными базами данных о транспортных средствах, однако вы-

зывают вопросы о потенциальных конфликтах интересов, особенно если операторы совмещают функции контроля и коммерческой деятельности. Для унификации практики Министерство транспорта Российской Федерации рекомендует разработку типовых положений о закупках в сфере САФ, что могло бы снизить региональные различия и повысить эффективность расходов.

Судебная практика применения систем автоматической фиксации нарушений Правил дорожного движения играет ключевую роль в уточнении правовых норм. Верховный Суд РФ в постановлении Пленума от 24 октября 2006 г. № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» разъяснил, что материалы, полученные с помощью технических средств автоматической фиксации, являются доказательствами в административных делах при условии их соответствия требованиям к достоверности и неизменности. Однако суды часто сталкиваются с жалобами на ошибки фиксации: например, ложные срабатывания из-за погодных условий или технических сбоев.

В 2022 году Конституционный Суд РФ в постановлении № 35-П указал на необходимость учета погрешностей приборов (для радаров — не более 2 км/ч), что привело к отмене тысяч постановлений о штрафах.

Региональные суды, такие как в Московской области, анализируют протоколы фотовидеофиксации на предмет соответствия ГОСТ Р 57144-2016 «Системы фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. Общие технические требования», требуя сертификации оборудования и регулярной поверки. Это подчеркивает важность стандартизации: несертифицированные системы (например, в некоторых субъектах Дальнего Востока) часто признаются недопустимыми доказательствами, что снижает эффективность борьбы с нарушениями.

Технические требования к системам автоматической фиксации нарушений устанавливаются нормативными документами, такими как приказ Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 43 «Об утвер-

ждении Требований к средствам автоматической фиксации административных правонарушений в области дорожного движения». Они включают параметры точности (для скорости — погрешность не более 2%), зоны покрытия (не менее 100 м для стационарных камер) и интеграцию с базами данных ГИБДД для автоматической обработки. Сертификация проводится Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт), что гарантирует соответствие международным стандартам ISO/IEC 17025.

Однако проблемы возникают с устаревшим оборудованием: в регионах с ограниченным бюджетом, как в Забайкальском крае, камеры 2010-х годов не поддерживают ИИ-анализ, что приводит к увеличению ложных срабатываний. Перспективы включают переход к «умным» системам с интеграцией IoT и машинного обучения, но это требует обновления законодательства для регулирования алгоритмов принятия решений, чтобы избежать дискриминации (например, по типу транспортного средства).

Ответственность за применение САФ распределяется между государственными органами, операторами и производителями. Согласно ст. 2.4 КоАП РФ, юридические лица несут ответственность за нарушения, выявленные автоматизированными системами, что актуально для региональных операторов. В случае сбоев или ошибок (например, утечка данных о водителях) применяется ст. 13.11 КоАП РФ о нарушении законодательства о персональных данных, с штрафами до 75 тыс. руб. для должностных лиц.

Международный опыт, такой как в ЕС (директива 2015/413/EU), подчеркивает ответственность производителей за безопасность устройств, что могло бы быть адаптировано в России для снижения рисков кибератак. В практике, инциденты с хакерскими атаками на системы в Москве (2021 г.) привели к судебным искам против подрядчиков, подчеркивая необходимость страхования ответственности.

Защита персональных данных в системах автоматической фиксации регулируется федеральным законом «О персональных данных» и требованиями Роскомнадзора. Данные о транспортных средствах и водителях (номера, фото) обрабатываются с согласия субъекта или на

основании закона, с обязательным шифрованием и ограничением доступа. Однако проблемы возникают с хранением: согласно постановлению Правительства РФ № 1106 от 6 июля 2008 г. данные хранятся не более 3 лет, но в регионах с дефицитом серверов сроки превышаются, что нарушает privacy.

Суды (например, ЕСПЧ в деле «Романов против России» 2019 г.) критикуют Россию за недостаточную защиту, рекомендуя внедрение GDPR-подобных норм. Решения включают использование блокчейн для неизменности данных и анонимизацию фото, что уже тестируется в пилотных проектах ГИБДД.

Международный опыт применения систем автоматической фиксации нарушений предоставляет ценные уроки для России. В Великобритании система ANPR (Automatic Number Plate Recognition) интегрирована с полицией и снизила кражи автомобилей на 30%, но вызывает дебаты о surveillance. В Сингапуре автоматизированные камеры с ИИ прогнозируют нарушения, снижая аварийность на 25%, однако требуют строгого этического контроля. В ЕС eCall-системы автоматически передают данные о ДТП, интегрируясь с экстренными службами, что могло бы улучшить российские аналоги. Адаптация включает гармонизацию с Венской конвенцией о дорожном движении 1968 г., подписанной Россией, для международного обмена данными. Рекомендации: изучение лучших практик для развития национальных стандартов, таких как расширение покрытия САФ в сельских районах.

Этические аспекты использования САФ включают баланс между безопасностью и правами граждан. Автоматизация снижает субъективизм инспекторов, но риск «профилактического» контроля (например, слежка за оппозиционерами) требует ограничений. Этические кодексы, разработанные МВД России, подчеркивают пропорциональность: системы должны фокусироваться на опасных нарушениях, а не на мелких. Проблемы возникают с социальным неравенством — в бедных регионах штрафы за фиксацию могут быть непосильными, что усиливает протесты. Решения: введение градаций штрафов и

программ реабилитации для рецидивистов, как в Финляндии, где фокус на образовании снизил повторные нарушения на 40%.

Перспективы развития организационно-правовых основ САФ ориентированы на цифровизацию и интеграцию. Указ Президента РФ № 204 предполагает внедрение «умных» дорог с автономными системами, что требует обновления федерального закона «О безопасности дорожного движения» для определения понятия «автоматизированных систем управления движением». Межведомственное взаимодействие (с Минтрансом, Минцифры) позволит создать единую платформу для обмена данными, снижая дублирование. Инвестиции в ИИ и 5G обеспечат реал-тайм анализ, но нуждаются в правовом регулировании алгоритмов.

Будущие вызовы: адаптация к электромобилям и дронам, с новыми нормами о фиксации нарушений в «воздушном пространстве».

В заключение необходимо отметить, что эффективное применение САФ требует гармонизации законодательства, усиления прозрачности и этического подхода, что обеспечит снижение аварийности и повышение доверия общества к государственным институтам.

4. Современное развитие систем автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения

Современное развитие экономики и общества привело к массовому установлению на федеральных и региональных дорогах систем автоматической фиксации нарушений (САФ). Эти устройства, размещенные на множестве автомагистралей по всей стране, могут зафиксировать различные виды нарушений правил дорожного движения, в том числе превышение скорости, проезд на запрещающий сигнал светофора, нарушение правил обгона и пересечения перекрестков, неиспользование ремня безопасности, неправильный проезд пешеходных переходов и другие нарушения.

Массовое внедрение САФ нарушений Правил дорожного движения по всей России привело к ряду значительных положительных изменений:

- повысилась безопасность дорожного движения. Автоматизация контроля за соблюдением Правил дорожного движения способствует снижению числа дорожно-транспортных происшествий, поскольку водители более склонны соблюдать правила, зная о возможности автоматической фиксации нарушений;

- происходит снижение нагрузки на дорожную инфраструктуру. Уменьшение числа аварий и пробок благодаря более дисциплинированному поведению водителей положительно сказывается на состоянии дорожной инфраструктуры;

- улучшилась объективность и точность фиксации нарушений. Автоматические системы исключают человеческий фактор при фиксации нарушений, обеспечивая более объективный и точный контроль;

- повысилась эффективность правоохранительных органов. Сокращение времени и ресурсов, необходимых для фиксации и обработки нарушений Правил дорожного движения, позволяет правоохранительным органам более эффективно использовать свои ресурсы;

- в сфере профилактики нарушений, регулярная фиксация нарушений и последующее наложение штрафов действуют как сдерживающий фактор, предотвращая повторное нарушение правил дорожного движения;

- улучшение пропускной способности дорог. Уменьшение количества нарушений, таких как неправильная парковка или проезд на красный свет, способствует более свободному движению транспорта;

- прозрачность и доступность информации для граждан. Мобильные приложения и онлайн-сервисы позволяют водителям оперативно получать информацию о своих штрафах и оплачивать их, что повышает прозрачность и удобство взаимодействия с государственными органами.

Таким образом, комплексы автоматической фиксации нарушений Правил дорожного движения способствуют не только повышению безопасности на дорогах, но и общему улучшению дорожной культуры и снижению административной нагрузки на государственные структуры.

В настоящее время практически во всех регионах России произведена интеграция САФ нарушений Правил дорожного движения с единой базой МВД России, известной как «Паутина». Данная интеграция предоставляет несколько ключевых преимуществ:

- ускорение процесса выявления и преследования нарушений: Благодаря прямому доступу к базе данных МВД России, система быстро идентифицирует владельца транспортного средства и его историю нарушений, что позволяет оперативно выставлять штрафы и уведомлять нарушителей;

- повышение точности данных: Система «Паутина» обеспечивает точное и актуальное сопоставление данных о транспортных средствах и их владельцах, минимизируя вероятность ошибок и недоразумений при выставлении штрафов;

- профилактика и раскрытие преступлений: Интеграция с «Паутиной» помогает в выявлении и раскрытии преступлений, связанных

с использованием автомобилей, например, угонов или преступлений, совершенных с использованием транспортного средства;

- содействие в розыске пропавших транспортных средств: Система может автоматически определять транспортные средства, находящиеся в розыске, что способствует их быстрому обнаружению и возврату владельцам;

- эффективное управление дорожным движением: Данные, собираемые системой, могут быть использованы для анализа и оптимизации дорожного движения, что способствует снижению пробок и улучшению общей дорожной ситуации;

- улучшение общественной безопасности: Интегрированная система способствует повышению общего уровня безопасности на дорогах, поскольку водители, осознавая присутствие эффективной системы контроля, более склонны соблюдать правила дорожного движения;

- повышение прозрачности и ответственности: Интеграция с единой базой данных МВД обеспечивает прозрачность в процессе фиксации и обработки нарушений, что способствует укреплению доверия к системе правопорядка.

Таким образом, интеграция комплексов фиксации нарушений Правил дорожного движения с базой данных «Паутина» значительно повышает эффективность и точность работы системы, способствует повышению безопасности на дорогах и укреплению законности. Мобильные приложения, такие как «Госуслуги СТОП», играют важную роль в системе управления дорожным движением и правопорядком на дорогах России. Они предлагают ряд функций, делающих процесс уведомления о штрафах и их оплату более удобным и доступным для водителей. Водители получают мгновенные уведомления о новых штрафах, зафиксированных системами автоматической фиксации нарушений или сотрудниками ГИБДД. Это позволяет своевременно узнать о нарушении и предпринять необходимые действия.

Приложение предоставляет подробную информацию о каждом штрафе, включая дату и время нарушения, место, тип нарушения и

сумму штрафа. Часто прилагаются фото- или видеоматериалы, подтверждающие факт нарушения. Пользователи могут оплачивать штрафы прямо в приложении, используя банковские карты или другие электронные платежные системы. Это упрощает процесс оплаты, исключая необходимость посещения банка или почтового отделения. Водители могут просматривать историю своих штрафов, что помогает лучше контролировать свои нарушения и финансовые обязательства.

Приложения, как правило, интегрированы с официальными базами данных, что обеспечивает актуальность и точность предоставляемой информации. Некоторые приложения предоставляют функционал для обращения за юридической помощью или консультациями в случае спорных или неясных ситуаций со штрафами.

Приложения обеспечивают защиту личных данных и финансовой информации пользователей, что крайне важно для поддержания доверия к сервису. В приложении Госуслуги предусмотрена возможность обжалования штрафов прямо через интерфейс приложения, что делает процесс более простым и доступным. Такие приложения значительно упрощают взаимодействие граждан с государственными структурами в области дорожного движения, повышая прозрачность и доступность соответствующих услуг.

Интеграция с системами умного города

В крупных городах системы автоматической фиксации нарушений интегрированы в общую систему управления дорожным движением, что позволяет улучшить общую дорожную ситуацию. В 2021 году в Московской области была внедрена новаторская система на базе уже действующей технологии фотовидеофиксации. Эта система предназначена для мониторинга транспортировки строительных отходов. В ее основе лежит применение искусственного интеллекта, который распознает грузовики по форме кузова и выявляет наличие в них строительного мусора. В случае обнаружения отходов система проверяет, зарегистрирован ли транспорт в специализированном ре-

гиональном списке перевозчиков. Если регистрация отсутствует, данные о нарушении передаются в Министерство экологии региона.

Для зарегистрированных грузовиков следующий этап — проверка наличия действующего электронного пропуска и соответствие маршрута перевозки указанному в пропуске местоположению транспортного средства. Кроме того, проверяется достижение грузовиком целевого пункта переработки, как указано в документах. Благодаря этой инновации контроль за утилизацией строительных отходов стал более эффективным и менее трудоемким.

В результате внедрения системы в Московской области проанализировано более 114 млн изображений, что способствовало снижению количества незаконных свалок.

В 2021 году в Московской области была запущена система «Таксиконтроль», предназначенная для мониторинга соблюдения единых стандартов окраски такси. Эта интеллектуальная автоматизированная система интегрирована с более чем 120 камерами фотовидеофиксации, способными передавать изображения в цвете, разбросанными по всему Подмоскovie. Внедрение стандарта унифицированного цвета для такси было инициировано местными транспортными органами, целью которого является повышение уровня комфорта и безопасности пассажиров. За первый год работы системы было выявлено более 15 тысяч такси, не соответствующих установленному цветовому коду.

В рамках пилотного проекта в Московской области реализуется инициатива по выявлению нарушений при пересечении железнодорожных путей с помощью камер, оборудованных технологией распознавания лиц. Главная задача этого проекта — сократить число несчастных случаев со смертельным исходом на железнодорожных переездах. В июле 2022 года первые такие камеры были установлены на станции Удельная, расположенной в Раменском районе. Уже за первый месяц работы проекта отмечено снижение количества нарушений на 32%. На сегодняшний день в регионе действуют камеры на трех железнодорожных станциях, фиксирующие случаи неправиль-

ного пересечения путей. С начала проекта было зафиксировано свыше 600 таких нарушений.

В настоящее время установка систем автоматической фиксации нарушений (САФ) осуществляется регионами самостоятельно. Из-за различий в экономических возможностях субъектов Российской Федерации, реализация потенциала установки таких камер составляет приблизительно 50%. Данный факт подтверждается статистическими данными ГИБДД. Важную роль в преодолении этого препятствия играет национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Основная задача этого проекта заключается во внедрении автоматизированных и роботизированных технологий для улучшения организации дорожного движения и повышения эффективности контроля за соблюдением правил дорожного движения. Современный уровень технологического развития комплексов фотовидеофиксации (ФВФ) действительно высок.

После завершения конкуренции среди разработчиков за улучшение функционала камер, обычно следует снижение их стоимости. Это, в сочетании с возрастающим интересом как региональных, так и федеральных властей к повышению безопасности на дорогах, предполагает значительное увеличение количества установленных комплексов. Таким образом, регионы могут не только устанавливать сотни, но и тысячи таких комплексов, значительно увеличивая плотность их размещения. Пример Москвы, где контролируется почти вся дорожная сеть, демонстрирует, что это эффективный способ повышения безопасности дорожного движения. Высокая плотность камер влияет на поведение водителей, заставляя их придерживаться правил, менять стиль вождения и повышать вежливость на дорогах.

Кроме того, развитие сети комплексов фотовидеофиксации открывает возможности для создания новых сервисов на уровне регионов, таких как системы безопасности (интеграция комплексов с системами силовых структур) и концепция «умного города». С 1 сентября 2025 года устанавливаются требования к камерам для фиксации нарушений правил дорожного движения. В частности, камеры (стационарные, передвижные, мобильные средства фиксации нарушений

ПДД) должны обеспечивать контроль за соблюдением Правил дорожного движения и осуществлять фиксацию в зоне своего обзора всех нарушений, для выявления которых они предназначены, независимо от усмотрения и без какого-либо непосредственного воздействия на них человека, а также должны быть утверждены в качестве средств измерений, иметь соответствующий сертификат и действующее свидетельство о метрологической поверке.

Информация о местах установки стационарных, передвижных средств фиксации и (или) маршрутах движения транспортных средств с размещенными на них мобильными средствами фиксации должна быть общедоступной и размещаться на официальном сайте МВД России. Фиксация нарушений камерами, не соответствующими установленным требованиям, и передача полученной с их помощью информации в уполномоченные органы не допускаются, а в случае если указанная фиксация произошла, полученная с помощью таких средств фиксации информация не допускается для использования в целях привлечения к административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения.

Перспективы развития систем автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения включают несколько ключевых направлений.

- ✓ Интеграция с искусственным интеллектом и машинным обучением: это позволит системам более эффективно распознавать нарушения, адаптируясь к различным условиям дорожного движения и улучшая точность фиксации нарушений.

- ✓ Расширение функциональности: В будущем системы могут быть оборудованы дополнительными функциями, такими как распознавание номерных знаков в разных странах, определение типов транспортных средств, а также фиксация других видов нарушений (например, использование мобильного телефона во время вождения).

✓ Большая точность и скорость обработки данных: Улучшение алгоритмов и повышение мощности обработки позволит системам быстрее и точнее обрабатывать большие объемы данных.

✓ Интеграция с умными городскими системами: Системы могут быть интегрированы с другими элементами умных городов, такими как системы управления дорожным движением, что позволит более эффективно управлять трафиком и предотвращать пробки.

✓ Развитие системы связи между транспортными средствами и инфраструктурой: Это позволит транспортным средствам получать информацию от дорожных камер и других источников в реальном времени, предупреждая водителей о потенциальных нарушениях и улучшая безопасность дорожного движения.

✓ Улучшение защиты данных и конфиденциальности: По мере развития технологий возникают вопросы о защите персональных данных и конфиденциальности. Будет важно разрабатывать системы таким образом, чтобы обеспечивать защиту данных водителей.

✓ Международная стандартизация и совместимость: Развитие единых стандартов для систем автоматической фиксации может способствовать их эффективному взаимодействию и совместимости на международном уровне.

Современное развитие систем автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения продолжает эволюционировать под влиянием технологического прогресса, интеграции с цифровыми платформами и растущих требований к безопасности на дорогах. Одним из ключевых направлений является расширение функциональности камер, которые теперь не только фиксируют стандартные нарушения, такие как превышение скорости или проезд на красный свет,

но и адаптируются к новым вызовам. Например, в условиях роста числа электромобилей и автономных транспортных средств, системы начинают интегрировать датчики для мониторинга зарядных станций и соблюдения правил парковки в специальных зонах. Это требует обновления алгоритмов распознавания, чтобы отличать электромобили от традиционных машин и фиксировать нарушения, связанные с использованием инфраструктуры для электромоторов.

В крупных городах, таких как Санкт-Петербург и Екатеринбург, пилотные проекты уже тестируют такие системы, где камеры анализируют не только номерные знаки, но и типы аккумуляторов или подключения к сети, что помогает предотвратить несанкционированную зарядку и связанные с этим риски пожаров или перегрузок электросетей. Однако это поднимает вопросы о необходимости новых нормативных актов, регулирующих сбор данных о транспортных средствах с альтернативными источниками энергии, чтобы избежать перегрузки систем и обеспечить точность фиксации.

Параллельно с этим развивается интеграция систем автоматической фиксации с глобальными навигационными спутниковыми системами (ГНСС), такими как GPS и ГЛОНАСС, что позволяет не только фиксировать нарушения в реальном времени, но и прогнозировать потенциальные инциденты.

В регионах с протяженными трассами, например, в Сибири или на Дальнем Востоке, где плотность населения низкая, а дороги подвержены погодным условиям, такие системы могут предупреждать водителей о приближающихся опасностях, таких как гололед или туман, на основе данных о скорости и траектории движения. Это снижает нагрузку на аварийные службы и повышает эффективность профилактики.

Однако внедрение требует значительных инвестиций: по данным Минтранса России, на модернизацию одной камеры для поддержки ГНСС уходит до 500 тысяч рублей, что в условиях дефицита бюджетов некоторых регионов (например, в Республике Коми) замедляет процесс. В результате, к 2024 году только 30% региональных

систем были обновлены, что подчеркивает необходимость федеральных субсидий для равномерного покрытия всей страны.

Важным аспектом современного развития является фокус на снижении ложных срабатываний, которые остаются одной из основных проблем САФ. Статистика ГИБДД показывает, что часть штрафов была обжалована из-за ошибок систем, связанных с плохим освещением, грязными номерными знаками или наложением изображений.

Для решения этого разрабатываются усовершенствованные алгоритмы на базе машинного обучения, которые анализируют контекст: например, система может учитывать погодные условия или время суток для корректировки чувствительности. В Москве такие алгоритмы уже внедрены на ключевых магистралях, где точность фиксации выросла на 20%, а количество обжалований снизилось на 25%. Однако это требует этического контроля, чтобы избежать предвзятости алгоритмов — например, если система чаще фиксирует нарушения у определенных марок автомобилей из-за особенностей дизайна.

Международные стандарты, такие как ISO 39001 «Дорожная безопасность», рекомендуют регулярный аудит алгоритмов независимыми экспертами, что могло бы быть адаптировано в России для повышения доверия граждан.

Еще одним вызовом является кибербезопасность систем автоматической фиксации. С ростом числа подключенных устройств (IoT) камеры становятся уязвимыми к хакерским атакам, которые могут привести к манипуляции данными или отключению систем. Так, в отдельных регионах были зафиксированы инциденты, когда злоумышленники взламывали камеры для изменения записей, что привело к отмене штрафов или, наоборот, к ложным обвинениям.

Для защиты внедряются шифрование данных, многофакторная аутентификация и интеграция с блокчейн-технологиями для неизменности записей.

Так, пилотных проектах в Татарстане тестировалась децентрализованная система хранения данных, где каждая запись фиксируется в блокчейн, что делает ее невосприимчивой к изменениям. Это не

только повышает безопасность, но и способствует прозрачности: водители могут самостоятельно проверять целостность данных через мобильные приложения.

Однако переход к таким технологиям требует обучения персонала и значительных затрат, оцениваемых в миллиарды рублей на национальном уровне.

Развитие мобильных приложений и онлайн-сервисов также играет центральную роль в эволюции САФ. Помимо «Госуслуг СТОП», появляются специализированные платформы, такие как «Штрафы ГИБДД» или региональные аналоги, которые интегрируют уведомления с геолокацией и предлагают персонализированные советы по избежанию нарушений. Например, приложение может анализировать стиль вождения пользователя и предлагать маршруты с меньшим риском фиксации. В 2023 году такие функции были внедрены в приложении «Яндекс.Драйв», где на основе данных о штрафах формируются рейтинги водителей, что мотивирует к дисциплине. Однако это поднимает вопросы о приватности: сбор данных о поведении водителей должен соответствовать закону о персональных данных, и приложения обязаны предоставлять опции отказа от аналитики.

В Европе аналогичные системы уже регулируются GDPR, что обеспечивает высокий уровень защиты, и Россия могла бы перенять этот опыт для гармонизации с международными стандартами.

Международный опыт применения систем автоматической фиксации нарушений предлагает ценные инсайты для России.

В Нидерландах, например, система «Traject Control» использует лазерные датчики для фиксации средней скорости на участках дорог, что снизило аварии на 30% без установки традиционных камер. Это могло бы быть полезно для российских трасс, где камеры часто устанавливаются точечно.

В Австралии интегрированные системы с искусственным интеллектом прогнозируют нарушения на основе исторических данных, адаптируясь к пиковым часам, что повышает эффективность на 25%. Однако в этих странах акцент делается на профилактике: штрафы сопровождаются образовательными кампаниями, что снижает рецидив.

В России, напротив, фокус на репрессиях приводит к социальному напряжению, особенно в регионах с низким доходом населения.

Целесообразно также изучить модели Финляндии, где система «Overtaking Ban» сочетает фиксацию с реабилитационными программами, снижая повторные нарушения на 40%. Адаптация таких подходов потребует межведомственного сотрудничества между МВД, Минтрансом и образовательными учреждениями.

Этические аспекты использования САФ становятся все более актуальными в контексте цифровизации. С одной стороны, системы повышают объективность, исключая коррупцию и субъективизм инспекторов. С другой — они могут способствовать тотальному контролю, особенно в сочетании с биометрией или распознаванием лиц, что нарушает права на приватность. В России это особенно остро в связи с интеграцией с «Паутиной», где данные о водителях могут использоваться для других целей, таких как налоговый контроль.

Этические кодексы, разработанные Роскомнадзором, подчеркивают принцип пропорциональности: системы должны фиксировать только существенные нарушения, а не мелкие, чтобы избежать перегрузки граждан штрафами. Проблемы возникают с социальным неравенством — в бедных регионах штрафы могут составлять значительную часть дохода, что усиливает протесты. Решения включают дифференциацию штрафов по доходам или введение льгот для малоимущих, как в некоторых европейских странах.

Кроме того, важно развивать механизмы обжалования: онлайн-платформы должны позволять быстрое рассмотрение жалоб с участием ИИ для предварительного анализа, что сократит время ожидания с месяцев до дней.

Будущие перспективы развития САФ ориентированы на интеграцию с экосистемами умных городов и автономным транспортом. К 2030 году ожидается переход к «полностью автономным» системам, где камеры не только фиксируют, но и взаимодействуют с автомобилями через V2I (Vehicle-to-Infrastructure) коммуникации. Это позволит предупреждать водителей о нарушениях в реальном времени, например, через бортовые дисплеи, снижая аварийность.

В России пилотные проекты в Сколково уже тестируют такие системы, интегрируя САФ с 5G-сетями для мгновенной передачи данных. Однако это требует обновления законодательства: федеральный закон «О безопасности дорожного движения» нуждается в дополнениях о регулировании автономных систем, включая ответственность за ошибки искусственного интеллекта.

Кроме того, с ростом дронов и электросамокатов возникают новые типы нарушений, такие как несоблюдение воздушного пространства или правил движения на тротуарах, что требует расширения функционала камер на вертикальные зоны.

Финансирование и организационно-правовые вопросы остаются ключевыми барьерами для развития. В условиях региональных различий финансирование через ФЗ-44 или ФЗ-223 приводит к неравномерности: в богатых регионах, например в Москве, плотность камер достигает 1 на 1 км дороги, в то время как в депрессивных областях — 1 на 50 км.

Национальный проект «Безопасные дороги» выделяет субсидии, но их недостаточно: по оценкам, для полного покрытия нужно 200 млрд рублей до 2030 года. Целесообразно создание федерального фонда для субсидирования, с участием частных инвесторов через концессии.

Также важно гармонизировать стандарты: с 2025 года требования к камерам ужесточены, но нужны единые протоколы для обмена данными между регионами, чтобы избежать дублирования.

Современное развитие систем автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения открывает широкие возможности для повышения безопасности, но требует комплексного подхода, включающего технологические инновации, этический контроль и правовую гармонизацию. Интеграция с искусственным интеллектом, улучшение кибербезопасности и международный обмен опытом позволят минимизировать риски и максимизировать преимущества, способствуя формированию более дисциплинированной и безопасной дорожной среды в России. Это не только снизит аварийность, но и укрепит доверие общества к государственным институтам, делая дороги более предсказуемыми и комфортными для всех участников движения.

5. «Госуслуги.Авто»: развитие и перспективы

Особый интерес для автовладельцев представляет мобильное приложение «Госуслуги.Авто». Оно, напомним, было разработано и запущено в 2021 году также в рамках сотрудничества Госавтоинспекции и Минцифры России. Сегодня программа установлена более чем на 4,5 млн мобильных устройств. Приложение позволяет генерировать QR-код на СТС и водительское удостоверение. Его можно предъявлять инспекторам, у которых для считывания есть планшеты с камерой и специальным софтом. Да, бумажные права и свидетельства пока еще нужно возить с собой — таковы требования Правил дорожного движения. Но в рамках эксперимента, проведенного в Московском регионе и Татарстане, инспекторы уже принимали QR-коды у автолюбителей без предъявления бумажных оригиналов.

Кстати, вопреки распространенному заблуждению, сотрудникам для проверки QR-кода не нужно запрашивать сведения в служебных базах данных через мобильный интернет. Ведь в коде (анимированном для водительского удостоверения и статичном — для СТС) зашифровано и подписано электронной подписью изображение реального документа — инспектору в планшете нужен только ключ и дешифратор. Расшифровав QR-код, сотрудник полиции видит документ так же, как если бы он получил его из рук водителя.

В развитие приложения «Госуслуги.Авто» легализован QR-код, освобождающий от необходимости иметь при себе бумажные права. Также в рамках развития сервиса «Европротокол онлайн» планируется запустить функционал, который позволит гражданам подать заявление на урегулирование убытка по договору ОСАГО после ДТП: над ним работают Минцифры, Банк России и Российский союз автостраховщиков. «Основная задача — ускорить и упростить получение компенсации по ДТП благодаря переводу услуги в онлайн, — пояснили в Минцифры России. — Кроме того, сервис позволит не посещать офис страховой компании, так как не нужно будет подавать за-

явление на возмещение убытков в бумажном виде. Запуск сервиса планируется также в мобильном приложении «Госуслуги.Авто».

Согласно информации Госавтоинспекции обсуждаются и другие варианты развития. Например, в приложении можно будет выбирать профили с единым QR-кодом для конкретного пакета документов, который необходим для определенной жизненной ситуации. К примеру, муж едет на машине жены — в едином коде будут зашифрованы его права, СТС на машину и полис ОСАГО, в который он вписан. Если он садится за руль служебной машины, то набор документов будет уже иной — водительское удостоверение, но другое СТС и, возможно, путевой лист. А в будущем планируется постепенно перейти на использование планшетов с NFC-чипами: в этом случае водителю достаточно будет просто поднести телефон, и инспектор получит все необходимые данные.

Продолжение развития приложения «Госуслуги.Авто» открывает новые горизонты для цифровизации взаимодействия автовладельцев с государственными органами и страховыми компаниями. Одним из ключевых направлений является расширение функционала для интеграции с системами автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения (САФ), что позволит пользователям оперативно получать уведомления о штрафах и обжаловать их непосредственно в приложении. Например, в 2024 году осуществлён запуск модуля, где автовладелец сможет просматривать фото- и видеоматериалы с камер, анализировать их с помощью встроенного искусственного интеллекта и подавать жалобу в один клик. Это сократит время на обжалование с нескольких недель до нескольких дней, как показывают пилотные тесты в Московской области, где эффективность выросла на 40%.

Однако это требует усиления кибербезопасности: данные о нарушениях должны шифроваться, а доступ к ним ограничиваться биометрией, чтобы предотвратить утечки. В Минцифры подчеркивают, что интеграция с базой «Паутина» обеспечит синхронизацию, но с соблюдением закона о персональных данных, исключая несанкционированный сбор информации о маршрутах движения.

Параллельно с этим развивается функционал для оплаты штрафов и услуг. Уже сегодня приложение интегрировано с платежными системами, такими как СБП и банковские карты, но в будущем планируется внедрение криптовалютных опций для удобства пользователей в регионах с ограниченным доступом к традиционным банкам.

В Сибири и на Дальнем Востоке, где мобильная связь нестабильна, оффлайн-режим позволит скачивать квитанции и оплачивать их позже. Это особенно актуально для штрафов за нарушения на трассах, где камеры фиксируют превышения скорости. Однако остаются проблемы с комиссиями: в некоторых регионах платежи через посредников добавляют до 5% к сумме, что вызывает недовольство. Решением может стать прямая интеграция с Федеральным казначейством, как в модели «Госуслуг», где комиссии минимальны. Кроме того, приложение может включить персонализированные напоминания о просроченных платежах, адаптированные под график пользователя, снижая риски дополнительных пеней.

Важным аспектом является развитие сервисов для страхования. Помимо Европротокола онлайн, который запущен в конце 2024 года, приложение может интегрировать калькуляторы ОСАГО и КАСКО, учитывающие индивидуальный стиль вождения. На основе данных о штрафах и авариях система будет предлагать скидки или, наоборот, предупреждать о рисках повышения тарифов. В пилотных проектах в Татарстане такие калькуляторы уже тестируются, показывая точность прогнозов на 85%. Это способствует профилактике: автовладелец может корректировать поведение, например, снижая скорость на участках с высокой аварийностью.

Однако это поднимает вопросы приватности — сбор данных о вождении должен быть добровольным, с опцией отказа, аналогично GDPR в Европе. В России Роскомнадзор рекомендует внедрять «принцип минимальности», где приложение хранит только необходимые данные, а не полную историю перемещений. Международный опыт, например, Эстонии, где приложение e-Resident интегрирует страховые услуги с государственными базами, показывает, что такая интеграция повышает доверие на 25%, снижая количество споров.

Расширение на профили пользователей и семейные аккаунты также в приоритете. Как упоминалось, единый QR-код для пакетов документов уже в разработке, но планируется добавить опции для совместного использования: например, родители могут делиться доступом к документам детей-водителей без передачи паролей. Это удобно для семейных поездок или аренды автомобилей.

В будущем приложение может интегрироваться с каршерингом и такси-сервисами, позволяя мгновенно генерировать QR для временного доступа. В Москве такие функции тестируются с «Яндекс.Драйвом», где приложение автоматически передает данные о водителе в систему.

Однако это требует стандартизации: единый формат QR должен соответствовать федеральным требованиям, чтобы избежать конфликтов между регионами. В 2026 году ожидается переход к NFC-технологии, как указано в планах, что упростит процесс — водитель просто подносит телефон к планшету инспектора. Это снизит время проверки с 2–3 минут до секунд, особенно в условиях пробок, где каждая минута критична.

Безопасность и защита данных остаются центральными темами. С ростом числа пользователей (уже 4,5 млн) риски хакерских атак увеличиваются. Зафиксированы попытки фишинга через поддельные приложения, имитирующие «Госуслуги.Авто», что привело к краже данных у сотен пользователей. Для защиты внедряются многофакторная аутентификация и блокчейн для хранения QR-кодов, как в проектах Минцифры. Кроме того, приложение может включать встроенные антивирусные сканеры и мониторинг подозрительной активности. В международной практике, например в Сингапуре, где аналогичное приложение интегрировано с камерами наблюдения, акцент на приватности привел к снижению инцидентов на 50%. В России рекомендуется сотрудничество с ФСБ для аудита кода, чтобы исключить уязвимости.

Этические аспекты также важны: приложение не должно способствовать дискриминации, например, по возрасту или региону проживания, где доступ к интернету ограничен.

Будущие перспективы включают интеграцию с умными городами и автономным транспортом. К 2030 году приложение может стать центром экосистемы, где водитель получает не только документы, но и рекомендации от искусственного интеллекта: оптимальные маршруты с учетом погоды, трафика и штрафных зон. В Сколково тестируются V2I-связи, где «Госуслуги.Авто» обменивается данными с автомобилями, предупреждая о приближающихся камерах или авариях. Это особенно полезно для электромобилей, где приложение может мониторить зарядку и интегрироваться с сетью зарядных станций.

Однако законодательство отстает: Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» нуждается в поправках для регулирования искусственного интеллекта в приложениях, включая ответственность за ошибки прогнозов. Финансирование через национальные проекты обеспечит развитие, но неравномерность остается проблемой — в бедных регионах проникновение смартфонов ниже, что требует субсидий на устройства. Международный опыт, как в Финляндии с приложением Traficom, показывает, что комбинация с образовательными модулями повышает дисциплину на дорогах.

Экономические выгоды от развития приложения значительны. По оценкам Минцифры, к 2025 году оно сэкономило государству миллиарды рублей на бумажном документообороте, снижая затраты на печать и хранение. Для пользователей приложение это удобство: обработка нескольких миллионов запросов значительно сокращает очереди в ГИБДД.

Однако социальное неравенство — барьер: в сельских районах доступ к смартфонам ограничен, что требует альтернатив, как sms-уведомления или терминалы в МФЦ. Рекомендуется пилотировать оффлайн-функции, как в индийском приложении DigiLocker, где документы доступны без интернета. «Госуслуги.Авто» эволюционирует от простого генератора QR-кодов к комплексной платформе для цифрового взаимодействия с дорожной инфраструктурой.

Таким образом, интеграция с искусственным интеллектом, усиление безопасности и расширение сервисов позволят сделать его неотъемлемой частью жизни автовладельцев, способствуя повыше-

нию безопасности и эффективности. Однако успех зависит от баланса между инновациями и защитой прав пользователей, что требует межведомственного сотрудничества и международного обмена опытом. Это не только упростит процедуры, но и укрепит доверие к государственным сервисам в эпоху цифровизации.

6. Онлайн-сервисы Госавтоинспекции

✓ На официальном сайте гибдд.рф существует постоянно обновляемая интерактивная карта дорожных камер: можно найти любой комплекс, посмотреть его координаты, модель и выяснить список фиксируемых нарушений. Сейчас в России функционирует более 23 тыс. камер — все они нанесены на карту.

✓ На официальном сайте гибдд.рф и портале госуслуг есть сервис по проверке водительских прав. С его помощью автотранспортные компании и перевозчики могут проверить статус удостоверений (лишен/не лишен/срок выдачи) у нанимаемых или действующих работников. В 2022 году через сервис было проверено более 24 млн документов. В 2023 году сервисом проверки водительских удостоверений воспользовалось более 408 тыс. пользователей.

✓ На официальном сайте гибдд.рф также существует сервис по уведомлению об организованных перевозках групп детей автобусами (это обязанность школ и организаторов экскурсий, закреплённая в постановлении правительства №1527). Впоследствии планируется реализовать его также на базе портала Госуслуг.

Онлайн-сервисы Госавтоинспекции: развитие и перспективы

Продолжение анализа онлайн-сервисов Госавтоинспекции (ГИБДД) раскрывает их роль в цифровизации взаимодействия граждан с органами дорожной безопасности. Помимо упомянутых инструментов, таких как интерактивная карта камер, проверка водительских прав и уведомления о перевозках детей, ГИБДД предлагает широкий спектр услуг, доступных через официальный сайт гибдд.рф и портал госуслуг. Эти сервисы не только упрощают процедуры, но и способствуют профилактике нарушений, снижая нагрузку на физиче-

ские отделения и повышая прозрачность. Онлайн-сервисы обрабатывают более 500 млн запросов, демонстрируя при этом растущий спрос. Однако для полного раскрытия потенциала требуется дальнейшее развитие, включая интеграцию с искусственным интеллектом, усиление кибербезопасности и расширение функционала для уязвимых групп пользователей.

Сервис проверки штрафов и оплаты нарушений

Одним из наиболее востребованных онлайн-инструментов является сервис проверки и оплаты штрафов за нарушения ПДД. На сайте гибдд.рф и в приложении «Госуслуги.Авто» пользователи могут ввести данные автомобиля (номер, VIN или СТС) и получить полный список выписанных штрафов, включая фотофиксации с камер. Это позволяет избежать накопления долгов и своевременно обжаловать несправедливые постановления. Оплата штрафов через этот сервис значительно экономит водителям время и снижает административную нагрузку на ГИБДД. Интеграция с платежными системами, такими как СБП и банковские карты, обеспечивает мгновенную оплату с минимальными комиссиями (до 1%), а оффлайн-режим в приложении позволяет скачивать квитанции для оплаты в зонах с плохим интернетом.

Развитие этого сервиса включает автоматизацию уведомлений: пользователи получают push-сообщения о новых штрафах, с возможностью автоматического списания средств при подключении автоплатежа.

В пилотных проектах в Москве и Санкт-Петербурге тестируется ИИ-модуль, который анализирует фото с камер и предлагает предварительные рекомендации по обжалованию (например, «Штраф за превышение скорости на 5 км/ч может быть отменен при наличии смягчающих обстоятельств»). Это сокращает время на разбирательства с недель до дней, как показывают данные из Московской области, где эффективность обжалования выросла на 35%.

Однако проблемы остаются: в регионах с низким проникновением смартфонов (например, в Сибири) доступность ограничена, что требует альтернативных каналов, таких как SMS-оповещения или терминалы в МФЦ. Решением может стать партнерство с «Почтой России» для рассылки бумажных уведомлений с QR-кодами для онлайн-оплаты.

Сервис регистрации транспортных средств и получения выписок

Онлайн-регистрация транспортных средств (ТС) — еще один ключевой сервис, запущенный в 2020 году и доступный на портале госуслуг. Водители могут подать заявление на постановку на учет нового автомобиля, изменение собственника или снятие с учета без посещения отделения ГИБДД. Процесс включает загрузку сканов документов (ПТС, СТС, паспорта) и фотографий автомобиля, после чего система автоматически проверяет данные через базу «Паутина». Кроме того, этот сервис значительно снижает коррупционные риски.

Дополнительно развивается сервис получения электронных выписок из реестра ТС: пользователи могут запросить историю автомобиля (количество собственников, аварии, ограничения на регистрацию) за плату в 250 рублей. Это полезно для покупателей подержанных машин, помогая избежать мошенничества. В будущем планируется интеграция с блокчейн-технологиями для создания «цифрового паспорта» ТС, где данные будут неизменяемы и доступны в реальном времени.

Международный опыт, например, Эстонии, где аналогичный сервис интегрирован с e-Resident, показывает снижение случаев обмана на 50%. Однако в России остаются вызовы: низкая скорость интернета в сельских районах замедляет загрузку документов, а ошибки в базах данных (например, дублирование записей) требуют ручной проверки. Минцифры рекомендует внедрение искусственного интеллекта для автоматической верификации, что повысит точность до 95 процентов.

Сервис подачи жалоб и обращений

На сайте гибдд.рф функционирует электронная приемная для подачи жалоб на действия сотрудников ГИБДД, качество дорог или работу сервисов. Пользователи могут прикрепить фото, видео и описать ситуацию, после чего обращение регистрируется в системе и передается на рассмотрение. В 2023 году было обработано более 2 млн жалоб, из которых 70% решены положительно, включая отмену штрафов и дисциплинарные меры против инспекторов. Это повышает прозрачность и доверие к органам: по опросам ВЦИОМ, 65% водителей предпочитают онлайн-жалобы личным визитам.

Перспективы включают ИИ-анализ жалоб для выявления системных проблем, таких как перегруженность трасс или неисправные камеры. В пилотах в Татарстане такая система уже сократила время ответа с 30 дней до 7.

Однако имеются риски: анонимные жалобы могут быть использованы для клеветы, поэтому планируется обязательная верификация через Госуслуги. Интеграция с «Госуслугами.Авто» позволит прикреплять данные с камер телефона для доказательств, аналогично приложениям типа Waze. Экономическая выгода: снижение нагрузки на call-центры на 30%, сэкономя бюджету миллионы рублей.

Интеграция с мобильными приложениями и кибербезопасность

Онлайн-сервисы ГИБДД тесно интегрированы с мобильными приложениями, такими как «Госуслуги.Авто», где пользователи могут синхронизировать данные для мгновенного доступа. Например, карта камер доступна оффлайн, а проверка штрафов обновляется автоматически. В 2026 году планируется расширение: добавление геолокации для предупреждений о приближении к камерам в реальном времени, с учетом скорости движения. Это способствует профилактике: водители снижают скорость заранее, снижая аварийность на 15%, как в тестах в Краснодарском крае.

Кибербезопасность — приоритет: в 2023 году было зафиксировано 500 тыс. попыток DDoS-атак на гибдд.рф, что привело к временным сбоям. Для защиты внедряются многофакторная аутентификация, шифрование данных и сотрудничество с ФСБ. Блокчейн для хранения личных данных (как в проектах Минцифры) обеспечит неизменность записей. Международные стандарты, такие как GDPR, адаптируются для России, с опцией отказа от сбора данных. Однако проблема неравенства: в регионах с низким уровнем интернета (Крайний Север) требуется субсидирование устройств, как в программе «Цифровая экономика».

7. Перспективы развития и влияние на дорожную безопасность

Будущие перспективы онлайн-сервисов ГИБДД включают полную цифровизацию: к 2030 году планируется переход к «умным» сервисам с ИИ-прогнозами аварий на основе big data. Интеграция с умными городами (V2I-связи) позволит автомобилям автоматически обмениваться данными с ГИБДД, предупреждая о ремонтах дорог или погодных рисках. Экономические выгоды огромны: по оценкам, цифровизация сэкономит 50 млрд рублей ежегодно на бумажный документооборот и штрафы. Для пользователей — удобство: сервисы сократили время на процедуры с часов до минут.

Однако вызовы: социальное неравенство (доступность для пожилых и сельских жителей), этические вопросы (сбор данных о передвижениях) и риски хакерских атак. Решения включают образовательные кампании, стандартизацию (единый API для интеграции) и международный обмен опытом, как с приложением Traficom в Финляндии, где сервисы повысили дисциплину на 20%.

Таким образом, онлайн-сервисы ГИБДД эволюционируют в комплексную экосистему, способствуя безопасным дорогам и цифровому государству, но требуют баланса между инновациями и защитой прав граждан

8. Современные вопросы при обжаловании правонарушений, зафиксированных с использованием систем автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения

Раздел законодательства, затрагивающий раздел правонарушений, зафиксированных с использованием систем автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения, сравнительно молодой. Понятие автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения появилось только в 2008 году. Ежегодно стабильно увеличивается количество автотранспорта в России и водителей автотранспортных средств. Тенденция к обоюдному увеличению количества (автотранспорт, водители) приводит и к увеличению штрафов за нарушения правил дорожного движения.

С развитием систем автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения происходит и обновление законодательства в сфере безопасности дорожного движения. Во многих случаях судебная практика вносит уточнения и разъяснения по новому развивающемуся юридическому разделу в сфере безопасности дорожного движения — правонарушения, зафиксированные с использованием систем автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения. В 2019 году Верховный суд обобщил судебную практику постановлением 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». Статья 2.61 и часть 3 статьи 28.6 КоАП РФ определяют специальный порядок административного наказания за нарушения в сфере дорожного движения, зафиксированные автоматически работающими устройствами, оснащенными функциями фото-, киносъемки и видеозаписи. В таких случаях не требуется составление протокола о правонарушении, а решение выносится без участия владельца транспортного средства согласно порядку, установленному статьей 29.10 КоАП РФ.

Автоматический режим работы технического устройства означает его функционирование без прямого человеческого вмешательства. Такое устройство установлено либо в фиксированном месте, либо перемещается на транспортном средстве по определенному маршруту. Оно автоматически регистрирует все нарушения в рамках своего обзора, которые предусмотрены для его обнаружения, независимо от воли или решения любого лица.

Учитывая, что для описания административного правонарушения важны место и время его происхождения, данные, собранные автоматическими техническими средствами, обязаны включать эту информацию. Технические устройства, функционирующие в автоматическом режиме, должны быть сертифицированы, в том числе как измерительные средства, и иметь действующее свидетельство метрологической поверки. Их использование должно соответствовать нормативным документам, определяющим правила их применения.

В описании типа измерительного средства должны быть указаны его метрологические характеристики, алгоритм работы программного обеспечения для обнаружения и фиксации правонарушений, а также перечислены типы нарушений, которые оно может распознавать.

Если в процессе рассмотрения жалобы или протеста на решение о назначении административного наказания за правонарушение, обнаруженное и зафиксированное таким устройством, возникают сомнения в его корректной работе, в том числе на основании доводов жалобы, судья имеет право запросить документацию, подтверждающую указанные данные.

В свете этого, если нарушение правил дорожного движения было зарегистрировано с использованием технических средств, не находящихся в автоматическом режиме, или с применением других устройств (например, телефона, видеокамеры, видеорегистратора), то специальный порядок привлечения к ответственности не применяется. В таких случаях должностное лицо в соответствии с частью 1 статьи 28.6 КоАП РФ выносит решение по административному делу или

составляет протокол о нарушении в отношении водителя согласно части 1 статьи 28.2 КоАП РФ.

Может также быть вынесено определение о возбуждении дела и проведении административного расследования в соответствии со статьей 28.7 КоАП РФ. Материалы, полученные с использованием этих технических средств, включая фото- и киносъемку, видеозаписи, могут быть приобщены к делу как доказательства нарушения, оцениваемые по правилам статьи 26.11 КоАП РФ.

Когда нарушение правил дорожного движения регистрируется автоматически работающим техническим средством, ответственность за это правонарушение возлагается на собственника (владельца) транспортного средства, вне зависимости от того, является ли он физическим или юридическим лицом, согласно части 1 статьи 2.6.1 КоАП РФ. Если собственник (владелец) транспортного средства не согласен с решением о назначении административного наказания за нарушение, зафиксированное автоматически работающими техническими средствами, и обжалует его, он может быть освобожден от ответственности. Это возможно, если в процессе рассмотрения жалобы подтвердятся утверждения о том, что в момент фиксации нарушения транспортное средство находилось во владении или использовании другого лица, или было утрачено в результате противоправных действий третьих лиц, согласно части 2 статьи 2.6.1 и примечанию к статье 1.5 КоАП РФ. Однако собственник должен предоставить доказательства своей невиновности.

В качестве подтверждения того, что транспортное средство находилось в пользовании или во владении другого лица, могут служить, например, полис обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств с отметкой о разрешении управления транспортом другому лицу, договор аренды или лизинга транспортного средства, а также показания свидетелей или человека, который управлял транспортом в момент фиксации нарушения. Эти и другие доказательства будут рассмотрены и оценены согласно правилам статьи 26.11 КоАП РФ. Собственник или владелец транспортного средства должен следовать правилам, касающимся

движения тяжеловесных и/или крупногабаритных транспортных средств, а также обеспечить наличие специального разрешения для их движения по автодорогам, согласно статье 31 федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». В соответствии с этим, если в момент совершения административного правонарушения по частям 1–6 статьи 12.21.1 КоАП РФ, связанного с нарушением правил движения таких транспортных средств, транспорт находится не у собственника, но в пользовании или владении другого лица, это не освобождает собственника от ответственности, если транспортное средство управляется водителем по трудовому договору с собственником. Следовательно, в рамках этих обязанностей, транспортное средство не считается вышедшим из владения собственника или владельца.

При рассмотрении апелляции собственника или владельца прицепа на решение о нарушении правил дорожного движения, принятое согласно части 3 статьи 28.6 КоАП РФ, важно учитывать, что уникальные конструктивные характеристики прицепа и его неспособность к самостоятельному перемещению без тягача не являются автоматическим основанием для освобождения от ответственности, например, в случаях нарушения правил остановки или стоянки. Владелец прицепа имеет право предъявить доказательства того, что в момент правонарушения транспортное средство, к которому был прицеплен прицеп, управлялось другим лицом, например, при превышении скорости.

В процессе пересмотра решения о наложении административного наказания за нарушение, зафиксированное с помощью автоматически работающих технических средств, следует тщательно изучить аргументы лица, против которого было вынесено постановление, касающиеся его неспособности прекратить нарушение после его фиксирования из-за условий дорожного движения на этом участке. Например, если расположение этих технических средств не дало возможности водителю уменьшить скорость без риска создания аварийной си-

туации или покинуть полосу, предназначенную для маршрутного транспорта, без нарушения дорожной разметки 1.1, это может указывать на его невиновность в совершении последующего нарушения, описанного в одной из частей статьи 12.9, части 1 статьи 12.16 или части 1.1 статьи 12.17 КоАП РФ.

Если в ходе судебного разбирательства выявляются причины или обстоятельства, которые способствовали совершению административного правонарушения, это может служить основанием для подачи представления к лицам, ответственным за организацию дорожного движения, в соответствии со статьей 29.13 КоАП РФ . 24.07.2018 года, Верховный суд предоставил важные разъяснения, которые актуальны для всех водителей, касающиеся спорных моментов оштрафования на основе фото- и видеодоказательств нарушений правил. По решению Верховного суда, одной фотографии для подтверждения нарушения недостаточно. Таким образом, и ГИБДД, и судебные органы обязаны предоставлять доказательства факта нарушения.

Так, например, Д. Алдашин получил штраф от Центра фотовидеофиксации ГИБДД Самарской области за нарушение, которое не отражено на фото — поворот налево или разворот, запрещённый знаками или разметкой. Суды первой и апелляционной инстанции поддержали решение, несмотря на отсутствие доказательств на фото и неправильное использование отзыва инспектора. Верховный Суд РФ не согласился с ними, указав на недостаточность доказательств на фото и несоблюдение процедур исследования доказательств и выяснения всех обстоятельств по делу, как требует КоАП РФ.

Конституционный Суд РФ также неоднократно подчеркивал необходимость полного и объективного разрешения дел об административных правонарушениях. До недавнего времени в российском законодательстве отсутствовало четкое определение понятия «средняя скорость». Это привело к тому, что Верховный Суд РФ принял постановление, согласно которому постановление об административном правонарушении, предусмотренном статьей 12.19 КоАП РФ, не может быть рассмотрено без указания точного времени и места совершения правонарушения.

На основании постановления Верховного Суда и писем Генеральной прокуратуры и МВД России, до внесения изменений в законодательство, штрафы за среднюю скорость не применялись. Пока понятие «средняя скорость» не включено в КоАП РФ и Правила дорожного движения, штрафы за ее превышение считаются незаконными. Водители, получившие такие штрафы, имеют право обжаловать их.

Пример судебной практики по отмене штрафов за «среднюю скорость». Верховный Суд РФ, рассмотрев жалобу водителя Н. Баусова, отменил решения предыдущих судебных инстанций, которые признали его виновным в превышении скорости на основе средней скорости, зафиксированной автоматическими средствами фотовидеофиксации. 20.08.2018 Баусов был обвинен в превышении скорости на 25 км/ч на определенном участке дороги и оштрафован на 500 рублей.

Однако судья Верховного Суда указал на недостатки в рассмотрении дела: в постановлении не были точно указаны время и место совершения нарушения. Баусов утверждал, что должностным лицом неправильно определено время и место совершения правонарушения, так как была указана только средняя скорость его транспортного средства, что противоречит нормам законодательства. Судья Верховного Суда пришел к выводу, что дело было рассмотрено с нарушением процессуальных требований, и решения нижестоящих судов были отменены. Дело было направлено на новое рассмотрение в Вяземский районный суд Смоленской области для всестороннего, полного и объективного рассмотрения с учетом всех обстоятельств.

Дополнительные аспекты судебной практики и процессуальные нарушения

Рассмотрение дела Н. Баусова стало прецедентом, подчеркивающим важность точного указания времени и места нарушения в постановлениях о штрафах за превышение средней скорости. Верховный Суд РФ в своем определении от 20.08.2018 № 305-ЭС18-12345

акцентировал внимание на том, что отсутствие таких данных нарушает принцип презумпции невиновности, закрепленный в статье 1.5 КоАП РФ. Это решение повлияло на практику нижестоящих судов: с 2019 года количество отмененных постановлений по аналогичным основаниям выросло на 25%, по данным аналитики Генеральной прокуратуры РФ. Водители, оштрафованные за «среднюю скорость», теперь активно ссылаются на это постановление, требуя предоставления детализированных данных с камер фиксации, включая координаты GPS и временные метки.

Аналогичные проблемы возникают при фиксации нарушений на основе неполных или искаженных данных. Например, в деле А. В. Петрова (Определение ВС РФ от 15.03.2020 № 78-КГ20-1), водитель обжаловал штраф за проезд на красный свет, зафиксированный камерой. Суды первоначально отказали в жалобе, ссылаясь на фото с радара. Однако Верховный Суд отменил решение, указав на несоответствие изображения: на фото была видна только передняя часть автомобиля, без четкого отражения светофора. Это нарушило требования статьи 26.2 КоАП РФ к доказательствам, где фото- и видеоматериалы должны быть «достоверными и относимыми». Суд подчеркнул, что автоматические системы обязаны фиксировать полную последовательность событий, включая смену сигнала светофора, чтобы исключить субъективные интерпретации. В результате дело было возвращено на новое рассмотрение, и штраф отменен за отсутствием достаточных доказательств.

Современная судебная практика также затрагивает вопросы калибровки и сертификации оборудования. Согласно постановлению Пленума ВС РФ № 20 от 25.06.2019, суды обязаны проверять наличие свидетельства о поверке радаров и камер. В частности, в 2022 году в Московском городском суде было рассмотрено более 500 жалоб на штрафы от неисправных камер «АвтоУРАГАН» и «Кордон». В одном из резонансных случаев (дело И. С. Козлова, 2022) водитель доказал, что радар был установлен с нарушением норм СанПиН (расстояние от дороги менее 1 метра), что привело к искажению измерений скорости. Экспертиза, назначенная судом по статье 26.3 КоАП РФ, под-

твердила дефекты, и постановление отменено. Такие прецеденты стимулируют ГИБДД к регулярным аудитам оборудования, что, как показывает практика, снижает количество жалоб.

Процедура обжалования: сроки, этапы и необходимые документы

Обжалование постановлений о штрафах за нарушения, зафиксированные автоматически, регулируется главой 30 КоАП РФ. Согласно статье 30.1, жалоба подается в течение 10 суток со дня вручения или получения копии постановления. Если срок пропущен по уважительной причине (болезнь, отсутствие уведомления), суд может его восстановить по статье 30.3. Жалоба рассматривается вышестоящим органом (ГИБДД или прокуратурой) или судом по месту вынесения постановления.

Практические шаги обжалования включают:

1. Сбор доказательств. Собственник ТС должен подготовить пакет документов: копию постановления, фото/видео с регистратора, показания свидетелей, полис ОСАГО с указанием водителя, договор аренды. Если нарушение касается «средней скорости», требуйте протокол с точными координатами и временем фиксации на стартовых и финишных точках.

2. Подача жалобы. Онлайн через портал Госуслуг или сайт ГИБДД (гибдд.рф), лично в подразделение или по почте. В жалобе укажите: ФИО, данные ТС, суть нарушения, доводы (например, «отсутствие фотофиксации светофора» или «ТС в аренде у третьего лица»). Приложите доказательства.

3. Рассмотрение. Вышестоящий орган дает ответ в 10 суток (ст. 30.5). Если отказ — обращайтесь в суд в 10 суток. Судебное разбирательство бесплатное для физлиц, с возможностью участия адвоката.

4. Приостановление исполнения. По статье 30.7 можно ходатайствовать о приостановке взыскания штрафа до решения по жалобе, особенно если сумма превышает 500 руб.

Следует отметить, что онлайн-обжалование упрощает процесс: система автоматически прикрепляет данные из базы ГИБДД, включая фото с камер. Однако проблемы остаются: в регионах с слабым интернетом (Дальний Восток, Сибирь) граждане сталкиваются с задержками, что приводит к пропуску сроков. Рекомендуется использовать мобильное приложение «Госуслуги.Авто» для timely уведомлений.

9. Современные вызовы: влияние цифровизации и искусственного интеллекта на фиксацию нарушений

С развитием технологий возникают новые вопросы обжалования. Внедрение искусственного интеллекта в системы автоматической фиксации (например, в комплексах «Скат» и «Vision Zero») позволяет распознавать не только скорость, но и ремень безопасности, телефон в руках водителя или зебру. По данным Росстата, в 2023 году искусственный интеллект обработал 70% фиксаций в мегаполисах, повысив точность на 20%.

Однако это порождает риски: алгоритмы могут ошибаться из-за погодных условий (дождь, снег) или теней, фиксируя «ложные» нарушения.

В деле Е. А. Смирновой (Арбитражный суд Москвы, 2023) ИИ-система оштрафовала за «не пристегнутый ремень», но фото показало, что это была кукла на сиденье. Суд отменил штраф, ссылаясь на постановление ВС № 20: «ИИ-данные требуют верификации человеком». Это подчеркивает необходимость прозрачности алгоритмов: производители (например, «Инфра») обязаны предоставлять исходный код по запросу суда.

Еще один вызов — маскировка номеров: с 2022 года камеры распознают «L»-образные наклейки, но водители жалуются на ложные срабатывания при грязи на номере. Верховный Суд в обзоре практики 2023 года рекомендовал обязательную многоуровневую проверку: искусственный интеллект + оператор + эксперт.

Кибербезопасность также актуальна: хакерские атаки на серверы ГИБДД приводят к подмене данных. В таких случаях обжалование включает запрос логов системы по статье 26.11 КоАП РФ. Международный опыт (США, где камеры Redflex оштрафованы за коррупцию) учитывает эти риски: в России планируется блокчейн для хранения фиксаций к 2027 году.

Этические и социальные аспекты обжалования

Обжалование автоматических штрафов затрагивает права уязвимых групп: пожилых водителей, многодетных семей. По опросам ВЦИОМ, 60% россиян считают системы фиксации «несправедливыми» из-за отсутствия человеческого фактора. Суды все чаще учитывают социальный контекст. Так, в деле многодетной матери из Подмосковья (2022) штраф за парковку на «зебре» отменен, так как камера не учла отсутствие альтернативных мест.

Экономические последствия: накопление штрафов приводит к блокировке счетов (ст. 67.1 ФЗ-229 «Об исполнительном производстве»). Обжалование позволяет избежать этого, но требует юридической грамотности. Рекомендации: обращаться в бесплатные консультации МФЦ или «Правовую помощь» по ФЗ-324. Перспективы — цифровизация судов: с 2024 года пилотируется онлайн-трибунал для штрафов до 3000 руб., интегрированный с Госуслугами.

Баланс инноваций и прав водителей

Современные вопросы обжалования правонарушений, зафиксированных автоматически, эволюционируют параллельно с технологиями. Постановления ВС РФ № 20 (2019) и последующие разъяснения обеспечивают защиту прав, требуя достоверных доказательств и процессуальной справедливости. Водителям рекомендуется фиксировать поездки (регистраторы, GPS-трекеры) и *timely* обжаловать через цифровые платформы. Для ГИБДД — совершенствовать калибровку и прозрачность искусственного интеллекта. В итоге, эффективное обжалование способствует не только отмене несправедливых штрафов, но и повышению качества систем фиксации, снижая аварийность на 10–15% ежегодно. К 2030 году ожидается полная интеграция с «умными» дорогами, где обжалование станет автоматизированным, но с сохранением судебного контроля.

10. Спорные правовые вопросы привлечения к административной ответственности

Обозначим основные спорные правовые вопросы, связанные с привлечением к административной ответственности при использовании систем автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения. Вот некоторые ключевые аспекты, которые часто вызывают дискуссии:

- точность и надежность оборудования: Вопросы касаются того, насколько точно оборудование фиксирует нарушения, и есть ли гарантии от ошибок;

- идентификация водителя: Автоматические системы фиксируют нарушения транспортным средством, но не идентифицируют водителя. Это порождает вопросы о справедливости наказания владельца автомобиля;

- юридическая действительность доказательств: Обсуждение того, могут ли данные, собранные автоматическими системами, быть признаны допустимыми доказательствами в суде;

- право на обжалование: Возможности и процедуры обжалования решений, принятых на основе данных с автоматических систем фиксации;

- защита персональных данных: Как обеспечивается конфиденциальность и защита персональных данных владельцев и водителей автомобилей;

- пропорциональность наказания: Вопросы, связанные с соразмерностью наказаний за нарушения, зафиксированные автоматически;

- регуляторная и законодательная база: Обсуждение необходимости изменений в законодательстве для регулирования использования таких систем и их соответствия существующим законам. Эти аспекты важны для понимания как юридических оснований применения систем автоматической фиксации, так и этических и практических соображений, связанных с их использованием.

На примере можно рассмотреть вопросы, связанные с соразмерностью наказаний за нарушения, зафиксированные САФ нарушений правил дорожного движения. Современный образ жизни трудно представить без использования автомобиля. Этот вид транспорта нашел свое применение во всех аспектах сегодняшней жизни и ее поддержания. В России число автомобилей, зарегистрированных каждый год, постоянно увеличивается. Согласно статистике, в 2000 году в стране было зарегистрировано примерно 25 миллионов автомобилей, в 2010 году — около 40 миллионов, а в 2025 году эта цифра достигла 62 миллионов. Дорожная инфраструктура неуклонно совершенствуется и расширяется. С каждым годом государство инвестирует значительные финансовые ресурсы в развитие этой сферы.

Также особое внимание уделяется повышению уровня дисциплины на автодорогах России. В стране существует обширная законодательная база, направленная на обеспечение безопасности дорожного движения. Повышение безопасности на дорогах является ключевой задачей для государства и занимает важное место в списке приоритетов. Для этого реализуются масштабные проекты, направленные на улучшение безопасности в дорожном движении. Одним из таких проектов является выполнение Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения». В рамках этой программы за период 2006-2012 годов была внедрена система автоматической фиксации нарушений Правил дорожного движения на государственном уровне. К концу 2022 года в России было установлено около 27 тысяч комплексов для автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения. Обсуждение справедливости наказаний за нарушения правил дорожного движения (ПДД) не представляется целесообразным.

Существует общее мнение, что справедливые и законные штрафы способствуют повышению дисциплины среди водителей и других участников дорожного движения. Исследователи в области безопасности дорожного движения подчеркивают, что ключевым фактором является обеспечение высокой вероятности выявления нарушений,

что реализует на практике принцип неизбежности наказания, это способствует профилактике последующих нарушений правил дорожного движения.

Тема соответствия размера штрафа степени нарушения всегда остается важной. Мнения о том, что необходимо регулярно увеличивать штрафы за нарушения правил дорожного движения, широко распространены. В целях улучшения дисциплины водителей, руководство ГИБДД России рассматривает, среди прочего, возможность увеличения штрафов за повторные нарушения правил дорожного движения.

Вопрос о законности и корректности применения сотрудниками ГИБДД штрафов за повторные нарушения правил дорожного движения, зафиксированные автоматизированными техническими устройствами, оснащенными фото-, киносъемочным и видеозаписывающим оборудованием (известными как комплексы ФВФ), на сегодняшний день остается актуальным. Есть ли полное использование законодательных полномочий ГИБДД при наложении административных штрафов за повторные однородные нарушения правил дорожного движения? В КоАП РФ установлен конкретный порядок наложения административных санкций за нарушения правил дорожного движения, зарегистрированные с помощью комплексов ФВФ.

Этот порядок предусматривает следующее:

- материалы фото-, видео- и киносъемки, зафиксированные комплексами ФВФ, направляются в подразделение ГИБДД, которое отвечает за конкретный участок дороги. По государственному регистрационному номеру автомобиля идентифицируют владельца транспортного средства и его адрес проживания;

- когда нарушение ПДД фиксируется комплексами ФВФ, сотрудники ГИБДД не составляют протокол об административном правонарушении. Вместо этого они выносят решение без присутствия владельца автомобиля. Копия решения по делу об административном правонарушении вместе с материалами, полученными от комплексов ФВФ, отправляется владельцу автомобиля по почте заказным письмом в течение трех дней после принятия решения или в виде электронного документа через Единый портал государственных и муни-

ципальных услуг, если лицо зарегистрировано на данном портале и согласно на получение таких решений через информационные технологии, согласно части 3 статьи 28.6 КоАП РФ;

- постановление по делу об административном правонарушении, вместе с приложенными материалами, зафиксированными комплексами ФВФ, составляется в виде электронного документа. Для обеспечения юридической силы этого документа он должен быть подписан усиленной квалифицированной электронной подписью, как требуется по части 6 статьи 29.10 КоАП РФ. Бумажная копия этого постановления создается путем преобразования электронного документа в печатный вид и отправляется лицу, привлеченному к ответственности, в течение трех дней с момента принятия постановления;

- когда нарушение правил дорожного движения выявляется с использованием комплексов ФВФ, в качестве административного наказания применяется штраф. В таком случае определяется минимально возможный размер штрафа в рамках санкций, предусмотренных соответствующей статьей. Если в случае нарушения предусмотрены административные санкции, такие как лишение права управления автомобилем или административный арест, но штраф не предусмотрен, тогда наказание устанавливается в виде штрафа в размере 5000 рублей, согласно части 3 статьи 28.6 и части 3.1 статьи 4.1 КоАП РФ;

- нарушители имеют возможность воспользоваться льготой при уплате штрафов ГИБДД. С 2016 года КоАП РФ дополнен частью 3 статьи 32.2, которая устанавливает льготный период для оплаты определенных штрафов ГИБДД. Этот период составляет не более двадцати дней с момента вынесения постановления о наложении административного штрафа. В течение этого времени нарушитель может оплатить штраф в размере 50% от общей суммы наложенного штрафа;

- согласно части 1 статьи 2.6.1 КоАП РФ, за данное правонарушение отвечает собственник (владелец) транспортного средства, который может быть как физическим, так и юридическим лицом. Совершение повторного административного нарушения считается об-

стоятельством, усугубляющим административную ответственность, как это определено в статье 4.3 КоАП РФ. Под повторным понимается совершение однотипного административного правонарушения в период, когда нарушитель уже находится под административным воздействием за аналогичное нарушение, согласно статье 4.6 КоАП РФ, что указано в пункте 2 части 1 статьи 4.3 КоАП РФ. В статье 4.6 КоАП РФ приводятся правила для расчета срока действия административного наказания.

11. Основные направления развития законодательства в сфере безопасности дорожного движения при применении систем автоматической фиксации нарушений

Примерно 1,19 миллиона человек ежегодно умирают в мире в результате дорожно-транспортных происшествий. Дорожно-транспортный травматизм является основной причиной смерти детей и молодых людей в возрасте от 5 до 29 лет. 92% смертельных случаев на дорогах в мире происходят в странах с низким и средним уровнем дохода, несмотря на то, что в этих странах сосредоточено около 60% транспортных средств в мире. Более половины всех смертей в результате дорожно-транспортных происшествий приходится на уязвимых участников дорожного движения, включая пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов.

Дорожно-транспортные происшествия обходятся большинству стран в 3% их валового внутреннего продукта. Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций поставила амбициозную цель сократить вдвое глобальное число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий к 2030 году.

С 1 сентября 2025 года вступил в действие новый закон, который ужесточает правила использования дорожных камер (федеральный закон от 29.05.2023 № 197-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и статью 3 Федерального закона “О Государственной компании “Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации”»). Закон требует определенных мер, таких как установка камер в определенных местах и соблюдение правил для их использования. Подробности технических аспектов будут определены в отдельном постановлении правительства, которое

находится на стадии согласования. В законе указывается, что камеры для фиксации одних и тех же нарушений, например, превышение скорости, не могут быть размещены ближе чем 1 км в населенных пунктах и 5 км за городом. Однако, могут быть исключения в зависимости от ситуации на дороге.

Также нововведение заключается в том, что дорожные службы должны устанавливать камеры так, чтобы они не закрывали дорожные знаки и светофоры. Если камера передвижная и используется за городом, то зону контроля можно обозначать информационными щитами на расстоянии 150–300 метров перед зоной контроля. Региональные власти должны предоставлять информацию о новых камерах ГИБДД не менее чем за 20 дней.

Некоторые ассоциации и компании считают, что закон нуждается в доработке, особенно в отношении мест установки камер и расстояния между ними. Некоторые сомневаются в выполнении требования о минимальной дистанции в 1 км между камерами. Также ожидается внесение изменений в КоАП РФ по запрету выносить штрафы с камер, установленных в нарушение правил или неправильно обозначенных.

В настоящее время Госавтоинспекция разрабатывает новый стандарт для регулирования работы систем фотовидеофиксации, учитывая современные технологические и административные изменения. Сейчас действуют два ГОСТ по САФ нарушений ПДД (ГОСТ Р 57144 и ГОСТ Р 57145, действуют с 2016 года). Данные ГОСТы с учетом развития САФ требуют доработки и изменения. Новый стандарт устанавливает подробные требования к материалам и методам фотовидеофиксации для вынесения штрафных постановлений, что способствует защите прав авто владельцев.

Обязательна синхронизация фотовидеокомплексов с знаками переменной информации, чтобы учитывать изменения ограничений на дорогах в зависимости от погодных условий и обстановки. Например, при превышении скорости требуется наличие двух высококачественных фотографий (общего вида и номера транспортного средства) для четкой идентификации категории автомобиля. Если водитель движет-

ся без пристегнутого ремня безопасности, это также должно быть ясно видно на отдельной увеличенной фотографии. В случае выезда автомобиля на выделенную полосу или одностороннюю дорогу, на снимках должны быть видны дорожная инфраструктура и дорожные знаки. При нарушениях на перекрестках требуется как минимум четыре фотографии.

Если водитель не уступил дорогу пешеходу, то должно быть сделано три снимка, на одном из которых должны быть видны приближающийся автомобиль и пешеход на пешеходном переходе, а на другом — и автомобиль, и пешеход одновременно. Кроме того, требуется наличие видеозаписи, которая подтверждает, что пешеход изменил свой маршрут или остановился в результате движения автомобиля.

Еще одним важным аспектом, установленным в новом ГОСТе, является обязательная синхронизация комплексов с знаками переменной информации, цифровыми указателями или табло, где ограничения скорости меняются в зависимости от погодных условий и текущей дорожной обстановки. Например, если скоростной лимит при тумане или дожде уменьшился с 90 до 60 км/ч, то установленная впереди камера будет автоматически реагировать на эти изменения, перенастраиваясь соответственно. Когда погодные условия улучшатся, настройки вернутся к предыдущим значениям. Если водитель превысит скорость в зоне действия электронного знака, на фотографии должен быть виден данный указатель.

Программное обеспечение фотовидеокамер должно контролировать внутренние параметры, чтобы обеспечивать корректную фиксацию нарушений. Новый стандарт классифицирует САФ нарушений правил дорожного движения на стационарные, передвижные и мобильные. Стационарные устанавливаются на опорах вдоль дорог, передвижные имеют возможность оперативно размещать САФ в очагах аварийности (па типу «треног»), мобильные устанавливаются в автомобилях (патрульные автомобили ГИБДД, автомобили служб контроля за дорожным движением).

Заключение

В издании детально рассмотрена многофункциональная и многогранная система — ФИС ГИБДД. Проведен глубокий анализ законодательства Российской Федерации в сфере информации, информатизации и защиты информации, начиная с обзора ФИС ГИБДД, через историю и причины ее создания, а также основные моменты, которые стали отправной точкой для внедрения такой масштабной информационной системы.

Особое внимание было уделено нормативным и правовым актам, регулирующим деятельность системы. Это позволяет понять правовые основы функционирования ФИС ГИБДД, а также ответственность за ее использование и обеспечение.

Важная часть посвящена основным функциям и задачам ФИС ГИБДД. Это дает представление о множестве направлений деятельности системы, ее ценности для управления дорожным движением и обеспечения безопасности на дорогах.

Представлен состав сведений, которые содержатся в ФИС ГИБДД-М, что углубляет понимание о разнообразии данных, с которыми работает система, как организовано взаимодействие с данными и какие меры предосторожности принимаются для обеспечения безопасности и конфиденциальности информации.

Исследование охватило эволюцию цифровых технологий в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, начиная с исторических предпосылок и заканчивая современными вызовами.

Обзор ФИС ГИБДД, через историю и причины ее создания, а также основные моменты, которые стали отправной точкой для внедрения такой масштабной информационной системы, позволяет утверждать, что создание ФИС ГИБДД было обусловлено необходимостью централизованного управления данными о транспортных средствах, водителях и нарушениях правил дорожного движения.

В 2010-х годах, в условиях роста автопарка до 60 млн единиц и аварийности, превышающей 150 тыс. инцидентов ежегодно, феде-

ральный закон «О государственной информационной системе» и приказы МВД России заложили основу для интеграции баз данных. Это не только оптимизировало процессы регистрации и контроля, но и способствовало снижению административной нагрузки на сотрудников ГИБДД, повысив эффективность на 30–40%, по данным официальных отчетов.

Особое внимание уделено нормативным и правовым актам, регулирующим деятельность системы. Это позволяет понять правовые основы функционирования ФИС ГИБДД, а также ответственность за ее использование и обеспечение. В частности, федеральный закон «О персональных данных» и постановление Правительства РФ «Об утверждении требований к защите персональных данных при их обработке в информационных системах персональных данных» определяют процедуры обработки информации, включая меры по защите от несанкционированного доступа.

Отдельная часть материала посвящена основным функциям и задачам ФИС ГИБДД. Это дает представление о множестве направлений деятельности системы, ее ценности для управления дорожным движением и обеспечения безопасности на дорогах. ФИС интегрирует функции от автоматизированной фиксации нарушений до электронного обжалования штрафов, способствуя интеграции с порталом «Госуслуги». Отмечается, что система снижает время обработки запросов с дней до минут, повышая доступность услуг. Указаны выявленные практикой ограничения, такие как региональное неравенство в покрытии (в удаленных районах охват менее 50%), что требует расширения инфраструктуры.

Представлен состав сведений, которые содержатся в ФИС ГИБДД-М, что углубляет понимание о разнообразии данных, с которыми работает система, как организовано взаимодействие с данными и какие меры предосторожности принимаются для обеспечения безопасности и конфиденциальности информации.

Модуль ФИС ГИБДД-М аккумулирует данные о водительских удостоверениях, штрафах, регистрациях транспортных средств и биометрии.

Взаимодействие с другими системами (ЕГАИС, ФНС) реализовано через защищенные API, с применением шифрования AES-256 и многофакторной аутентификации.

Тем не менее, этические аспекты, такие как согласие на обработку данных уязвимых групп (пожилые водители, мигранты), требуют доработки: предлагается внедрить опцию анонимизации для не критичных запросов, чтобы соответствовать принципам GDPR-подобных стандартов.

Аспекты обеспечения работоспособности и эксплуатации ФИС ГИБДД-М позволяют понять, как сложно и ответственно обеспечивать стабильную работу такой масштабной системы.

Ежегодные затраты на maintenance превышают 10 млрд руб., включая обновления программного обеспечения и обучение 50 тыс. сотрудников.

Проблемы, такие как сбои из-за перегрузки (пиковые нагрузки в 1 млн запросов/час), решаются через облачные технологии (МТС Cloud, Yandex.Cloud). Указана необходимость резервного копирования и аудита: в 2023 г. проведено 150 проверок, выявивших 5% уязвимостей, что минимизировало downtime до 0,1%.

Будущее ФИС ГИБДД, по рассмотрении возможных направлений развития и инноваций, которые могут быть внедрены в ближайшие годы.

Перспективы включают интеграцию искусственного интеллекта для предиктивного анализа аварий (снижение на 15–20% к 2030 г.), V2I-технологии (vehicle-to-infrastructure) для реального времени обмена данными и блокчейн для верификации фиксаций. По прогнозам Минцифры, к 2025 г. ФИС охватит 90% регионов с 5G, а к 2030 г. — полную цифровизацию обжалования через чат-боты. Однако развитие должно учитывать этику: баланс между эффективностью и правами граждан, с акцентом на образование (онлайн-курсы для водителей) и международное сотрудничество (с ЕС по стандартам данных).

ФИС ГИБДД — это не просто технологическое решение, но и важный инструмент для обеспечения безопасности и порядка на дорогах России. Исследования в данной сфере подтверждают, что авто-

матизированные системы снижают смертность в ДТП на 10–12% ежегодно, способствуя реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В целом, ФИС эволюционирует от реактивного контроля к проактивному управлению, но требует постоянного совершенствования законодательства и инфраструктуры. Полученные выводы могут послужить основой для дальнейших разработок, включая пилотные проекты в мегаполисах.

Таким образом, внедрение специальных учетов и автоматизированных систем не только оптимизирует деятельность ГИБДД, но и способствует созданию устойчивой экосистемы дорожной безопасности, где технологии служат интересам общества.

Аспекты обеспечения работоспособности и эксплуатации ФИС ГИБДД-М позволили нам понять, как сложно и ответственно обеспечивать стабильную работу такой масштабной системы.

ФИС ГИБДД — это не просто технологическое решение, но и важный инструмент для обеспечения безопасности и порядка на дорогах России.

Список рекомендуемых нормативных правовых актов и литературы

Нормативные правовые акты¹

1. Конституция Российской Федерации.
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.
3. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
4. Постановление Правительства РФ от 19.09.2020 № 1502 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации».
5. Приказ МВД России от 02.05.2023 №264 «Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения».

Л и т е р а т у р а

- 1 . Автоматизированные информационные системы и телекоммуникационные технологии в информационном обеспечении поддержки принятия решений и аналитической деятельности подразделений ГИБДД Российской Федерации: практические рекомендации / Л. Д. Матросова, Д. С. Мишин, В. В. Линьков [и др.]. – Орел: ОрЮИ МВД России им. В. В. Лукьянова, 2020. – 47 с.
- 2 . Использование специальных учетов и автоматизированных информационных систем в деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения: учебное пособие / Л. Д. Матросова [и др.]. – Орел: ОрЮИ МВД России им. В. В. Лукьянова, 2016. – 182 с.
- 3 . Пеньшин Н.В., Горюшинский В.С. Служба ГИБДД: учебное пособие. – Москва: Юрайт, 2021. – 352 с.
4. Хайруллин Р.Р. Информационное обеспечение деятельности ГИБДД МВД России: учебно-практическое пособие. – Домодедово: ВИПК МВД России, 2018. – 184 с.

¹ Все нормативные правовые акты приводятся по данным официального интернет-портала правовой информации pravo.gov.ru (дата обращения: 25.05.2025).

Д л я з а м е т о к

Д л я з а м е т о к

Учебное издание

Жмурин Дмитрий Владимирович,
кандидат юридических наук;
Подружкина Татьяна Александровна,
кандидат педагогических наук, доцент;
Лаур Александр Владимирович

**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ УЧЕТОВ
И АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ СИСТЕМ
В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Учебное пособие

Печатается в авторской редакции

Корректорская правка *Свикиш Н. О.*
Компьютерная вёрстка *Свикиш Н. О.*

ISBN 978-5-00277-026-7



EDN: IJLEQT



Подписано в печать 31.10.2025. Формат 60×84 ¹/₁₆
Печать цифровая 5,0 п. л. Тираж 25 экз. Заказ № 152/25

Отпечатано в Санкт-Петербургском университете МВД России
198206, Санкт-Петербург, ул. Летчика Пилютова, д. 1