

Научная статья  
УДК 342.9

## **ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В МЕХАНИЗМЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРИНЦИПА НЕОТВРАТИМОСТИ НАКАЗАНИЯ**

**Шапошников Виталий Леонидович**

Белгородский юридический институт МВД России имени И. Д. Путилина,  
Белгород, Россия

v.shaposhnikov@mail.ru

*Аннотация.* Статья посвящена рассмотрению вопросов, касающихся использования технических средств фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения в автоматическом режиме в целях реализации принципа неотвратимости наказания. Особое внимание уделено радар-детекторам – техническим устройствам, используемым водителями транспортных средств для уклонения от административной ответственности за нарушения скоростного режима на дорогах общего пользования. Рассмотрена компетенция Госавтоинспекции в профилактике нарушений правил дорожного движения.

*Ключевые слова:* безопасность дорожного движения, неотвратимость наказания, административные правонарушения, радар-детектор, государственный регистрационный знак, превышение скорости.

*Для цитирования:* Шапошников В. Л. Технические средства автоматической фиксации правонарушений в области безопасности дорожного движения в механизме реализации принципа неотвратимости наказания // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2025. № 2(103). С. 159–165.

## **TECHNICAL MEANS OF AUTOMATIC RECORDING OF VIOLATIONS OF TRAFFIC RULES IN THE MECHANISM OF IMPLEMENTING THE PRINCIPLE OF INEVITABILITY OF PUNISHMENT**

**Vitaly V. Shaposhnikov**

Belgorod Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named  
after I.D. Putilina, Belgorod, Russia

v.shaposhnikov@mail.ru

*Annotation.* The article is devoted to the consideration of issues related to the use of technical means of photo and video recording of traffic violations in automatic mode in order to implement the principle of the inevitability of punishment. Particular attention is paid to Radar detectors - technical devices used by drivers of vehicles to evade administrative liability for speeding violations on public roads. The competence of the State Traffic Safety Inspectorate in preventing traffic violations is considered.

*Keywords:* road safety, inevitability of punishment, administrative offences, radar detector, state registration plate, speeding.

*For citation:* Shaposhnikov V. L. Technical means of automatic recording of violations in the field of road safety in the mechanism of implementing the principle

of inevitability of punishment // Scientific Bulletin of the Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov. 2025. № 2(103). P. 159–165.

Неотвратимость наказания в области безопасности дорожного движения (далее – БДД) является одним из ключевых способов профилактики правонарушений, совершаемых на дорогах общего пользования. Уклонение от ответственности нарушителей Правил дорожного движения (далее – ПДД) не только не обеспечивает реализацию принципа неотвратимости наказания, но и является причиной совершения повторных правонарушений в области БДД, зачастую более опасных с точки зрения наступивших последствий. Способы уклонения от ответственности за совершение правонарушений разнообразны и зависят от индивидуальных особенностей участков дорожного движения, а противодействие таковым – от профессионализма сотрудников Госавтоинспекции, их активности в осуществлении контроля (надзора) в области БДД. Использование информации о способах уклонения от ответственности существенно повышает эффективность функционирования дорожно-патрульной службы при проведении индивидуальной профилактической работы с участниками дорожного движения.

Уклонение от ответственности необходимо рассматривать через призму знаний о наиболее распространённых видах правонарушений, совершаемых в области БДД. Согласно данным открытых источников, к ним относятся:

- превышение установленной скорости дорожного движения (ст. 12.9 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ)<sup>1</sup>;
- нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов (ст. 12.6 КоАП РФ);
- проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика (ст. 12.12 КоАП РФ);
- нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона (ст. 12.15 КоАП РФ) и некоторые другие.

Совершение этих правонарушений зачастую является причиной дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), сопряжено с травматизмом, смертностью участников дорожного движения. В Российской Федерации смертность на дорогах является одной из самых высоких в Европе. Погибают в ДТП чаще всего из-за превышения установленной скорости, отсутствия ремней безопасности, выезда на встречную полосу движения. По данным Госавтоинспекции МВД России, в 2024 году в стране было выявлено 151 253 835 нарушений ПДД<sup>2</sup>. Значительная их часть – превышение скоростного режима. Учитывая высокую латентность правонарушений в области дорожного движения, их фактическое число должно быть на порядок выше.

Необходимо принять действенные меры по установлению оптимального скоростного режима на автомагистралях, максимально сократить практику хаотичной смены предельной скорости на многополосных улицах населённых пунктов [1, с. 55].

Выявление, пресечение и профилактика таких правонарушений осуществляется многими способами, в том числе посредством применения различного технологического оборудования: детекторов транспорта, которые находят наиболее «проблемные» с точки

---

<sup>1</sup> Кодекс Рос. Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>2</sup> «Рванули во все тяжкие». В 2024 году в России снизилось количество нарушителей ПДД, но штрафов собрали больше [Электронный ресурс]. URL: [https://rg.ru/2025/02/17/shtrafnaia-dolia.html?utm\\_referer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F](https://rg.ru/2025/02/17/shtrafnaia-dolia.html?utm_referer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F). (дата обращения: 01.04.2025).

зрения аварийности участки дорог, умных светофоров, автоматических комплексов фотовидеофиксации нарушений и т. д. Их эксплуатация сопряжена с некоторой технической спецификой, которая анализируется и учитывается при разработке новых технических изделий [2, с. 16–20; 3, с. 37–49; 4, с. 13–22; 5, с. 87–95].

Сегодня автоматические комплексы фотовидеофиксации нарушений активно используются и вносят существенный вклад в профилактику нарушений ПДД, снижение показателей аварийности, положительно влияют на дисциплину участников дорожного движения. Функционал таких комплексов постоянно совершенствуется и обновляется, а перечень правонарушений, которые может фиксировать техническое изделие, постоянно расширяется.

В соответствии с п. 10.1 ПДД водитель должен вести транспортное средство (далее – ТС) со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние ТС и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением ТС для выполнения требований ПДД. Не желая быть привлечённым к установленной законом ответственности за нарушение скоростного режима, водители используют различные ухищрения, позволяющие от неё уйти.

Во-первых, выявляют места установки технических средств фотовидеофиксации нарушений. Здесь особо востребованы такие нравственные качества водителя, как внимательность и наблюдательность.

Во-вторых, размещают в ТС радар-детектор – техническое устройство, специализированный радиоприёмник, устанавливаемый в автомобиль и обнаруживающий работу радара – определителя скорости – и предупреждающий водителя о том, что скорость на данном участке дороги находится под контролем специальных технических устройств, показания которых являются основанием для привлечения к административной ответственности. Радар-детектор является пассивным устройством, которое обнаруживает радиолокационное облучение радара – определителя скорости – и предупреждает об этом водителя.

В Российской Федерации подобные устройства получили широкое распространение, пользуются популярностью у водителей. На рынке представлен широкий ассортимент моделей данного устройства. В то же время в ряде стран использование водителями радар-детекторов запрещено (Бразилия, Финляндия, Норвегия, Швеция, Бельгии, Германия и т. д.). Например, в Финляндию нельзя ввозить радары-детекторы, даже если они встроены в видеорегистратор и/или находятся в выключенном состоянии. При обнаружении такого – устройства конфискуются, а водитель может быть оштрафован [6, с. 87].

В России никаких ограничений по этому поводу нет и дискуссии по этому вопросу практически не возникают. Поэтому изготовители радаров-детекторов сконцентрировали своё внимание на двух основных рынках сбыта, где законодательная база более лояльна, – это Россия и ряд азиатских стран [7, с. 19].

Очевидно, что таким техническим устройством пользуются водители, которые допускают при управлении ТС отклонения от выполнения ПДД и не желают нести ответственность за совершение административных правонарушений. В меньшей степени радар-детектор востребован у тех, кто соблюдает ПДД, в целом относится к категории законопослушных граждан, но допускает нарушение скоростного режима по неосторожности. И в том и в другом случае использование радара-детектора становится, с одной стороны, своего рода гарантией непривлечения к ответственности, а с другой стороны, формирует у водителя ощущение безнаказанности, перерастающее в безответственность, провоцирует на совершение повторных административных

правонарушений. Вероятность совершения ДТП – следствие превышения скоростного режима – становится выше.

Наличие радара-детектора в автотранспортном средстве является для сотрудников дорожно-патрульной службы особым условным сигналом, требующим дополнительного внимания к водителю, и фактическим основанием для проведения с ним профилактических мероприятий в виде профилактической беседы, правового просвещения или правового информирования. Речь идёт о ситуациях, когда наличие или использование радара-детектора является очевидным фактом и устройство размещено на видимом месте (чаще это ветровое стекло). Подтверждение пользования радаром-детектором будет осложнено в ситуации, когда он относится к категории разнесённых радаров-детекторов, где его модули по техническим соображениям либо с целью сокрыть его от чужих и своих глаз распределены по автомобилю.

Разъяснение лицу, управляющему ТС, необходимости отказаться от использования радара-детектора видится малоэффективным. В то же время существует положительная практика эксплуатации ТС, принадлежащих юридическим лицам, где собственник самостоятельно ограничивает пользование радарными-детекторами на ТС организации<sup>1</sup>.

Устройства предупреждения водителей об автоматической фиксации правонарушений, получившими более массовое распространение, чем радары-детекторы, являются GPS-ГЛОНАСС-навигаторы, иные мобильные устройства, которые имеют обновляемые навигационные данные, включающие сведения о расположении на дорогах общего пользования комплексов, фиксирующих административные правонарушения в автоматическом режиме. Надо сказать, что в некоторых странах имеется прямое требование о запрете использования функции GPS-навигатора, указывающей на расположение камер контроля скорости [8, с. 55]. Массовое распространение GPS-навигаторов поднимает вопрос о допустимости создания, пользования и распространения баз (банков) данных с информацией о расположении автоматических комплексов фотовидеофиксации нарушений.

Решение задачи по обеспечению БДД через постановку под контроль пользования техническими устройствами, позволяющими получать данные о технических средствах фиксации правонарушений в автоматическом режиме, требует получения ответов на несколько серьёзных вопросов: ответственность должна наступать за наличие радара-детектора или за его использование? Доказывание факта в последнем случае является наиболее проблематичным. Второй вопрос связан с тем, как предупредить пользование радарными-детекторами. Не исключён тот вариант, который сегодня отрабатывается применительно к заглушкам для ремней безопасности<sup>2</sup>.

Изменение отношения законодателя к радарам-детекторам является процессом длительным, учитывая существующую практику работы представительного органа. К решению проблемы необходимо подойти, активизировав деятельность Госавтоинспекции по применению ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ – управление ТС при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация ТС запрещена.

---

<sup>1</sup> Требования в области промышленной и пожарной безопасности, охраны труда и окружающей среды к организациям, привлекаемым для выполнения работ и оказания услуг на объектах» [Электронный ресурс]: Инструкция по транспортной безопасности для подрядных организаций, эксплуатирующих автотранспорт и спецтехнику на объектах общества, 2017. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>2</sup> Дадут ремня: в РФ могут запретить продажу опасных автоаксессуаров [Электронный ресурс]. URL:<https://iz.ru/1841188/kirill-sazonov-evgenii-bagdasarov/dadut-remna-v-rf-mogut-zapretit-prodazu-opasnyh-avtoaksessuarov> (Дата обращения: 04.04.2025).

На практике административное наказание по этому составу назначается крайне редко. Однако любое устройство, закреплённое в зоне обзора водителя, включая ветровое стекло, может стать основанием для привлечения к административной ответственности. Эта норма обязывает водителя демонтировать устройство. В соответствии с п. 4.2 приложения № 8 Решения Комиссии Таможенного союза от 09.02.2011 № 877 «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств» (далее – Технический регламент)<sup>1</sup>, не допускается наличие дополнительных предметов или покрытий, ограничивающих обзорность с места водителя (за исключением зеркал заднего вида, деталей стеклоочистителей, наружных и нанесённых или встроенных в стёкла радиоантенн, нагревательных элементов устройств размораживания и осушения ветрового стекла). Таким образом, любой прибор, не предусмотренный конструкцией ТС и размещённый в нём, является неисправностью, при которой эксплуатация ТС запрещена. Этим предметом может стать радар-детектор.

Использование средств фотовидеофиксации правонарушений в автоматическом режиме предполагает наличие возможности идентификации ТС по государственным регистрационным знакам и установление лица, на которого оно зарегистрировано. Затрудняют идентификацию следующие обстоятельства:

– отсутствие регистрационного знака в установленных местах, а также установка регистрационного знака в месте, не предусмотренном конструкцией ТС. В соответствии с п. 12.2 приложения 8 Технического регламента, государственные регистрационные знаки должны устанавливаться на ТС в местах, предусмотренных его конструкцией;

– отсутствие (неисправность) внешних световых приборов – устройства для освещения заднего регистрационного знака в тёмное время суток.

Наличие внешнего светового прибора является обязательным. В соответствии с п. 1.3.1 приложения № 4 Технического регламента устройства освещения и световой сигнализации должны быть работоспособны и их режим работы должен соответствовать требованиям Технического регламента. Количество фонарей освещения заднего регистрационного знака должно быть достаточным для освещения всей его поверхности. В соответствии с п. 3.16 приложения 8 Технического регламента, фонарь освещения заднего государственного регистрационного знака должен включаться одновременно с габаритными огнями и работать в постоянном режиме;

– нечитаемость регистрационного знака, обусловленная его повреждениями либо загрязнением.

Последнее особо актуально в межсезонье, в зимнее время при частой смене положительных и отрицательных температур воздуха, когда наиболее интенсивно дороги подвержены воздействию осадков в виде дождя и снега, обрабатываются коммунальными службами противогололёдными реагентами для увеличения сцепных свойств дорожного покрытия. В этих условиях обязанность водителя ТС, осуществляющего его эксплуатацию, ежедневно следить за состоянием регистрационных знаков.

В соответствии с п. 4.3.5 приложения 7 Технического регламента, должна обеспечиваться возможность прочтения заднего государственного регистрационного знака с расстояния не менее 20 м в тёмное время суток при условии его освещения штатными фонарями, предусмотренными конструкцией ТС для этой цели.

---

<sup>1</sup> О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств» [Электронный ресурс]: решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Наличие этих нарушений является основанием для привлечения к административной ответственности по ст. 12.2 КоАП РФ – управление ТС с нарушением правил установки на нём государственных регистрационных знаков.

Таким образом, в стремлении обеспечить работоспособность принципа неотвратимости наказания использование радаров-детекторов в силу указанных выше причин в Российской Федерации может быть поставлено под особый контроль или ограничено в целях повышения дисциплинированности водителей и снижения аварийности на дорогах общего пользования. Несомненно, найдётся немало защитников использования этого устройства. У одних такая позиция будет продиктована коммерческой заинтересованностью (по сведениям из разных источников, рынок радаров-детекторов в России стремительно растёт), а у других – личные интересы никак не соотносятся с интересами большинства добросовестных участников дорожного движения, сопряжены с удовлетворением желания на дороге делать всё, что хочется, без оглядки на существующие запреты и ограничения в области БДД.

1. Верзилин С. В. Актуальные проблемы совершенствования административного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения // Административное право и процесс. 2020. № 9. С. 52–55.
2. Головкин В. Д., Назаров С. В. Технические средства обеспечения безопасности дорожного движения. Фотовидеофиксация: технические требования и реализация // Транспортное право. 2017. № 2. С. 16–20.
3. Навой Д. В., Капский Д. В., Филиппова Н. А., Пугачев И. Н. Анализ алгоритмов обнаружения дорожно-транспортных инцидентов на скоростных автомагистралях, использующих стационарные детекторы транспорта // Системный анализ и прикладная информатика. 2023. № 4. С. 37–49.
4. Султанова Л. М., Гутиева Н. А., Батманов Э. З., Батманова К. М. К вопросу о стратегии дорожной безопасности в России и мире // Альманах Крым. Экономика, инновации. 2023. № 35. С. 13–22.
5. Шалыгин М. Г., Олисов С. А., Васина М. С. Автоматизированная транспортно-технологическая система организации дорожного движения и создания транспортных коридоров // Вестник Брянского государственного технического университета. 2021. № 8(105). С. 87–95.
6. Елина Л. А. В отпуск за границу: что везем туда и обратно // Главная книга. 2017. № 14. С. 85–91.
7. Агаян С. А. Радар-детектор: зачем разрешать то, что даёт возможность уклониться от закона? // Science Time. 2016. № 12. С. 16–19.
8. Вязов А. А. Сравнительная характеристика правил дорожного движения в европейских странах и России // Безопасность дорожного движения. 2022. № 4. С. 54–57.

1. Verzilin S. V. Aktual'ny`e problemy` sovershenstvovaniya administrativnogo nadzora v oblasti obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya // Administrativnoe pravo i process. 2020. № 9. S. 52–55.
2. Golovkin V. D., Nazarov S. V. Texnicheskie sredstva obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya. Fotovideofiksaciya: texnicheskie trebovaniya i realizaciya // Transportnoe pravo. 2017. № 2. S. 16–20.
3. Navoj D. V., Kapskij D. V., Filippova N. A., Pugachev I. N. Analiz algoritmov obnaruzheniya dorozhno-transportny`x incidentov na skorostny`x avtomagistralyax, ispol`zuyushhix stacionarny`e detektory` transporta // Sistemny`j analiz i prikladnaya informatika. 2023. № 4. S. 37–49.

4. Sultanova L. M., Gutieva N. A., Batmanov E. Z., Batmanova K. M. K voprosu o strategii dorozhnoj bezopasnosti v Rossii i mire // Al`manax Kry`m. E`konomika, innovacii. 2023. № 35. С. 13–22.
5. Shaly`gin M. G. Olisov S. A., Vasina M. S. Avtomatizirovannaya transportno-technologicheskaya sistema organizacii dorozhnogo dvizheniya i sozdaniya transportny`x koridorov // Vestnik Bryanskogo gosudarstvennogo texnicheskogo universiteta. 2021. № 8(105). S. 87–95.
6. Elina L. A. V otpusk za graniczu: chto vezem tuda i obratno // Glavnaya kniga. 2017. № 14. S. 85–91.
7. Agayan S. A. Radar-detektor: zachem razreshat` to, chto dayot vozmozhnost` uklonit`sya ot zakona? // Science Time. 2016. № 12. С. 16–19.
8. Vyazov A. A. Sravnitel`naya karakteristika pravil dorozhnogo dvizheniya v evropejskix stranax i Rossii // Bezopasnost` dorozhnogo dvizheniya. 2022. № 4. S. 54–57.

### **Информация об авторе**

Виталий Леонидович Шапошников. Заместитель начальника кафедры управления и административной деятельности органов внутренних дел, кандидат юридических наук, доцент

Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина.  
308024, Россия, г. Белгород, ул. Горького, 71.

### **Information about the author**

Vitaly V. Shaposhnikov. Deputy Head of the Department of Management and Administrative Activities of Internal Affairs Bodies. Candidate of Law, Associate Professor.

Belgorod Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after I.D. Putilin.

308024, Russia, Belgorod, Gorky Str., 71.

Статья поступила в редакцию 09.04.2025; одобрена после рецензирования 23.05.2025; принята к публикации 17.06.2025.

The article was received in the editorial office on 09.04.2025; approved after review on 23.05.2025; accepted for publication on 17.06.2025.