

Т.М. Занина,  
кандидат юридических наук, профессор

А.И. Четверикова

## **ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ПРИМЕНЕНИЯ СРЕДСТВ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ В СИСТЕМЕ КОНТРОЛЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

### **ORGANIZATIONAL AND LEGAL ASPECTS OF THE USE OF MEANS PHOTO AND VIDEO FIXING IN THE SYSTEM OF CONTROL OF THE SAFETY OF ROAD TRAFFIC**

*В статье рассматриваются теоретические и практические аспекты применения средств фотовидеофиксации.*

*In article theoretical and practical aspects of application of means photo and video fixing are considered.*

Государством ведется большая многогранная работа в целях предотвращения дорожно-транспортных происшествий. Продолжается процесс оптимизации законодательства об административных правонарушениях в области дорожного движения, совершенствуется техническое регулирование, реформируется система органов управления в этой сфере правоотношений. В данной области научными исследованиями занимались П.В. Молчанов [1], С.Ю. Кошелкин [2], В.В. Головкин [3].

Согласно статистике МВД РФ, за период с января по ноябрь 2012 года в России число погибших в ДТП составило 22636 человек, 237471 человек получили ранения [4]. Кроме того, аварийность на автомобильном транспорте ежегодно наносит существенный материальный ущерб как обществу и государству, так и его отдельным гражданам. Можно отметить, что данная проблема существует не только в России, но и в других странах мира.

Одно из часто встречающихся правонарушений в сфере дорожного движения — превышение пределов установленной скорости движения транспортных средств. Проведенные в Швеции исследования показали, что при использовании традиционных способов полицейскими выявляется и пресекается всего 3 из 1000 нарушений скоростного режима, что приводит к возникновению у водителей чувства безнаказанности и способствует развитию правового нигилизма [5].

Законодательство предусматривает целый комплекс мероприятий в системе контроля за безопасностью дорожного движения, в том числе и непосредственный контроль сотрудниками ГИБДД и других компетентных служб. На современном этапе в России широкомасштабно внедряются автоматические комплексы фиксации нарушений скоростного режима, которые передают

информацию о совершенных административных правонарушениях в области дорожного движения на сервер, центральный или локальный компьютер, который используют сотрудники ГИБДД на посту или в патрульном автомобиле.

Средства фотовидеофиксации представляют собой сложные технические устройства. Они включают в себя основные компоненты, такие как фоторадарные датчики, аппаратура для передачи данных (конверторы, маршрутизаторы, модемы и т.д.), сервер хранения данных, коммуникационный сервер, компьютер оператора (в мобильном комплексе — ноутбук с устройством связи и направленной антенной), сетевое оборудование. В свою очередь фоторадарные датчики состоят из высокочувствительной фототелекамеры и радара. Последний является измерительным прибором для определения скорости движения транспортного средства [5].

В зависимости от размещения выпускают три типа автоматических комплексов фиксации превышений допустимой скорости: стационарный, передвижной, мобильный.

Стационарный — размещается над ограниченными участками дорог на мостах, эстакадах, надземных пешеходных переходах, столбах освещения либо на специально возведенных конструкциях. Место установки стационарного комплекса фотовидеофиксации выявляется с учетом территории с повышенной аварийностью. Все превышения скоростного режима, зафиксированные техническими средствами, передаются на сервер или на персональный компьютер, находящийся в патрульном автомобиле ДПС. Этот потенциал можно использовать в двух случаях. В первом, если целесообразно применение стационарного комплекса фиксации скоростного режима в автоматическом режиме, данные будут передаваться на сервер. Во втором случае, если правонарушения на данном

участке необходимо пресекать незамедлительно, данные о превышении установленной скорости передаются на компьютер, находящийся в патрульном автомобиле специально назначенного наряда ДПС. В этой ситуации наряд ДПС целесообразнее выставлять по ходу движения ближе к стационарному комплексу.

Передвижной — устанавливается на переносных стойках, штативах и т.п. и дает возможность изменения дислокации для работы в неподвижном состоянии. Применение передвижных средств фотовидеофиксации реализуется на основании оперативной обстановки. Для обеспечения безопасности приборов они размещаются на обочинах дорог и тротуарах под допустимым углом. Сотрудник ГИБДД вводит в прибор информацию о времени и месте его использования. Для работы с передвижными средствами фотовидеофиксации превышения допустимой скорости целесообразно выделять два наряда ДПС, один из которых будет в непосредственной близости от прибора, а второй дислоцироваться на расстоянии. В случае выявления факта прохождения транспортного средства, числящегося в розыске, через зону контроля комплекса видеотекстовой фиксации, возможна передача в режиме реального времени тревожного сигнала о данном факте на стационарный пост, в дежурную часть подразделения ГИБДД или экипажу ГИБДД, находящемуся в непосредственной близости от зоны контроля данного комплекса.

Мобильный — дислоцируется в патрульном автомобиле или на мотоцикле сотрудников ДПС. Мобильные средства фотовидеофиксации используются для быстрого реагирования на образование очагов аварийности в режиме настоящего времени. Они позволяют вести надзор за нарушениями в двух режимах: автоматическом и ручном. В автоматическом режиме необходимо, чтобы прибор был неподвижен и закреплён на штативе, в ручном же режиме инспектор ДПС самостоятельно наводит прибор на движущийся автомобиль и включает функцию измерения скоростного режима.

В России широко используются стационарные комплексы: «Крис-1» (производитель ООО «Симикон»), «ROBOT» (производство Германия, поставщик ЗАО «А-Глобал»); передвижные комплексы «Крис-П» (производитель ООО «Симикон»), «Арена» (производитель ООО «Ольвия»), «Автоскан С» (производитель МПФ «Мета»); мобильные комплексы «Визир» (производитель ООО «Ольвия»), «ЛИСД-2Ф» (производитель ЗАО «Стинс Коман»).

Комплексы фотовидеофиксации являются территориально-распределёнными многоуровневыми автоматизированными вычислительными комплексами с централизованной обработкой данных, работающими круглосуточно. Их работа состоит из нескольких этапов.

Назначение первого этапа — сбор достоверной информации о проезжающих транспортных средствах и совершаемых ими нарушениях правил дорожного движения. Результаты, зафиксированные комплексами, являются стандартной информацией — это наборы данных о транспортных средствах в момент фиксации административного правонарушения в зоне контроля средств фиксации превышения скоростного режима.

Второй этап — передача информации в центр обработки данных ГИБДД.

На третьем уровне системы осуществляется сбор и накопление данных, полученных в результате функционирования комплексов видеотекстовой фиксации. Кроме того, эти данные проходят первичную обработку и за счёт обращения к базам данных розыска и зарегистрированного автотранспорта дополняются информацией, необходимой для дальнейшего функционирования системы.

На четвертом этапе происходит автоматический анализ информации, накопленной в базе данных, с целью выявления административных правонарушений, совершенных на транспортном средстве комплексами фотовидеофиксации. По зафиксированным нарушениям осуществляется принятие решения, и если было допущено нарушение ПДД, то постановление о назначении штрафа распечатывается автоматически и отсылается владельцу транспортного средства. Для работы на этом этапе необходимы специализированные рабочие места.

На пятом этапе осуществляется автоматизированный контроль оплаты выписанных штрафных квитанций. На данном этапе возможно произвести пересмотр и обжалование принятых ранее решений по нарушениям в области дорожного движения, зафиксированным с помощью комплексов фотовидеофиксации.

Работа автоматических комплексов фотовидеофиксации способствует снижению дорожно-транспортного травматизма в очагах аварийности, так как наличие комплексов «сдерживает» водителя от нарушения правил дорожного движения. На примере города Москвы можно посмотреть количество решений, вынесенных Центром автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения. В 2011 году только за первые 5 дней работы Центром составлено 2318 постановлений об административных правонарушениях на общую сумму 782 300 рублей [6].

В настоящее время Воронежская область входит в первую десятку регионов, активно внедряющих современные средства контроля за дорожным движением. Региональный центр автоматической видеотекстовой фиксации за месяц выписывает штрафов за нарушение правил дорожного движения на сумму в 10—12 миллионов рублей. Об

этом интернет-газете «Время Воронежа» [7] сообщил начальник областного управления ГИБДД полковник полиции Владимир Сергеевич Верзилин на пресс-конференции, которая прошла 27 июня 2011 года. Также было озвучено, что зарегистрированных нарушений стало на треть больше с появлением центра автоматической видеофиксации. Сообщается, например, что в течение суток Центр фиксирует свыше трех тысяч нарушений скоростного режима.

Сейчас в Воронеже и пригороде есть 32 рубежа контроля фоторадарного комплекса «КРИС». Кроме того, в Центре видеофиксации осуществляется выгрузка данных о зафиксированных нарушениях ПДД с 39 мобильных комплексов «КРИС», используемых подразделениями ГИБДД области.

Активизация борьбы органов внутренних дел с административными правонарушениями в области дорожного движения, равно как и важность защиты прав и законных интересов граждан, вовлекаемых в производство по делам об административных правонарушениях, на фоне снижения ценности доказательственной информации, получаемой в ходе опросов лиц, в отношении которых ведется производство по делу, и свидетелей из-за участвовавших случаев изменения ими своих первоначальных показаний обуславливают необходимость исследования нового вида доказательства — показаний работающих в автоматическом режиме специальных технических средств.

Применение специальных технических средств в области дорожного движения регламентировано Федеральным законом «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» [8]. Ст. 2.6<sup>1</sup> КоАП РФ устанавливает, что к административной ответственности за совершенные правонарушения в области дорожного движения, зафиксированные с помощью средств фото- и видеофиксации, привлекаются владельцы транспортных средств. Примечанием к ст. 1.5 КоАП РФ предусмотрено, что обязанность доказывания лежит на лице, привлекаемом к административной ответственности. Исходя из вышесказанного и согласно ч. 2 ст. 2.6<sup>1</sup> КоАП РФ, владелец транспортного средства освобождается от административной ответственности в случае, если в его заявлении или сообщении подтверждаются сведения о том, что на момент совершения административного правонарушения он не мог управлять автомобилем.

Возникает ряд вопросов о правомерности подобного рода нововведений. Во-первых, средства фиксации нарушений правил дорожного движения устроены таким образом, что способны идентифицировать нарушителя только лишь по государственным регистрационным знакам на автомобиле, которым он управляет. Во-вторых, привлекаться к ответственности за совершение выявленного таким образом правонарушения должен соб-

ственник автомобиля с теми номерными знаками, которые попали в объектив. В-третьих, рассмотрение дела об административном правонарушении будет проходить в отсутствие лица, привлекаемого к ответственности.

Указанные положения означают не что иное, как факт законодательного игнорирования принципа презумпции невиновности и привлечения к административной ответственности участников дорожного движения, которые в случае несогласия с предъявленным обвинением должны будут отстаивать свою невиновность. По мнению профессора А.П. Шергина, логический процесс доказывания в юрисдикционной деятельности идет от нормы к факту, при этом компетентный орган как бы «просматривает» фактические обстоятельства совершенного деяния через призму нормы, предусматривающей административную ответственность за правонарушение [9].

Принимая в расчет то, что в настоящее время существуют достаточно широкие возможности гражданско-правового регулирования передачи отдельных правомочий на транспортные средства различным лицам (имеется в виду передача ограниченного права собственности на автотранспортное средство иным лицам на правах пользования, владения или распоряжения), когда лицо, на которое зарегистрировано транспортное средство, фактически им не владеет, нетрудно догадаться, что собственнику автомобиля придется самому доказывать, что это не он управлял автотранспортным средством в момент нарушения или что это самое техническое средство неправильно работало, неверно идентифицировав государственный регистрационный знак транспортного средства или определив скорость, с какой двигался автомобиль.

Проблемой является фиксация нарушения, совершенного автомобилем-«двойником». Нередко встречаются случаи, когда на покинутый автомобиль устанавливают государственные регистрационные знаки, которые уже установлены на идентичном транспортном средстве: той же марки, такого же цвета, принадлежащем законопослушному гражданину. Выявить такого нарушителя практически не представляется возможным. В ГИБДД, соответственно, могут обращаться водители, которые не совершали этого правонарушения, при этом они вынуждены доказывать свою невиновность.

Помимо обозначенных проблем идея об автоматическом извещении о наложении штрафных санкций по почте на основании фиксации правонарушения средствами видеонаблюдения, по сути, упраздняет для таких случаев действие IV раздела КоАП РФ, необходимое для всестороннего, полного, объективного и своевременного выяснения обстоятельств каждого дела, разрешения его в соответствии с законом, а также выявления причин и условий, способствовавших совершению административных правонарушений.

Также следует отметить, что в случае видеофиксации нарушений ПДД имеет место человеческий фактор, поскольку нет смысла отрицать, что от настройки соответствующего видеоприбора будут зависеть и его показания, не говоря уже о том, что в настоящее время степень защиты от несанкционированного доступа к таким сведениям минимальна.

Так, предусмотрев возможность несанкционированного вмешательства в показания технических средств контроля за соблюдением ПДД, Правовое управление Государственной Думы РФ отметило: «С учетом предназначения специальных технических средств, которое им отводится, и, прежде всего, средств фиксации правонарушений, считаем необходимым установить в действующем законодательстве требования, которым они должны соответствовать, с тем чтобы исключить возможность несанкционированного к ним доступа, ошибок при фиксации дорожно-транспортного происшествия и т.д., тем самым сократив возможность привлечения к административной ответственности невиновных лиц» [10].

Следует заметить, что и до этого нововведения глава 12 КоАП РФ представляла достаточную сложность в плане соблюдения презумпции невиновности. И прежде всего это заключалось в практике правоприменения. Так, инспектору дорожно-патрульной службы достаточно лишь указать в протоколе пункт правил дорожного движения, который, по его мнению, нарушил водитель, и квалифицировать действия лица, управляющего автомобилем. Потом лицу, в отношении которого ведется производство по административному правонарушению, приходится доказывать в суде свою невиновность, представляя свои доказательства. При этом, как правило, его доказательства автоматически расцениваются судьей как сомнительные на основании только того, что они противоречат информации, указанной инспектором в протоколе. И это несмотря на то, что, как правило, инспекторы ДПС не приводят практически никаких доказательств виновности лица.

Таким образом, в настоящее время реализация административно-юрисдикционных функций сотрудников ГИБДД, уполномоченных выявлять административные правонарушения в области дорожного движения и осуществлять соответствующие меры реагирования, создает поле для нарушений законности и игнорирования принципа презумпции невиновности.

Представляется, что выходом в сложившихся условиях могла бы быть дальнейшая модернизация технических средств контроля в области безопасности дорожного движения. По нашему мнению, проблема двойственности правовой оценки видеофиксации нарушений ПДД, с одной стороны, и использования полученных материалов в процессе доказывания вины конкретного правонарушителя — с другой, не будет иметь

правового разрешения в случае введения в действие технических средств нового поколения, позволяющих установить личность водителя, управляющего транспортным средством в момент совершения правонарушения.

В данном случае особый оптимизм вызывает возможность внедрения электронных технологий идентификации, которые могли бы дать возможность мгновенно определять водителя-нарушителя при условии установки электронного кода в водительском удостоверении. Использование такого документа совместно с системой спутникового позиционирования позволило бы контролировать скорость движения транспортных средств, что явилось бы эффективным средством стимулирования соблюдения ПДД.

Кроме того, необходимо указать на то, что в настоящее время не является правонарушением использование сканирующих устройств, которые заблаговременно оповещают водителя о приближении к камере фотофиксации. Пользуясь этим, водители избирательно нарушают ПДД, нормы КоАП РФ, остаются безнаказанными и продолжают совершать новые правонарушения.

Но, несмотря на нарушение норм КоАП РФ, водители транспортных средств по-разному пытаются избежать административной ответственности за правонарушения, зафиксированные специальными средствами фотовидеофиксации. Например, покрывают специальными пленками, сетками государственные регистрационные знаки, используют электронный механизм, который при необходимости мгновенно заменяет один номерной знак другим, и т.д. Такие действия влекут административную ответственность по ст. 12.2 КоАП РФ. В целях усиления частной и общей превенции таких правонарушений представляется целесообразным ужесточить санкцию по данной статье.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Молчанов П.В. Возбуждение дела об административном правонарушении: дис. ... канд. юрид. наук. — М., 2008. — С. 214.
2. Кошелкин С.Ю. Производство по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. — М., 2009. — С. 219.
3. Головкин В.В. Административно-юрисдикционная деятельность органов внутренних дел в области дорожного движения: дис. ... д-ра юрид. наук. — М., 2009. — С. 404.
4. Официальный сайт ГИБДД [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.gibdd.ru>.
5. Дорожно-патрульная служба Госавтоинспекции: сборник методических материалов. — М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2011. — 292 с.
6. Официальный сайт УГИБДД ГУ МВД России по г. Москве [Электронный ресурс]. — URL: <http://gibddmoscow.ru>.

7. Интернет-газета «Время Воронежа» [Электронный ресурс]. — URL: <http://vmtimes.ru>.
8. О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: ФЗ от 24.07.2007 г. №210 (ред. от 01.07.2011 г.) // СПС «КонсультантПлюс».
9. Шергин А.П. Административная юрисдикция. — М., 2009. — С. 35.
10. Официальный сайт Государственной Думы Российской Федерации [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.duma.gov.ru>.