

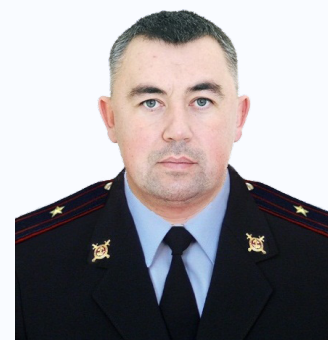
УДК 347.91

**К ВОПРОСУ О СОВРЕМЕННОМ СОСТОЯНИИ
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В СФЕРЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ФИКСАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ
ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**TO THE QUESTION OF THE CURRENT STATE
OF LEGISLATION IN THE FIELD OF USING TECHNICAL
MEANS OF FIXING ADMINISTRATIVE OFFENCES
IN THE FIELD OF ROAD TRAFFIC**

Иккерт Андрей Викторович,

*преподаватель кафедры огневой и тактико-
специальной подготовки Сибирского юридического
института МВД России (г. Красноярск)*



a9080188772@yandex.ru

Ключевые слова:

безопасность, дорожное движение, специальные технические средства, фотофиксация, видеофиксация, транспортные средства.

В статье рассмотрены вопросы применения автоматизированных средств контроля дорожного движения, используемые для фиксации нарушений правил и профилактики дорожно-транспортных происшествий.

Keywords:

security, road traffic, special technical means, photo fixation, video fixation, vehicles.

The article deals with the use of automated traffic control tools used to fix violations of traffic rules and prevent road accidents.

На сегодняшний день обеспечение безопасности дорожного движения является одним из главных направлений государственной политики, относится к числу важнейших социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Распоряжением Правительства РФ от 27 октября 2012 г. № 195-р утверждена Концепция федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», так как аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб

как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста, гибнут и становятся инвалидами дети.

В связи с этим предотвращение и профилактика дорожно-транспортных происшествий, осуществление эффективного и оперативного надзора за дорожным движением представляются жизненно необходимыми задачами, требующими применения своевременных и качественных мер для достижения главной цели – обеспечения безопасности дорожного движения.

Значительное увеличение количества транспортных средств на территории Российской Федерации и необходимость качественного надзора за соблюдением организации дорожного движения обуславливают необходимость широкого применения специальных технических средств контроля. По мнению специалистов, использование технических средств является одним из самых эффективных способов надзора за дорожным движением, что подтверждается не только отечественной, но и зарубежной практикой. Применение технических средств создает реальные возможности снижения уровня латентности правонарушений, обеспечения реализации принципа неотвратимости наказания, исключения элементов субъективизма при выявлении правонарушений, сокращения числа конфликтных ситуаций, возникающих между сотрудниками ГИБДД и водителями, соблюдения прав и законных интересов участников дорожного движения [1]. Немаловажным также является то обстоятельство, что возможности программного обеспечения системы автоматической фиксации (запись всего транспортного потока, фиксация транспортных средств, находящихся в розыске) позволяют правоохранительным органам оперативно и эффективно раскрывать преступления, связанные с использованием транспортных средств.

Сейчас более двух третей всех правонарушений в области дорожного движения выявляются при помощи технических средств, и этот показатель имеет положительную динамику. Согласно данным официального сайта Госавтоинспекции МВД России (<http://www.gibdd.ru/stat>), в 2015 г. с помощью технических средств фото- и видеофиксации правонарушений установлены 48,1 млн нарушений Правил дорожного движения (далее – ПДД), в 2016 г. этот показатель составил 60,9 млн (+21%), в 2017 г. – около 75 млн (+23%). Всего за период действия средств фото- и видеофиксации (с 1 июля 2008 г.), количество выявленных с помощью этих средств правонарушений в области дорожного движения выросло более чем в 200 раз.

Одновременно расширяется спектр фиксируемых с помощью технических средств правонарушений. Сегодня помимо превышения установленной скорости движения в автоматическом режиме фиксируются: нарушение правил расположения транспортных средств на проезжей части дороги; порядок движения

по полосе для маршрутных транспортных средств; проезд через пешеходные переходы и железнодорожные переезды; проезд на запрещающий сигнал светофора и др. В среднем по России из общего количества зафиксированных правонарушений почти 85% составляют правонарушения, связанные с превышением установленной скорости движения, около 5% – нарушения правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, примерно по 4% и 3% приходится на проезд на запрещающий сигнал светофора и движение транспортных средств по полосе для маршрутных транспортных средств [1].

По данным ЦАФАП УГИБДД ГУ МВД России по Красноярскому краю, в крае с начала 2016 г. на основании показаний, полученных специальными техническими средствами, возбуждены 388 061 дело об административном правонарушении, из них по ст. 12.9 КоАП РФ «Превышение установленной скорости движения» – 349 934 дела (90,2%), по ст. 12.12 КоАП РФ «Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика» – 1 575 дел (0,4%), по ст. 12.16 КоАП РФ «Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дорог» – 3 588 дел (0,9%), по ч. 1.1 ст. 2.17 КоАП РФ «Движение по полосе маршрутных транспортных средств» – 31 802 дела (8,5%). Больше всего постановлений об административном правонарушении вынесено по ч. 2 ст. 12.9 КоАП РФ (превышение скорости на величину более 20, но не более 40 км/ч) – 312 951 (89,4%). По ч. 3 ст. 12.9 КоАП РФ (превышение скорости на величину более 40, но не более 60 км/ч) вынесены 29 687 постановлений (8,5%), а за такое же правонарушение, совершенное повторно, – 6 176 постановлений (1,8%).

Законодательные нормы о применении и использовании фотовидеофиксации при производстве по делам об административных правонарушениях были введены в 2008 г. и позволили достаточно эффективно, как было указано, воздействовать на обеспечение безопасности дорожного движения. Тем не менее в ходе реализации этих норм существуют проблемы как законодательного, так и правоприменительного характера, касающиеся вопросов привлечения к административной ответственности. Рассмотрим некоторые из них.

Сегодня набирает популярность оформление права собственности на транспортное средство на несовершеннолетнее лицо, которое в силу ст. 2.3 КоАП РФ не подлежит административной ответственности. На основании ст. 2.6.1. КоАП РФ в случае фиксации административного правонарушения с помощью специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме, к ответственности привлекается собственник транспортного средства. Однако в данной ситуации привлечь к ответственности несовершеннолетнего нет возможности. Более того, если из показаний специальных технических средств не ясно, что в момент совершения правонарушения автомобилем управлял законный представитель несовершеннолетнего, то ни его, ни несовершеннолетнего собственника привлечь к административной ответственности нельзя.

Производство по административному делу в этом случае должно быть прекращено в связи с отсутствием состава правонарушения.

В настоящий момент отсутствует законодательно установленный способ борьбы с такими ухищрениями. Специалисты предлагают несколько вариантов разрешения данной ситуации. Самая радикальная мера – установить в гражданском законодательстве запрет на владение автотранспортом несовершеннолетним лицом. Возможно установление ограничения или запрета на регистрацию транспортных средств лицами, не достигшими возраста 16 лет, либо внесение в действующее законодательство дополнения, предусматривающего, что в случае, когда постановление об административном правонарушении вынесено в отношении несовершеннолетнего лица, обязанность уплаты административного штрафа возлагается на законных представителей этого лица, например тех, которые внесены в страховой полис ОСАГО. В данном случае запись о допуске конкретного лица к управлению конкретным транспортным средством будет служить доказательством, подтверждающим факт нахождения транспортного средства в пользовании (владении) этого лица.

По нашему мнению, указанными способами вполне эффективно можно будет противодействовать автолюбителям, использующим своих несовершеннолетних детей в сомнительных схемах, направленных на уклонение от административной ответственности фактического владельца (пользователя) транспортного средства.

Еще одним актуальным вопросом является особенность привлечения к ответственности за нарушение ПДД, зафиксированное с помощью технических средств, работающих в автоматическом режиме, водителей автомобилей с иностранными регистрационными знаками. В соответствии с действующим законодательством Российской Федерации иностранные граждане могут быть привлечены к административной ответственности только за нарушения ПДД, которые установлены непосредственно должностными лицами. Когда автоматические видеорежимы фиксируют автомобили с иностранными регистрационными знаками, применить меры административной ответственности не представляется возможным. Такие нарушения не входят в Перечень взаимно признаваемых нарушений, закрепленных в Конвенции о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения от 28 марта 1997 г. Указанный перечень включает в себя случаи нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекших причинение легких телесных повреждений; нарушение водителем транспортного средства обязанности оставаться на месте дорожно-транспортного происшествия; управление транспортным средством в состоянии опьянения или под воздействием наркотических, а равно иных веществ, оказывающих подобное воздействие; невыполнение законного требования работника милиции

(полиции) об остановке транспортного средства; уклонение от прохождения в соответствии с установленным порядком освидетельствования на состояние опьянения; передачу управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения.

Для решения этой проблемы нужен доступ к информационным базам правоохранительных органов соседних стран.

Существующие сегодня системы автоматической фиксации легко могут опознать регистрационный номер водителя-иностранца, но для того, чтобы привлечь этого водителя к административной ответственности и выслать на его имя соответствующее постановление (штрафную квитанцию), необходимо прежде определить, на кого зарегистрирована машина нарушителя. А такая информация в ГИБДД отсутствует.

Ранее предпринимались попытки решить данную проблему. Российской Федерацией, Республикой Беларусь и Республикой Казахстан был подготовлен проект межправительственного соглашения, согласно которому каждая из стран-участниц может иметь доступ к информации о собственниках транспортных средств. И в случае выявления нарушения средствами автоматической фиксации, сведения направлялись по месту жительства владельца автомобиля, а если водитель не оплатит штраф в установленные сроки, он будет взыскан принудительно через местные службы, аналогичные российской службе судебных приставов. Безусловно, такой способ решения рассматриваемого проблемного вопроса заслуживает поддержки и одобрения, но система еще не отлажена, не известна дата начала ее работы.

С автомобилями из Европы ситуация еще сложнее. Установить владельца автомобиля (на кого зарегистрирован автомобиль) возможно лишь получив данные от таможенных служб. Когда иностранный гражданин на автомобиле въезжает в Российскую Федерацию, он указывает данные лица, которому принадлежит автомобиль. Однако у ГИБДД отсутствует возможность получать оперативную информацию от таможенных служб. Установлена достаточно длительная процедура: приходится направлять запросы и ожидать необходимой информации. Такое затягивание процесса ведет к тому, что правонарушители избегают административной ответственности за нарушение ПДД.

Выход из сложившейся ситуации видится в установлении взаимодействия с таможенными органами в целях создания единой базы регистрационных номеров автомобилей и водителей транспортных средств, пересекающих границу Российской Федерации для участия в дорожном движении, а также контроля за наличием и оплатой административных штрафов при выезде за пределы страны по истечении срока пребывания автомобиля на территории России.

Следующий проблемный момент касается вынесения постановлений о привлечении к административной ответственности за нарушение ПДД автомоби-

лями специальных служб (скорой помощи, пожарными автомобилями и др.), то есть автомобилями, оборудованными специальными сигналами, нарушения ПДД которыми обнаружены при помощи средств автоматической видеофиксации.

Автомобили экстренных служб с включенными проблесковыми маячками и звуковыми сигналами могут не соблюдать ПДД на основаниях, установленных в законе. Проблема состоит в том, что комплексы видеофиксации не способны определять работу специальных световых и звуковых сигналов во время движения автомобиля – фиксация нарушений ПДД на дорогах с помощью фото- и видеокамер происходит автоматически. При этом нет разницы, какая именно машина попала в кадр. Сотрудники ГИБДД поясняют, что по фотографии невозможно установить, включены или нет специальные сигналы, поэтому невозможно знать, включен ли звуковой сигнал, следовательно, постановление о привлечении административной ответственности выносится на общих основаниях.

Водителей автомобилей скорой помощи и других специальных служб привлекают к административной ответственности на основании снимков, сделанных камерами фиксации нарушений на дорогах, если они не докажут через процедуру обжалования обоснованность применения своего права использования специальных сигналов. В 2016 г. Общественная палата РФ выступила с обращением о внесении изменений в законодательство, касающихся освобождения от административной ответственности водителей автомобилей специальных служб, которые были вынуждены нарушить ПДД, следуя на экстренный вызов.

В настоящее время водители автомобилей специальных служб обязаны в каждом случае привлечения их к административной ответственности доказывать путем обращения в органы, рассматривающие административные правонарушения, что нарушение ПДД было обоснованным и необходимым.

Разрешение ситуации в данном случае, по нашему мнению, возможно путем составления специального реестра, куда будут внесены регистрационные знаки автомобилей, оборудованных специальными световыми и звуковыми сигналами, и непривлечение водителей данных автомобилей к административной ответственности за нарушения ПДД, установленные с помощью средств автоматической фото- и видеофиксации.

Автоматические камеры фиксируют не только такие нарушения, как превышение скорости, но и более серьезные (выезд на полосу встречного движения, проезд на запрещающий сигнал светофора, превышение установленной скорости на 60 км/ч и более), за которые при установлении факта нарушения непосредственно должностным лицом возможно применение санкции в виде лишения специального права управления. В случае фиксации нарушения ПДД в автоматическом режиме собственнику транспортного средства применяется презумпция виновности и на ее основании – санкция в виде административного штрафа, потому как факт

нахождения за рулем в момент нарушения ПДД именно собственника автомобиля в этом случае презюмируется, а не доказан. И даже если таких нарушений наберется несколько, собственник транспортного средства может быть привлечен к административной ответственности только в виде административного штрафа. Данная норма права появилась после введения примечания к ст. 1.5 КоАП РФ (Федеральный закон от 24 июля 2007 г. № 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях»), которым установлено, что презумпция невиновности не применяется в случаях фиксации административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи.

Собственник зачастую поступает самым простым способом: оплачивает административный штраф, беря вину на себя, даже если в момент нарушения автомобилем управляло другое лицо. Такой способ поведения для владельца транспортного средства намного удобнее – нет необходимости проходить бюрократическую процедуру переоформления административного штрафа на лицо, фактически управлявшее транспортным средством в момент нарушения ПДД и, соответственно, виновное в совершении административного правонарушения.

Однако в описанной ситуации существует риск неблагоприятных правовых последствий для владельца транспортного средства. В результате оплаты административного штрафа за нарушение ПДД лицом, управляющим его транспортным средством, владелец автомобиля на основании постановления об административном правонарушении вносится в электронную базу данных как лицо, привлеченное к административной ответственности.

В течение года после вступления в законную силу постановления об административном правонарушении, вынесенного на основании данных автоматической видеофиксации, лицо, совершившее административное правонарушение за подобное же нарушение, установленное должностным лицом (инспектором ГИБДД), никакого снисхождения не получит. Поэтому нарушитель будет привлечен к административной ответственности в виде лишения права управления транспортным средством (хотя санкция в виде административного штрафа установлена в качестве альтернативной). Суд в этом случае за повторное нарушение обязан лишить водителя права управления на один год.

В результате такой ситуации лицо, не совершившее фактически административного правонарушения, установленного с помощью камер автоматической видеофиксацией нарушений, но признанное виновным, претерпевает негативные правовые последствия.

Для предотвращения подобных фактов следует упростить процедуру переоформления постановлений о привлечении лица к административной ответст-

венности без личного участия. Например, путем направления соответствующих сведений в органы, исполняющие постановление об административной ответственности, с помощью интернет-ресурсов (электронный портал gosuslugi.ru, официальный сайт гибдд.рф).

В связи с тем, что применение технических средств автоматической фиксации в настоящее время не предоставляет возможность установить непосредственного нарушителя (субъекта административного правонарушения), управляющего автомобилем, а только владельца транспортного средства, отсутствует возможность получения неоспоримой доказательной базы совершения административного правонарушения владельцем транспортного средства. Считаем целесообразным исключить применение факта повторности при рассмотрении административных материалов, выявленных с помощью автоматической фото- и видеофиксации правонарушений.

В заключение отметим, что в России проводится масштабная работа по профилактике и предотвращению дорожно-транспортных происшествий, осуществляется процесс совершенствования нормативной базы в сфере организации и контроля дорожного движения с применением современных технических средств. Однако существующие пробелы и недостатки таких норм в значительной степени снижают эффективность применения нового способа предупреждения правонарушений в области дорожного движения. В связи с этим необходимо продолжать процесс совершенствования нормативных правовых актов, регламентирующих использование технических средств фото- и видеофиксации нарушений, устраняя существующие пробелы и противоречия.

Библиографический список

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