

1) Проблема с упрощенным подходом к автофиксации.

Когда законодатели вводили институт автофиксации нарушений ПДД, следуя за прогрессом, они по инициативе правоприменителей сделали единственное упрощение процедуры производства по делу об АПН – отсутствие необходимости устанавливать личность нарушителя, с заочным вынесением Постановления на собственника ТС – согласно Примечания к ст.1.5 КоАП, отменяющей действие исключительно ч.3 указанной статьи, и ст.28.6 ч.3. Исключительно потому, что на тот момент комплексы в большинстве не могли обеспечить нормальное качество фотоматериалов для идентификации водителя, а собственник в случае непричастности может указать на то лицо, которое управляло ТС в момент фиксации. Никаких других упрощений закон для автоматической фиксации не делает – Презумпция невиновности продолжает действовать в объеме ч.1,2,4 ст.1.5 КоАП, то есть объективной составляющей АПН, что подтверждено неоднократными Определениями КС РФ.

При автоматической фиксации человеческий фактор не исчез, а даже еще более увеличился:

- Ни один производитель комплексов автофиксации не гарантирует отсутствие ошибок в работе своего комплекса, из-за того, что невозможно всё заранее предусмотреть и просчитать, даже если комплекс установлен и настроен по всем правилам. Чему есть неоднократные примеры случайных ошибок - выделения и распознавания ГРЗ, выделения объекта при контроле положения ТС на дороге, присвоения скорости одного ТС другому у радарных СИ либо её расчета при оптическом методе и т.п.
- Ни один эксплуатант не может гарантировать отсутствие ошибок при установке или настройке комплексов, что показали неоднократные примеры с массовыми ошибочными штрафами в последнее время, когда в отсутствии состава АПН Постановления выписывались тысячами, как за скорость, так и за мнимую полосу МТС.
- Ни один руководитель ЦАФАП не может гарантировать, что его подчиненные досконально знают особенности тех комплексов, материалы с которых они исследуют – какие ошибки допускают комплексы, какие материалы и как исследовать, чтобы эти ошибки выявить и исключить.
- Ни один исполнитель не может гарантировать, что он просто банально не пропустит ошибку, когда на него в день сваливаются сотни/тысячи материалов, которые он должен обработать в конвейерном режиме.

Несмотря на это, в настоящее время должностными лицами и судами при рассмотрении дел по материалам автофиксации применяется принцип – если событие зафиксировано в автоматическом режиме, то оно является АПН.

Следствием стало сохранение материалов фиксации (доказательств, говоря языком КоАП) в минимальном объеме, исключительно в целях достаточности для обвинения собственника (водителя) в АПН, на фиксацию которых настроен комплекс, несмотря на то, что многие комплексы формируют доказательную базу в объеме, позволяющем выявить ошибки и доказать невиновность водителя в этом случае, например видеозаписью.

По факту бытовой стереотип "камеры автофиксации фиксируют АПН и выписывают штраф, Презумпция невиновности при автофиксации не действует" подменил требования Закона. Должностные лица вместо «всестороннего, полного, объективного и своевременного выяснение обстоятельств каждого дела, разрешения его в соответствии с законом» (ст.24.1) зачастую просто не глядя подписывают Постановления своей ЭЦП, исполняя на их взгляд чисто формальные требования Закона, что приводит к штрафам за тени, перевозку машины эвакуатором, не говоря о штрафах за чужую или завышенную комплексом скорость, остановку и стоянку в местах, где она в реальности не ограничена знаками и разметкой, и тп.

Хотя по закону именно должностное лицо, выносящее Постановление, и подписывающееся под тем, что «я ... рассмотрев материалы ... установил ... решил»

как «сторона обвинения», должно обосновать – что же именно он рассмотрел, установил, и на каком основании решил, что в данном конкретном случае не произошло очередной ошибки, случайной или системной.

Фактически весь процесс исследования перекладывается на лицо, в отношении которого ведется дело об АПН, по принципу:

мы вас за несколько секунд назначим нарушителем просто по факту фиксации, потому что у комплекса есть свидетельство (ранее сертификат) утверждения типа средства измерения от Росстандарта и поверка, сбоек не обнаружено – а значит исправный и имеющий обязательные бумаги комплекс якобы ошибаться не может.

Следовательно для вынесения решения по делу якобы достаточно одной-двух (дополнительно увеличенное изображение ГРЗ) фотографий по принципу «на фотографии ваше ТС? Идите в банк оплачивать». Хотя это одиночное фото 100% доказывает только местонахождение данного ТС в зоне контроля в момент фиксации – что в общем случае не является составом АПН.

Если водитель не согласен с мнением инспектора, что зафиксировано АПН или что оно относится к его ТС (например в случае присвоения АПН соседнему с нарушителем ТС) – то согласно текущего подхода правоприменителей водитель должен доказывать не только не причастность к управлению (ч.2 ст.2.6.1 КоАП), но и отсутствие объективной стороны АПН, потратив на это часы и дни своего времени, как правило рабочего.

При этом полные (дополнительные) материалы фиксации, по которым можно выявить и доказать ошибку, например видеозаписи Стрелки, Паркрайта, гражданам как правило недоступны, к доказательствам со стороны водителя правоприменители относятся критически, особенно если речь идет об измерениях (нет бумаг).

В итоге за все ошибки приходится отвечать собственнику либо водителю, управлявшему ТС.

Как следствие массовой фиксации при недостатке ресурсов для исследования материалов в случае неправильной установки или настройки камер наблюдаются неоднократные случаи выписывания штрафов за мнимые АПН тысячами Постановлений, при этом на данный момент в НПА нет механизма такой же массовой отмены и оповещения ложно оштрафованных об ошибках. По закону собственники должны обращаться за отменой в индивидуальном порядке, если узнают о том что была ошибка и будут понимать – куда и как обращаться по поводу отмены ошибочного штрафа и возврата уже уплаченного за ошибку комплекса штрафа.

Необходимо наделение самих ДЛ полномочиями по отмене, и главное, объединение многочисленных ошибочных постановлений в одно производство - одну жалобу для аннулирования. То же и с протестом прокурора. Чтобы можно было оперативно прекращать дела по ошибочным материалам без участия собственников ТС.

С вступлением в силу ГОСТов на автоматические комплексы контроля ДД и нового Адмрегламента МВД (Приказ 664) появился еще один вопрос - по автоматической фиксации в зонах временных ограничений. Опасения граждан связаны с тем, что сроки действия таких временных ограничений могут отличаться от реальных сроков проведения ремонтов, в сторону увеличения. Кроме того, даже на многополосных трассах класса Автомагистраль при работах по обустройству съезда/выезда у мест строительства придорожных объектов, когда по факту проблема с БДД имеется только в районе правой полосы, ограничения устанавливаются на сотни метров на всю автомагистраль. Пример – трасса Дон в область рядом с МКАД, где строится очередной ТЦ.

Как уже шутят водители, местные бюджеты могут окупить ремонт дороги за счет штрафов за нарушение существенно более строгих временных ограничений в его зоне, если растянут этот ремонт надолго.

Даже в период действия старого Адмрегламента МВД (Приказ 185), прямо запрещавшего автофиксацию в зоне временных ограничений, водители в Москве неоднократно сталкивались со штрафами за проезд по выделенной полосе в период ремонта дороги в зоне контроля комплекса автофиксации, когда на панорамной фотографии было отлично видно, что проезд по остальным полосам (кроме МТС) физически невозможен из-за перекладки асфальта и ремонтных работ – но тем не менее инспекторы с непонятным упорством выписывали водителям, объезжавшим зону ремонта по единственной доступной полосе, штрафы за проезд по полосе МТС.

Проблема еще более осложняется в связи с передачей полномочий контроля ПДД с помощью средств автоматической фотовидеофиксации муниципальным и частным организациям (концессии).

У МВД есть Адмрегламент (с 20.10.2017 согласно 664 Приказа), где прописан порядок правоприменения комплексов автофиксации, Приказ 1014 об отнесении измерений к сфере госрегулирования обеспечения единства измерений, с метрологическими требованиями к измерениям, есть метрологическая служба, следящая за соблюдением 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений» в МВД.

Но согласно позиции руководства МВД и ГИБДД, указанные приказы относятся к деятельности только самого МВД.

Согласно пункта 76 нового Адмрегламента МВД (Приказ 664)

При надзоре за дорожным движением допускается использование специальных технических средств, принадлежащих государственным и муниципальным органам, общественным объединениям и организациям*(72), а также использование иных технических средств фото-, звуко- и видеозаписи*(73).

На какой правовой базе основано применение комплексов автофиксации «принадлежащих государственным и муниципальным органам, общественным объединениям и организациям» - неизвестно.

В результате чего начинает нарушаться закон «Об обеспечении единства измерений» – применяются СИ неутвержденного типа:

Бумеранг в Смоленске (измерение средней скорости), ПАК Помощник Москвы (измерение координат) или в конструкцию ранее утвержденных СИ вносятся изменения без переутверждения типа СИ:

Паркрайт в Москве – подключение канала измерений координат с использованием датчиков ABS с неизвестными метрологическими характеристиками (не проходили испытаний в целях утверждения типа), по

данным которого фильтруется и корректируется результат измерений координат по данным канала спутниковой ГНСС, прошедшего утверждение типа СИ – что с т.з. закона «Об обеспечении единства измерений» недопустимо. Паркон в других городах – автоматизация работы с помощью измерений координат по данным ГНСС, в качестве СИ чего он не проходил утверждение типа СИ.

В Москве Департаментом транспорта открыто применяется система бонусов за каждую фиксацию гражданам, установившим у себя на гаджеты приложение Помощник Москвы. Как следствие, имеются неоднократные случаи, когда такие граждане в погоне за бонусами фиксируют ТС в отсутствие АПН (по незнанию ПДД или преднамеренно имитируя наличие АПН выбором ракурсов съемки), и собственники ТС вынуждены тратить время и силы на отмену штрафов, вынесенных по таким материалам.

Очевидно будем логичным и справедливым при использовании гражданами для фиксации средств типа Народный инспектор, Помощник Москвы и тп придавать этим гражданам статус свидетеля, с обязательным применением к ним при фиксации события как АПН в отсутствие состава АПН статьи 17.9 КоАП РФ «Заведомо ложные показания свидетеля ...». Если гражданин не знает ПДД и боится применения в его отношении ст.17.9 – его никто не заставляет заочно обвинять другого гражданина в АПН. Это снизит нагрузку на тех кто рассматривает такие материалы и число неправомерно наложенных по материалам этих фиксаций штрафов.

Вызывает также вопрос тот факт, что для планируемого аналогичного федерального приложения для гаджетов с привязкой к Госуслугам требуется менять КоАП, приравнивая его применение к автоматической фиксации. В то время как в Москве материалы приложения Помощник Москвы неизвестно на какой правовой базе (кроме рассылки разъяснений в суды и тп от разработчиков, согласно презентации ПАК ПМ) уже сейчас применяются без всякой правки законов как результаты якобы автоматической фиксации.

Передача полномочий по контролю от ГИБДД к муниципальным органам в дополнение к имеющимся у местных органов власти полномочиям по установлению ограничений и тому, что доход от штрафов идет в местный бюджет, приводит к обоснованным подозрениям граждан, что целью все возрастающих ограничений и все более тотального контроля при такой системе является не повышение БДД, а доход местного бюджета. Что прямо подтверждается звучащими в СМИ суммами ежегодного роста миллиардных доходов города Москва от штрафов за нарушения ПДД или информацией на сайтах производителей комплексов о сроках их окупаемости, с примечанием что далее комплексы начинают приносить прибыль.

Несмотря на получаемые от автоматической фиксации доходы, исчисляющиеся например в Москве миллиардами рублей, органы власти отказываются создавать в ЦАФАПах дата-центры с объемом хранилища, необходимым для записи полного набора материалов, являющихся доказательствами по делу об АПН, которыми комплекс документирует фиксируемое событие, объясняя это нехваткой денег и недостаточностью оставшегося материала для назначения штрафа. А между тем именно те дополнительные материалы комплексов, которые эксплуатанты и правоприменители отказываются сохранять и исследовать, часто могут доказать ошибку комплекса – например отсутствие ограничений в зоне остановки или стоянки, присвоение ТС чужой скорости, уступил водитель или нет дорогу пешеходу на пешеходном переходе и т.д..

При текущем состоянии дел с автофиксацией дискредитируется как объективность автоматической фиксации (поскольку комплексам объективно без разницы, ошиблись они или нет, они просто выполняют заложенный в них разработчиком алгоритм, в котором невозможно предусмотреть все варианты и выявить все возможные ошибки при работе), так и представление автофиксации как системы обеспечения БДД.

Видя «бесмысленность и беспощадность» массового выписывания Постановлений, невзирая на самые абсурдные ошибки, водители приходят к выводу, что автофиксация превратилась в еще один скрытый налог, который чаще выгоднее оплатить с 50% скидкой (если собственник успеет уложиться в 20дневный срок), чем терять дни на походы в ЦАФАПы и суды для оспаривания ошибок, причем с неочевидным результатом.

В итоге подрывается доверие граждан к правоохранительной системе и государству в целом, а главное, создается скрытая электоральная угроза, а в некоторых случаях - очаг социального напряжения, который недопустим, особенно в кризис, во избежание подрыва конституционных устоев.

Отсутствие реакции на проблемы порождает злоупотребления в регионах на местах, что показал например Краснодар в 2013 году: тотальное уничтожение цифровых оригиналов материалов фиксации с целью сделать невозможным доказательство наличия фальсификации в ЦАФАПе – что не помешало тем не менее без цифровых оригиналов, по модифицированным файлам, со следами изменений показаний! копиям назначить водителей нарушителями. Что опять же весомо бьет по доверию населения к правоохранительной системе и государству в целом.

Необходимые меры:

Принципами применения автофиксации должны стать разумные организация ДД и контролируемые ограничения, а также недопустимость наказания граждан за чужие или мнимые АПН, трактовка неустранимых материалами фиксации сомнений (должно считаться, что вероятная ошибка произошла, пока не доказано обратное) в пользу водителя (ч.1,2,4 ст.1.5 КоАП).

Лучше один раз упустить нарушителя, чем наказать невиновного.

Человек, склонный к нарушениям, всё равно попадет еще не раз, но зато у законопослушного водителя в деле не появится «черная метка» за АПН, которое он не совершал.

В случае аномально массовых фиксаций в конкретном месте необходимо оперативно проводить проверку на предмет проблем с комплексами (настройка/установка), обоснованности контролируемых ограничений, возможных проблем с организацией ДД и в случае подтверждения необоснованности штрафов максимально оперативно их отменять, с оповещением пострадавших.

Сила госорганов применительно к теме автофиксации должна заключаться не в их полномочиях массово наказывать собственников ТС в упрощенном порядке, а в умении выявлять, признавать и исправлять ошибки комплексов, если не получилось их избежать.

Необходима работа на предотвращение нарушений, в том числе разумной и безопасной организацией ДД, а не на их монетизацию с помощью системы автофиксации.

Необходимо вводить общественный контроль за деятельностью ЦАФАПов и их муниципальных аналогов (в случае передачи полномочий) и системы автофиксации в целом, включая концессионные договоры, чтобы обеспечить сохранность доказательной базы от автоматических комплексов контроля дорожного движения в полном объеме, позволяющем по материалам комплексов выявить и исключить ошибки, и объективное рассмотрение этих материалов, с уходом от обвинительного уклона в практике работы ЦАФАПов.

Необходим отдельный Административный регламент по автофиксации, нормирующий все этапы, от выбора мест для установки, до указания о необходимости хранить материалы в объеме, позволяющем выявить и исключить ошибки (минимально необходимый есть в ГОСТ на комплексы автофиксации) и указания необходимости исследовать эти материалы всесторонне и объективно в каждом случае, на основании методик от производителей комплексов.

Причем с учетом передачи полномочий по рассмотрению дел об АПН в сфере ПДД, от МВД к муниципальным органам данный Адмрелгамент должен регламентировать эту деятельность не только для МВД, но и для муниципальных органов в этих случаях.

Разработчики комплексов автофиксации в свою очередь должны разработать и аттестовать (то есть доказать их реальную, а не формальную работоспособность, желательно с привлечением общественности) научно обоснованные методики исследования материалов своих комплексов, позволяющих выявить и исключить ошибки комплексов. Иначе получается, что правоприменители получили автоматический инструмент контроля, а как им пользоваться, выявлять ошибки – разработчик не объяснил. Отсюда и подход: «фиксация» = «АПН» и слепая вера в то, что у сертифицированного и поверенного комплекса ошибки быть не может. Также разработчики должны предоставлять информацию, какой объем сервера необходим для хранения полного комплекта материалов, и каковы трудозатраты на его исследование с целью выявления и исключения ошибок.

Ссылку на отсутствие денег на обеспечение соблюдения требований закона, а именно ст.24.1 КоАП РФ

Задачами производства по делам об административных правонарушениях являются всестороннее, полное, объективное и своевременное выяснение обстоятельств каждого дела, разрешение его в соответствии с законом, обеспечение исполнения вынесенного постановления, а также выявление причин и условий, способствовавших совершению административных правонарушений.

считаю неприемлемой, учитывая показатели доходов от автофиксации, фигурирующие в СМИ.

По факту за счет граждан создается система для тотального контроля, но без учета ресурсов, необходимых для хранения и исследования полных наборов материалов фиксации, обеспечивающих выявление и исключение ошибок комплексов – что говорит о её заточенности на получение максимальной прибыли.

В итоге материалы с комплексов в полном объеме не скачиваются либо не исследуются, не предоставляются гражданам для возможности защититься от ошибок самим, доходы от комплексов идут на что угодно, только не на обеспечение БДД и защиту граждан от ошибок этой системы тотального контроля, которая никем не гарантирована от ошибок.