

Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. 2025 № 4 (115). С. 106–118.
Vestnik of the East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2025,
vol. 115, no. 4, pp. 106-118.

**5.1.2. Публично- правовые (государственно-правовые) науки
(юридические науки)**

Научная статья
УДК 342.9

**ОСНОВНЫЕ НОВЕЛЛЫ В ОБЛАСТИ РЕГЛАМЕНТАЦИИ
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ
ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Майоров Владимир Иванович

Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России, Тюмень,
Российская Федерация, 1955715@rambler.ru

Введение. В статье рассматриваются новейшие изменения законодательства, регулирующего эксплуатацию технических средств фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. Автором проанализированы основные новеллы в этой области, включая требования к работе технических средств фотовидеофиксации, перечень мест их установки, разграничение полномочий различных субъектов, обязательное информирование граждан о месте размещения и параметрах комплексов фотовидеофиксации.

Материалы и методы. Нормативную основу исследования составляет законодательство, регулирующее основания и порядок использования технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. При проведении исследования использовались материалы правоприменительной практики, ранее опубликованные научные работы.

Результаты исследования. Автором сделан вывод о точечном характере изменений, поскольку основные полномочия в области установки и эксплуатации средств фотовидеофиксации остаются в руках органов власти субъектов Российской Федерации, для которых обеспечение безопасности дорожного движения не является приоритетной задачей.

Выводы и заключения. По итогам исследования сформулированы направления, по которым предлагается осуществлять дальнейшее совершенствование системы фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения.

Ключевые слова: фотовидеофиксация нарушений, правовое регулирование, административные правонарушения, безопасность дорожного движения, информирование

Для цитирования: Майоров, В. И. Основные новеллы в области регламентации использования технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. 2025. № 4 (115). С. 106–118.

5.1.2. Public law (state law) sciences (legal sciences)

Original article

MAIN INNOVATIONS IN THE FIELD OF REGULATION OF THE USE OF TECHNICAL MEANS OF AUTOMATIC PHOTO AND VIDEO RECORDING OF VIOLATIONS OF TRAFFIC RULES

Vladimir I. Mayorov

Tyumen Institute for Advanced Training of Employees of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, Tyumen, Russian Federation, 1955715@rambler.ru

Introduction. The article discusses the latest changes in the legislation governing the operation of technical means of photo and video recording of traffic violations. The author analyzes the main innovations in this area, including requirements for the operation of technical means of photo and video recording, a list of places of their installation, delineation of powers of various entities, mandatory informing citizens about the location and parameters of photo and video recording systems.

Materials and Methods. The normative basis of the study is the legislation governing the grounds and procedure for the use of technical means of automatic photo and video recording of traffic violations. The study used materials from law enforcement practice and previously published scientific papers.

The Results of the Study. The author concludes that the changes are point-by-point, since the main powers in the field of installation and operation of photo and video recording equipment remain in the hands of the authorities of the constituent entities of the Russian Federation, for which ensuring road safety is not a priority.

Findings and Conclusions. Based on the results of the study, directions are formulated for further improvement of the system of photo and video recording of traffic violations.

Keywords: photo and video recording of violations, legal regulation, administrative offenses, road safety, information

For citation: Mayorov, V. I. Osnovnye novelly v oblasti reglamentacii ispol'zovaniya tekhnicheskikh sredstv avtomaticheskoy fotovideofiksacii narushenij pravil dorozhnogo dvizheniya [Main innovations in the field of regulation of the use of technical means of automatic photo and video recording of violations of traffic rules]. Vestnik Vostochno-Sibirskogo institute MVD Rossii – Vestnik of the East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2025, vol. 115, no. 4, pp. 106-118.

Применение специальных технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения (далее – ПДД) является одним из эффективных способов профилактики и предупреждения дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и повышения безопасности дорожного движения.

Система фотовидеофиксации (далее – ФВФ) нарушений в области дорожного движения была введена Федеральным законом от 24 июля 2007 года № 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях». Согласно ч. 1. ст. 26.8 КоАП РФ специальные технические средства – это «измерительные приборы, утвержденные в установленном порядке в качестве средств измерения, имеющие соответствующие сертификаты и прошедшие метрологическую поверку»¹.

В научных работах отмечается, что из всех способов контроля полиции за соблюдением установленной скорости движения транспортных средств наиболее эффективным является применение комплексов фото- и видеофиксации нарушений, несмотря на достаточно высокую стоимость такого оборудования [1, с. 175].

Длительное время, несмотря на наличие ГОСТ Р 57145-2016 «Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Правила применения» и отдельных норм, регулирующих работу средств ФВФ, вопросы их эксплуатации характеризовались рядом пробелов. На практике это вызывало множественные нарушения, из-за которых еще в 2020 году было издано указание Генерального прокурора Российской Федерации от 19 марта 2020 года № 175/7 «Об усилении прокурорского надзора за исполнением законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения», предписывающее прокурорам на постоянной основе совместно с уполномоченными контролирующими органами проводить проверки исполнения требований законодательства при установке и эксплуатации средств ФВФ.

На устранение имеющихся пробелов было направлено принятие Федерального закона от 29 мая 2023 года № 197-ФЗ², вступившего в силу с 1 сентября 2024 года. Важность законодательного регулирования рассматриваемых правоотношений несомненна: как отмечает О. Е. Кутафин, «являясь высшей формой выражения государственной воли народа, федеральные законы обладают наибольшей

¹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях : КоАП РФ : принят Гос. Думой 20 декабря 2001 года : одобрен Советом Федерации 26 декабря 2001 года : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/ (дата обращения: 19.06.2025).

² 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 : Федер. закон № 197-ФЗ : принят Гос. Думой 18 мая 2023 года : одобрен Советом Федерации 24 мая 2023 года : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_448075/ (дата обращения: 19.06.2025).

юридической силой по отношению к нормативным актам всех иных органов государства и составляют основу системы права» [2, с. 5]. Вышеуказанным нормативным правовым актом Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 257-ФЗ) был дополнен статьей 22.1, устанавливающей требования как к самим средствам ФВФ, так и к их эксплуатации и размещению.

Новые положения отчасти конкретизировали уже имеющиеся нормы, отчасти – привнесли ряд новелл. Во-первых, была сохранена классификация средств ФВФ по особенностям размещения, которые подразделяются на стационарные, передвижные и мобильные. Вместе с тем использование мобильных и передвижных средств ФВФ осуществляется ограниченно, в отличие от повсеместно устанавливаемых стационарных комплексов. По данным на 2024 год, количество стационарных средств ФВФ насчитывало 28,12 тыс., количество передвижных – 2,91 тыс., мобильных – 0,93 тыс.³. Вступление в силу новой редакции Федерального закона № 257-ФЗ повлекло за собой уменьшение числа используемых передвижных комплексов ФВФ по сравнению с 2023 годом.

Во-вторых, основные новые требования к эксплуатации средств ФВФ включают:

- определение их ключевого назначения как обеспечения контроля за соблюдением ПДД;
- средства ФВФ осуществляют фиксацию в зоне своего обзора всех нарушений ПДД, для выявления которых они предназначены, независимо от усмотрения и без какого-либо непосредственного воздействия на них человека;
- обязательность утверждения используемых средств ФВФ в установленном порядке в качестве средств измерений, наличие сертификата и действующего свидетельства о метрологической поверке;
- невозможность использования полученных средствами ФВФ материалов при несоответствии их работы хотя бы одному требованию;
- четко определенный перечень мест установки средств ФВФ, который закреплен в п. 1 ч. 14 ст. 22.1 Федерального закона № 257-ФЗ⁴;
- обязательное информирование граждан о местах установки комплексов ФВФ с помощью официального сайта Госавтоинспекции.

Остановимся на некоторых пунктах подробнее. Подчеркивание цели работы средств ФВФ, которая заключается в контроле за соблюдением ПДД, безусловно, направлено на изменение восприятия данных технических средств как инструмента для пополнения бюджетов за счет поступающих штрафов. Так, в 2024 году на основании материалов, полученных при использовании комплексов ФВФ, было выявлено 236,6 млн правонарушений (93 % от общего числа административных

³ Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2024 году : информационно-аналитический обзор. М. : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. 189 с.

⁴ Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федер. закон № 257-ФЗ : принят Гос. Думой 18 октября 2007 года : одобрен Советом Федерации 26 октября 2007 года : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72386/ (дата обращения: 19.06.2025).

правонарушений в области дорожного движения). Общая сумма штрафов по ним составила почти 150 млрд рублей.

Несмотря на столь значимый для государства фискальный аспект, размещение комплексов ФВФ призвано оказывать профилактическое воздействие в области безопасности дорожного движения (далее – БДД) и выступать как одна из мер по ликвидации мест концентрации ДТП⁵. Вместе с тем в 2024 году было зафиксировано увеличение количества ДТП в местах работы комплексов ФВФ. Основными причинами ДТП в зонах контроля комплексов ФВФ стали: несоблюдение очередности проезда (21,4 %), неправильный выбор дистанции (15,3 %), несоблюдение скоростного режима (11,8 %), нарушение правил проезда пешеходного перехода, включая непредоставление преимущества в движении пешеходу (13,4 %), нарушение требований сигналов светофора (9,3 %), нарушение правил расположения транспортных средств на проезжей части (4,8 %), выезд на полосу встречного движения (4,3 %), нарушение правил перестроения (4,1 %)⁶.

Следует отметить, что вступление в силу новых требований ограничило работу многих ранее функционировавших ФВФ – часть из них была отключена, часть используется лишь для наблюдения за дорожным движением без возможности автоматической фиксации нарушений ПДД.

Возможные места размещения комплексов ФВФ были ограничены следующим перечнем:

- а) на дорогах с выделенной полосой для движения маршрутных транспортных средств в целях контроля за соблюдением правил дорожного движения на такой полосе;
- б) на аварийно-опасных участках дорог;
- в) на пересечении дорог, где в течение отчетного года произошло четыре и более ДТП с материальным ущербом одного вида или произошло два ДТП одного вида, или четыре ДТП независимо от их вида, в результате которых погибли или были ранены люди;
- г) на автоматических пунктах весового и габаритного контроля;
- д) в местах производства работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту дорог, а также других работ, требующих введения временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по дороге;
- е) на пешеходных переходах;
- ж) в местах, где запрещена стоянка или остановка транспортных средств;
- з) на перекрестках;
- и) в местах, определяемых при осуществлении контроля (надзора) в области БДД.

Анализ указанного перечня показывает, что, несмотря на определенную конкретизацию мест размещения средств ФВФ, последний пункт в нем позволяет устанавливать данные технические средства на любом участке дороги, если это требуется для контроля (надзора) в области БДД. Согласно ч. 1 ст. 30 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» «контроль (надзор) в области безопасности дорожного движения осуществляется

⁵ Там же.

⁶ Там же, с. 133.

посредством: федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения; надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения»⁷.

Оба направления деятельности реализуются Госавтоинспекцией МВД России. Вместе с тем решение об установке комплексов ФВФ принимают:

1) уполномоченный орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, по территории которого проходит дорога, на которой предлагается разместить и использовать стационарные средства фиксации, передвижные средства фиксации и (или) мобильные средства фиксации;

2) владелец автомобильной дороги, на которой предлагается разместить и использовать стационарные средства фиксации, передвижные средства фиксации и (или) мобильные средства фиксации.

Данные субъекты не уполномочены на осуществление контроля (надзора) в области БДД, следовательно, не могут осуществлять произвольный выбор мест их размещения в соответствии с последним пунктом. Примечательно, что установку комплекса ФВФ должны одобрить оба перечисленных субъекта, иначе она становится невозможной.

Полномочия Госавтоинспекции в данной сфере ограничены принятием решений об отключении (демонтаже) комплексов ФВФ. При этом согласования с иными участниками (владельцем автомобильной дороги или уполномоченным органом субъекта Российской Федерации) такие решения не требуют и доводятся до них в уведомительном порядке.

Требование в виде отсутствия усмотрения или непосредственного воздействия человека на работу средств ФВФ практически полностью воспроизводит разъяснения Верховного Суда Российской Федерации, которым еще в 2019 году была определена суть автоматического режима работы средств ФВФ, состоящая в отсутствии «непосредственного воздействия на него человека, когда такое средство размещено в установленном порядке в стационарном положении либо на движущемся по утвержденному маршруту транспортном средстве, осуществляет фиксацию в зоне своего обзора всех административных правонарушений, для выявления которых оно предназначено, независимо от усмотрения того или иного лица»⁸.

Отдельного внимания заслуживает пункт об информировании участников дорожного движения о местах размещения стационарных и передвижных средств ФВФ, маршрутах движения транспортных средств с установленными мобильными средствами ФВФ. Требования к осуществлению такого информирования утверждены

⁷ О безопасности дорожного движения : Федер. закон № 196-ФЗ : принят Гос. Думой 15 ноября 1995 года : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/ (дата обращения: 19.06.2025).

⁸ О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях : постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25 июня 2019 года № 20 // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2019. № 9.

отдельным нормативным актом – Постановлением Правительства Российской Федерации от 1 июня 2024 года № 754⁹.

Информирование в данном случае представляет собой форму информационного взаимодействия органов власти с населением. В условиях процесса цифровизации информирование осуществляется преимущественно с использованием цифровых технологий. Данной цели служат официальные сайты органов государственной власти и местного самоуправления в сети Интернет, содержательное наполнение которых регулируется на законодательном уровне, в том числе нормами Федерального закона от 9 февраля 2009 года № 8-ФЗ «Об обеспечении доступа к информации о деятельности государственных органов и органов местного самоуправления». В указанном законе дано определение понятия «официальный сайт» – это «сайт в информационно-телекоммуникационной сети Интернет, содержащий информацию о деятельности государственного органа, органа местного самоуправления или подведомственной организации, электронный адрес которого в сети Интернет включает доменное имя, права на которое принадлежат государственному органу, органу местного самоуправления или подведомственной организации»¹⁰.

Информирование участников дорожного движения о местах установки средств ФВФ осуществляется с помощью официального сайта Госавтоинспекции (электронный адрес гибдд.рф). На нем предусмотрен раздел «Места размещения технических средств автоматической фотовидеофиксации», оснащенный интерактивной масштабируемой картой Российской Федерации, отображающей расположение средств ФВФ. Для каждого технического средства указаны адрес местонахождения, модель и заводской номер.

С помощью данного инструмента реализуется положение ст. 2 Федерального закона от 27 июля 2006 года № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации»¹¹, согласно которой граждане имеют право на получение информации, непосредственно затрагивающей их права и свободы. Однако полнота информирования не достигается в силу отсутствия на сайте Госавтоинспекции предписанных законом сведений о видах фиксируемых нарушений ПДД, контролируемых условиях и режимах движения. Представляется, что для достижения

⁹ О размещении стационарных средств фиксации, передвижных средств фиксации или мобильных средств фиксации : постановление Правительства Российской Федерации от 1 июня 2024 года № 754 // Гарант : сайт. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/409014984/> (дата обращения: 19.06.2025).

¹⁰ Об обеспечении доступа к информации о деятельности государственных органов и органов местного самоуправления : Федер. закон № 8-ФЗ : принят Гос. Думой 21 января 2009 года : одобрен Советом Федерации 28 января 2009 года : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_84602/ (дата обращения: 19.06.2025).

¹¹ Об информации, информационных технологиях и о защите информации : Федер. закон № 149-ФЗ : принят Гос. Думой 8 июля 2006 года : одобрен Советом Федерации 14 июля 2006 года : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_61798/ (дата обращения: 19.06.2025).

цели профилактики нарушений ПДД данные сведения носят обязательный характер и не должны отсутствовать. В противном случае информация о местах установки средств ФВФ потеряет большую часть своей ценности для участников дорожного движения, а законодательные изменения останутся не реализованными в полной мере.

В-третьих, были уточнены полномочия различных субъектов в области установки, эксплуатации, содержания, демонтажа средств ФВФ. В статье 22.1 Федерального закона № 257-ФЗ выделены три таких субъекта: владелец автомобильной дороги, уполномоченный орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, территориальный орган МВД России (Госавтоинспекции).

Под владельцами автомобильных дорог в данном законе понимаются «исполнительные органы государственной власти, местная администрация (исполнительно-распорядительный орган муниципального образования), физические или юридические лица, владеющие автомобильными дорогами на вещном праве в соответствии с законодательством Российской Федерации».

В свою очередь, уполномоченными органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации являются региональные министерства или иные ведомства, занимающиеся вопросами дорожной деятельности. Например, в Челябинской области к уполномоченным органам по реализации единой государственной политики в области транспорта и дорожного хозяйства его составе находится Управление дорожного хозяйства, включающее отделы развития дорожной деятельности и планирования дорожной деятельности.

На уполномоченные органы возложены расходы по содержанию средств ФВФ за счет бюджета субъекта Российской Федерации, в который поступают доходы по штрафам за нарушения ПДД, а также расходы, связанные с обработкой и рассылкой материалов по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, зафиксированных средствами ФВФ, почтовые расходы, возникающие в связи с рассмотрением жалоб на постановления по делам об указанных административных правонарушениях. Кроме того, на уполномоченном органе лежит обязанность по передаче информации, полученной с помощью средств ФВФ, территориальному органу Госавтоинспекции МВД России [3, с. 45].

Полномочия Госавтоинспекции, как уже отмечалось, включают принятие решения о демонтаже средств ФВФ и согласование решения об их размещении.

В-четвертых, действие ст. 22.1 Федерального закона № 257-ФЗ имеет территориальные ограничения. Для города федерального значения Москвы, в соответствии с Законом Российской Федерации от 15 апреля 1993 года № 4802-1 «О статусе столицы Российской Федерации» (далее – Закон № 4802-1), устанавливаются «свои особенности» использования средств ФВФ. Они получили закрепление в отдельной ст. 18 Закона № 4802-1, наделившей органы государственной власти г. Москвы рядом полномочий:

1. По разработке порядка принятия решения о размещении средств ФВФ и порядка принятия решения об их отключении или демонтаже, определения перечня органов и лиц: 1) уполномоченных принимать данные решения; 2) с которыми

необходимо согласовать данные решения; 3) до которых должны быть доведены данные решения.

2. Определения перечня мест установки средств ФВФ по согласованию с территориальным органом МВД России, в том числе дополнительных по отношению к местам установки, определенным пунктами 1–3 ч. 14 ст. 22.1 Федерального закона № 257-ФЗ.

3. Установление требований к обязательному обозначению средств ФВФ техническими средствами организации дорожного движения, в том числе дорожными знаками, а также требований к обязательному информированию участников дорожного движения о местах размещения средств ФВФ.

Вместе с тем базовые требования к работе средств ФВФ сохраняются и на территории столицы – в этой связи был ограничен функционал приложения «Помощник Москвы», с помощью которого осуществляется прием сообщений от граждан с фиксацией фактов нарушений. В настоящее время привлечение к ответственности на основании полученных материалов возможно лишь за нарушение правил парковки и благоустройства, при этом дела об административных правонарушениях возбуждают органы власти г. Москвы (как города федерального значения) в пределах своих полномочий.

В развитие норм Федерального закона № 257-ФЗ были приняты постановления Правительства Российской Федерации¹², более подробно раскрывшие и конкретизировавшие многие положения и механизм их реализации на практике. В целом обновление нормативного регулирования в области, касающейся работы средств ФВФ, было проведено точно, не затронув прочие законодательные акты федерального уровня. Сами требования следует признать рациональными, а их закрепление – давно назревшей необходимостью. Однако, учитывая общее количество средств ФВФ на территории Российской Федерации, следует признать, что ресурсов Госавтоинспекции недостаточно для массовых проверок их работы и перманентного контроля. Основные полномочия в этой сфере по-прежнему остаются в руках органов власти субъектов Российской Федерации, заинтересованных в сборе максимального числа штрафов за нарушения ПДД. Для полноценного вступления в силу нововведений необходим алгоритм оценки работы средств ФВФ с целью выявления их соответствия установленным требованиям. В случае наличия нарушений комплексы ФВФ должны

¹² О размещении стационарных средств фиксации, передвижных средств фиксации или мобильных средств фиксации : постановление Правительства Российской Федерации от 1 июня 2024 года № 754 // Министерство внутренних дел Российской Федерации : офиц. сайт. URL: <https://mvd.consultant.ru/documents/1058545> (дата обращения: 19.06.2025); Об утверждении Правил передачи, приема и обработки информации, указанной в подпункте «б» пункта 2 части 9 и части 12 статьи 22.1 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» : постановление Правительства Российской Федерации от 1 июня 2024 года № 752 // Гарант : сайт. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/409014980/> (дата обращения: 19.06.2025).

приостанавливать свою работу до их устранения либо демонтироваться в случае, если устранение нарушений невозможно.

Дальнейшее совершенствование работы всей системы ФВФ, на наш взгляд, должно осуществляться в следующих направлениях:

1. Увеличение видов выявляемых нарушений и повышение точности фиксации.

Подавляющее большинство средств ФВФ настроено на фиксацию превышения установленной скорости движения транспортного средства. Тем не менее с развитием технологий растет количество видов фиксируемых нарушений ПДД. Среди них: несоблюдение требований дорожных знаков или разметки, проезд на запрещающий сигнал светофора или невыполнение требования ПДД об остановке перед стоп-линией, нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части, движение по полосе для маршрутных транспортных средств.

Относительно недавно комплексы ФВФ получили возможность фиксировать в автоматическом режиме нарушения, связанные с: 1) несоблюдением правил применения ремней безопасности; 2) использованием телефоном водителем во время движения транспортного средства. Также на основе новейших технологий (в том числе нейронных сетей) разрабатываются механизмы для выявления нарушений ПДД лицами, управляющими средствами индивидуальной мобильности, нарушений обязательных требований в области дорожной деятельности и др.

2. Упрощение процесса перенастройки или вывода из эксплуатации средств ФВФ, некорректно настроенных или не соответствующих установленным требованиям.

Данные, получаемые с помощью средств ФВФ, не являются абсолютно точными и характеризуются определенной погрешностью. Эта погрешность частично учитывается при настройке параметров фиксации (а для превышения скорости и вовсе установлен «нештрафуемый порог» в 20 км/ч), однако, чем разнообразнее выявляемые нарушения, тем большее количество факторов необходимо учитывать, что приводит к возникновению «спорных» материалов, которые должны быть проверены сотрудниками ЦАФАП на наличие нарушений. Недостаток штатной численности сотрудников при огромных масштабах фиксируемых ежегодно нарушений приводит к формальной проверке или же ее отсутствию.

Современные комплексы ФВФ являются сложными техническими устройствами, объединяющими в себе не только устройство фото- или видеосъемки, но и модули, отвечающие за измерение скорости движения транспортных средств, передачу данных в автоматическом режиме, определение географических координат места зафиксированного нарушения с помощью ГЛОНАСС и др.

Проблемы в работе средств ФВФ могут возникнуть как на этапах настройки, так и в ходе эксплуатации: например, из-за смещения дорожной разметки или угла расположения самой камеры. Есть вероятность появления погрешностей фиксации при движении транспортного средства, на котором установлен мобильный комплекс ФВФ [4, с. 30]. Некорректная работа средств ФВФ должна выявляться максимально быстро, поскольку рассылка постановлений за ошибочно выявленные нарушения приводит к

массовому нарушению прав участников дорожного движения¹³. Также необходимо автоматически запускать механизм возврата ошибочно уплаченных штрафов за нарушения ПДД, который в настоящее время действует лишь после личного обжалования постановления по делу об административном правонарушении владельцем транспортного средства.

3. Совершенствование процедуры обжалования постановлений по делам об административных правонарушениях.

Ошибки при вынесении постановлений на основе данных, полученных с помощью ФВФ, становятся причиной незаконного привлечения граждан к административной ответственности. Для упрощения защиты прав владельцев транспортных средств в 2021 году была введена возможность обжалования в электронной форме с использованием Единого портала государственных и муниципальных услуг (далее – портал «Госуслуги»). При вынесении постановления по делу об административном правонарушении без участия лица, в отношении которого ведется дело об административном правонарушении, подача жалобы на постановление становится единственным способом защиты прав лица.

Направленные через «Госуслуги» жалобы поступают в используемый региональными ЦАФАП Госавтоинспекции сервис на основе специального программного обеспечения «Паутина», который входит в Единую систему информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России (далее – ИСОД). Сервисы ИСОД активно используются в работе полиции, обеспечивают повседневную и оперативно-служебную деятельность подразделений МВД России [5, с. 75–78], в том числе взаимодействие с гражданами и государственными органами.

Возможность подачи жалобы в электронной форме значительно упростила данную процедуру для многих категорий граждан, однако доступна она лишь зарегистрированным пользователям портала «Госуслуги». К недостаткам данного механизма обжалования стоит отнести ограниченный выбор причин подачи жалобы: несмотря на то, что можно указать и свою причину, пользователи зачастую отмечают графы произвольно и не прилагают необходимые доказательства.

Сотрудники Госавтоинспекции при получении жалоб обязаны соблюдать процессуальную процедуру их рассмотрения в соответствии со ст. 30.2–30.8 КоАП РФ даже в случаях, решения по которым очевидны (например, некорректная работа комплекса ФВФ). Представляется, что отмена подобных постановлений должна вестись в максимально упрощенном или даже в автоматическом режиме для снижения нагрузки на личный состав и сокращения документооборота.

¹³ Организация прокурорского надзора за исполнением законодательства при создании и эксплуатации комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения : методические рекомендации : утв. письмом Генеральной прокуратуры Российской Федерации от 31 октября 2019 года № 74/2-23-2019 // Гарант : сайт. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72923644/> (дата обращения: 19.06.2025).

В заключение отметим, что Национальным проектом «Инфраструктура для жизни»¹⁴ в числе мер по обеспечению БДД предусмотрено ежегодное увеличение количества средств ФВФ, размещенных на улично-дорожной сети. Однако для действенного профилактического влияния данных технических средств на поведение участников дорожного движения требуется решение комплекса проблем, часть из которых освещена в данной статье. Кроме того, сам механизм воздействия административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения характеризуется многими недостатками, без устранения которых фискальная направленность установки средств ФВФ продолжит оставаться преобладающей. Для достижения поставленной Президентом Российской Федерации цели снижения смертности в результате ДТП в полтора раза к 2030 году по сравнению с показателем 2023 года¹⁵ вектор государственной политики в рассматриваемой сфере должен существенно измениться в соответствии с принципом приоритета ответственности государства за обеспечение БДД над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Поцелуев, П. А. Зарубежный опыт организации работы правоохранительных органов в сфере предупреждения и регистрации ущерба от дорожно-транспортных происшествий // Вестник Московского университета МВД России. 2013. № 2. С. 175–184.
2. Кутафин, О. Е. Избранные труды : в 7 т. Т. 2. Источники конституционного права : монография. М. : Проспект, 2011. 346 с.
3. Майоров, В. И. Совершенствование использования технических средств фотовидеофиксации нарушений Правил дорожного движения на основе цифровых технологий // Безопасность дорожного движения. 2023. № 3. С. 44–48.
4. Головкин, В. В., Исаев, М. М. Проблемы и перспективы использования цифровых технологий при фиксации административных правонарушений в области дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 27–33.
5. Вермеенко, Я. С. Современное состояние и перспективы развития ИСОД МВД России // Академическая мысль. 2021. № 3 (16). С. 75–78.

REFERENCES

1. Podeluev, P. A. Zarubezhnyj opyt organizacii raboty pravoohranitel'nyh organov v sfere preduprezhdeniya i registracii ushcherba ot dorozhno-transportnyh proisshestvij [Foreign experience in organizing the work of law enforcement agencies in the field of preventing and registering damage caused by traffic accidents]. Vestnik Moskovskogo

¹⁴ Национальный проект «Инфраструктура для жизни» // Правительство России : офиц. сайт. URL: <http://government.ru/rugovclassifier/918/about/> (дата обращения: 19.06.2025).

¹⁵ О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года : Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 года № 309 // Гарант : сайт. URL: <https://www.garant.ru/hotlaw/federal/1717715/> (дата обращения: 19.06.2025).

universiteta MVD Rossii – Vestnik of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 2013, no. 2, pp. 175-184. (In Russ.).

2. Kutafin, O. E. Izbrannye trudy: v 7 t. T. 2. Istochniki konstitucionnogo prava: monografiya [Selected Works: in 7 volumes. vol. 2. Sources of Constitutional Law: a monograph]. Moscow, 2011, 346 p. (In Russ.).

3. Majorov, V. I. Sovershenstvovanie ispol'zovaniya tekhnicheskikh sredstv fotovideofiksatsii narushenij Pravil dorozhnogo dvizheniya na osnove cifrovyyh tekhnologiy [Improving the use of technical means of photo and video recording of traffic violations based on digital technologies]. Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya – Road Safety, 2023, no. 3, pp. 44-48. (In Russ.).

4. Golovko, V. V., Isaev, M. M. Problemy i perspektivy ispol'zovaniya cifrovyyh tekhnologiy pri fiksatsii administrativnyh pravonarushenij v oblasti dorozhnogo dvizheniya [Problems and Prospects of Using Digital Technologies in Recording Administrative Offenses in the Field of Road Traffic]. Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya – Road Safety. 2023, no. 2, pp. 27-33. (In Russ.).

5. Vermeenko, Ya. S. Sovremennoe sostoyanie i perspektivy razvitiya ISOD MVD Rossii [Current State and Prospects of Development of the Russian Interior Ministry's Information and Analytical System]. Akademicheskaya mysl – Academic Thought. 2021, vol. 16, no. 3, pp. 75-78. (In Russ.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Майоров Владимир Иванович, доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры административной деятельности органов внутренних дел. Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России, 625049, г. Тюмень, ул. Амурская, д. 75.

INFORMATION ABOUT AUTHOR

Mayorov Vladimir Ivanovich, Doctor of Law Sciences, Professor, Professor at the Department of Administrative Activity of Internal Affairs Bodies, Tyumen Institute for Advanced Training of Employees of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 75 Amurskaya St., Tyumen, 625049.

Статья поступила в редакцию 17.07.2025 одобрена после рецензирования 20.10.2025; принята к публикации 21.11.2025.

The article was submitted 17.07.2024; approved after reviewing 20.10.2025; accepted for publication 21.11.2025.