

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра Конституционное и административное право

(наименование)

40.04.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки)

Правовое обеспечение государственного управления и местного самоуправления

(направленность (профиль))

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)

на тему Производство по делам об административных правонарушениях в области безопасности дорожного движения с использованием результатов применения специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме

Обучающийся

М.С. Иванов

(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Научный

к.ю.н. В.В. Романова

руководитель

(ученая степень (при наличии), ученое звание (при наличии), Инициалы Фамилия)

Оглавление

Введение	3
Глава 1 Правовые основы производства по делам об административных правонарушениях в области безопасности дорожного движения.....	8
1.1 Понятие производства по делам об административных правонарушениях	8
1.2 Производство по делам об административных правонарушениях в области безопасности дорожного движения.....	13
Глава 2 Системы автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения в разделе безопасности дорожного движения.....	19
2.1 Актуальность создания и применения систем автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения	19
2.2 Организационно-правовые вопросы применения систем автоматической фиксации нарушений	24
2.3 Современное развитие систем автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения.....	37
Глава 3 Проблемы привлечения к административной ответственности за правонарушения в сфере дорожного движения, применяя системы автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения	45
3.1 Современные вопросы при обжаловании правонарушений зафиксированных с использованием систем автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения	45
3.2 Спорные правовые вопросы привлечения к административной ответственности	51
3.3 Основные направления развития законодательства в сфере безопасности дорожного движения, при применении систем автоматической фиксации нарушений	61
Заключение	70
Список используемой литературы и используемых источников.....	73

Введение

В России постоянно обсуждается тема о соразмерности штрафов за нарушения водителями правил дорожного движения (далее – ПДД). Стабильно с течением времени на разных уровнях обсуждается вопрос о повышении штрафов за нарушения ПДД, так как считается, что размер штрафов незначительный и водители уже привыкли платить небольшие штрафы. Небольшой финансовый размер штрафов не повышает дисциплину водителей.

Существует мнение, что современные системы автоматической фотовидеофиксации нарушений ПДД (далее – САФ), установленные на российских дорогах, нужны исключительно для пополнения бюджета за счет штрафов. Однако это не соответствует действительности.

Безусловно, с распространением на дорогах камер контроля, автомобилисты стали заметно чаще платить штрафы за нарушение ПДД. Тем не менее, САФ нацелены не на «ковровое штрафование». Основная цель их использования на дорогах - вынудить водителей контролировать поведение за рулем и не нарушать правила.

Строгость наказания и его неотвратимость — вот истинная причина недовольства (часто агрессивного) многих автомобилистов. Хотя главным результатом работы камер становится снижение аварийности и повышение безопасности на дорогах, оптимизация трафика, сокращение числа погибших в результате ДТП.

Развитие сети САФ в России осуществляется в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В соответствии с ним регионам ежегодно выделяется целевое финансирование из федерального бюджета на приобретение и установку комплексов САФ. Кроме того, финансирование ведется и из региональных бюджетов. Национальный проект предусматривает выполнение весьма серьезных качественных показателей по аварийности. Так, к 2024 году количество

аварийно-опасных участков дорожной сети должно сократиться на 50 % по сравнению с 2018 годом, а число погибших в ДТП на 100 тыс. населения до 4 % (в 2019 году этот показатель составил 11,7 %) [32].

САФ доказали свою эффективность не только как инструмент, благодаря которому наказание за нарушение ПДД неотвратимо. Главный результат их применения — повышение дисциплины водителей и, как следствие, снижение аварийности. Не случайно сегодня САФ вместе с повышением качества дорог становятся важными инструментами обеспечения необходимого уровня безопасности движения.

Законодательство об автоматической фиксации нарушений ПДД очень молодое. Понятие автоматическая фиксация нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации появилось после принятия Постановления Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. N 100 "О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах" (ФЦП БДД) [35].

За столь короткий период времени в законодательстве по этой теме произошли значительные изменения, появляются новые определения и понятия. На протяжении всего столь короткого периода постоянно вносятся различные дополнения в законы различного уровня и в КоАП РФ.

В 2021 году общая сумма наложенных с помощью дорожных камер штрафов ГИБДД впервые превысила 100 млрд руб., следует из отчетности МВД. Всего было вынесено более 160 млн постановлений [1]. Изобилие нарушений способствует очень большой судебной практике по данному направлению. Судебные споры, связанные с фотовидеофиксацией нарушений ПДД, часто возникают из-за различных проблем и несоответствий, возникающих при применении этой системы. Основная проблема заключается в том, что системы фото- и видеофиксации, работающие в автоматическом режиме, могут иногда давать сбои или фиксировать нарушения некорректно. Это может привести к необоснованным штрафам для водителей, что, в свою

очередь, приводит к необходимости обращения в суд для обжалования таких штрафов.

Президент Российской Федерации в Путиным своим указом от 7 мая 2018г. №204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» главной задачей ставит - снижение уровня дорожного травматизма. Для этого он выдвинул перечень решений, в число которых входит помимо повышения уровня профессиональной подготовки водителей транспортных средств - внедрение новых технических и цифровых средств фиксации правонарушений [44].

Вышеуказанной информацией определяется актуальность темы исследования. Существует необходимость административно правового основания применения САФ, а также выявления основных проблем реализации определения перспективы развития данной системы.

Объектом исследования выступают общественные отношения возникающие в надзорной деятельности в области безопасности дорожного движения с использованием специальных технических средств автоматической фиксации правонарушений.

Предметом исследования является система административных правовых норм применения специальных технических средств автоматической фиксации нарушений.

Цель исследования: определить административно правовые основы и проблемы применения средств автоматической фиксации в целях регулирования деятельности по надзору в области безопасности дорожного движения.

Для достижения поставленной цели определены следующие задачи:

- обосновать назначение использования специальных технических средств фиксации правонарушения, проанализировать понятие и виды;
- определить нормативно-правовую базу применения средств автоматической фиксации;

- выявить основы организационно технического обеспечения применения средств автоматической фиксации и использование полученных с их помощью информации;
- установить особенности производства по делам административных правонарушениях выявленных с помощью средств автоматической фиксации и применение мер административной ответственности;
- определить перспективы развития законодательства и пути решения выявленных проблем с использованием средств автоматической фиксации.

В ходе проведения исследования будут применены следующие методы:

- аналитический метод – для анализа нормативно-правовой базы и нормативно методической базы по вопросам применения средств автоматической фиксации;
- сравнительно правовой метод, позволяющий выявить положительные и отрицательные стороны практики надзорной деятельности в области безопасности дорожного движения с применением средств автоматической фиксации;
- метод научного познания, открывающий возможность оценить главные проблемы применения средств автоматической фиксации и определить основные тенденции совершенствования законодательства в данной области с помощью анализа отечественной и зарубежной практики;
- исторически правовой метод позволяет определить степень эффективности использования средства автоматической фиксации на различных этапах развития общественных отношений.

В эмпирическую базу исследования входят основные аспекты изучения деятельности в области безопасности дорожного движения с использованием автоматических средств в Российской Федерации с 2008 по 2023 гг. Научное исследование будет заключаться в конкретизации правовых

положений по использованию средств автоматической фиксации, выявления современных проблем их использования и определения рекомендаций по устранению выявленных проблем.

Степень научной разработанности темы. Среди работ российских ученых исследуемая проблема изучалась многими. Следует отметить труды Агапова А.Б., Алехина А.П., Бахраха Д. Н., Боброва А.М., Братановского С.Н., Галушко Е.В., Новикова И.А., Изюмовой Е.С, Керимова М.А., Сафиуллина Р.Н., Кулаповой, В.Л., Лысенко, В.В., Мазурина С.Ф., Прокофьева К.Г., Майорова В.И., Минниханова Р.Н., Радушнова В.Ю., Куховаренко А.О., Молчанова П.В., Кузнецова А.В., Юстуса А.В., Попова Л.Л., Студеникиной М.С., Хропанюка В.Н., Цуканова Н.Н., Якимова А.Ю.

Структура работы определяется целями и задачами исследования и включает: введение, три главы в которые входит восемь параграфов, заключение, список используемой литературы и используемых источников.

Глава 1 Правовые основы производства по делам об административных правонарушениях в области безопасности дорожного движения

1.1 Понятие производства по делам об административных правонарушениях

Административное право и административный процесс в России динамично развивающиеся понятия в современной юридической науке.

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ) вступил в силу в 2002 году и, по сути, является довольно молодым юридическим законом. Как любой молодой закон КоАП РФ постоянно дополняется, изменяется, дорабатывается.

В последние годы Министерство юстиции России разработало проект, обновляющий КоАП РФ. Обновленный законопроект направлен на систематизацию действующего законодательства в области административных правонарушений, усиление профилактической и профилактической роли, повышение эффективности значения его регулирования, а ответственность за правонарушения соответствует виду правонарушения и не является слишком строгой [8].

В настоящее время понятие "участие в совершении административных правонарушений" менее актуально в законодательстве. Исследователи также дают различные определения понятия "производство по делам об административных правонарушениях". Д.Н. Бахрах определяет "производство по делам об административных правонарушениях" как действие правоприменительных органов, целью которого является применение административных взысканий за совершенные административные правонарушения [4].

А.П. Алехин определяет процедуры административного правонарушения как административно-процессуальные действия органов

власти и должностных лиц, которые пресекают, рассматривают и назначают справедливое наказание за совершение административного правонарушения и за исполнение этой санкции [3].

Согласно определению Н.Н. Цуканова, производство по делу об административном правонарушении — это установленное законом административно-процессуальное мероприятие, проводимое специально уполномоченным органом, уполномоченным собирать документы, необходимые для оперативного, качественного и всестороннего рассмотрения вопросов, относящихся к административной ответственности. Н.Н. Цуканов особо отметил решение о применении административных санкций в обязательных ситуациях, пересмотр системы репрессивной деятельности агентств и сотрудников, а также развитие отношений в ходе рассматриваемых видов деятельности [49].

В общем виде административный процесс включает в себя административно-наделительный, административно-правотворческий и административно-юрисдикционный процесс. Административно-юрисдикционный процесс, как отдельный вид, включает в себя производство по делам об административных правонарушениях.

Но, административный процесс состоит не только из управленческой деятельности органов исполнительной власти. Административный процесс также состоит из деятельности должностных лиц и судебных органов по делам об административных правонарушениях.

Ученые, изучающие административно-судебную процедуру, понимают под административным процессом процедуру разрешения административных гражданско-правовых споров, процедуру применения административного принуждения к физическим или юридическим лицам при рассмотрении дел об административных правонарушениях. В этом смысле процедура рассмотрения административных правонарушений считается частью административного процесса. При таком подходе административный процесс - это правоприменительная деятельность различных государственных

учреждений и их должностных лиц, судов, рассматривающих административные дела [15].

Различные правонарушения классифицируются в зависимости от степени вреда, причиненного гражданам, обществу и государству, а также по характеру нарушенных отношений. Нарушения обычно делятся на тяжкие преступления и мелкие правонарушения. Административные нарушения считаются наиболее распространенными и неосознанно сравниваются с преступлениями, которые не влекут за собой более серьезной ответственности, например, с преступниками. Административное правонарушение - это незаконное действие или бездействие юридического или физического лица, привлекаемое к административной ответственности в соответствии с положениями административного законодательства Российской Федерации и соответствующими законами об административных правонарушениях субъекта Российской Федерации.

Ученые придерживаются разных определений того, что есть правонарушение.

В.Л. Кулапова утверждает: правонарушение — это определенное противоправное действие или бездействие лиц, которые наносят вред государству, обществу и людям [20]. В.Н. Хропанюк, определяет правонарушение как виновное поведение правдееспособного индивида, которое противоречит предписаниям норм права, причиняет вред другим лицам и влечет за собой юридическую ответственность [48].

Административно-юрисдикционный процесс включает в себя решение административно-правовых споров административными юрисдикционными органами, а также применение административных и дисциплинарных мер принуждения в рамках административно-процессуальной формы. Этот процесс управляется особыми законодательными актами и отличается от административно-процедурного процесса. Подробные правила административного материального и процессуального права разрабатываются в ходе рассмотрения дел об административных

правонарушениях. Процедура по таким делам является отдельной секцией административного процессуального права, содержащей процессуальные нормы, которые устанавливают порядок назначения административных наказаний и других мер принуждения к лицам, совершившим административные правонарушения [23].

Для лучшего понимания обществом, дела, связанные с административными правонарушениями, сравниваются с ответственностью за нарушения, описанными в КоАП РФ. Этот процесс, касающийся административных правонарушений, является частью административного права и его процессуального аспекта. Он осуществляется как через судебные органы, так и через внесудебные инстанции. Большое количество административных дел регулируется положениями КоАП РФ. КоАП РФ, в свою очередь, базируется на нормах Конституции Российской Федерации, универсальных нормах и принципах международного права, а также на международных договорах, подписанных Россией с другими странами.

Основными целями при принятии решений по делам об административных правонарушениях, согласно КоАП РФ, являются всестороннее, своевременное, полное и объективное исследование фактов каждого конкретного случая. Разбирательство по вопросам административных нарушений должно проводиться в строгом соответствии с действующими законами Российской Федерации. В процессе рассмотрения таких дел необходимо установить причины и условия, способствующие нарушению административных норм. Решения, принятые после рассмотрения административных дел, должны быть выполнимыми и обязательно исполнены [6].

Обычно большинство дел по административным правонарушениям рассматриваются в открытом режиме.

Исключением составляют некоторые случаи, указанные в законе (в случаях где расследование может привести к разглашению государственной, военной, коммерческой или иной охраняемой законами тайны; в случаях где

необходимо гарантировать безопасность участникам процесса и их близких родственников). Процесс может иметь важную превентивно-предупредительную функцию, связанную с выявлением условий и причин, в результате которых совершено административное нарушение. Должностные лица и государственные органы осуществляющие административные юрисдикционные обязанности, должны не только выявлять причины и условия административных нарушений, но и информировать контролируемые организации и непосредственно их работников о принимаемых мерах по устранению причин административных нарушений и условий их возникновения [2].

Часть зарубежных авторов предлагают определение административного процесса как действия, предпринимаемые органами публичного управления для принятия и исполнения административного акта, а также они относят его к законодательно установленному способу выполнения административных действий [55].

Другие зарубежные авторы предлагают определение административного процесса как действий органов публичного управления, имеющих целью принятие и осуществление административного акта, следуя установленным законом способам осуществления административных действий. Зарубежные ученые-административисты выделяют три типа административных процедур: формализованные, полужформализованные и свободные. При этом, функции административных процедур включают инструментальные и неинструментальные, которые направлены на защиту прав и интересов людей, обеспечение качественного управления и принятия управленческих решений [56].

В последнем столетии международный опыт в области административного законодательства выявил ряд устойчивых тенденций. Эти тенденции связаны с возрастанием важности и роли административного нормотворчества и увеличением объема регулирования подзаконными актами. Некоторые правовые теоретики справедливо замечают, что не все

вопросы могут быть решены законами и что невозможно обойтись без принятия законов в отдельных сферах деятельности. Это относится не только к России, но и к другим государствам [60].

1.2 Производство по делам об административных правонарушениях в области безопасности дорожного движения

Всем известно, что в современном мире автомобили, как средство передвижения, приобрели огромное значение. Невозможно представить жизнь современного человека без дорожного транспорта, который представлен широким диапазоном машин различного назначения, мощностей, размеров, скоростей и различных производителей. На сегодняшний день иметь легковой автомобиль это уже не роскошь для многих российских граждан, а повседневная необходимость. Наряду с быстрым ростом парка легковых автомобилей выросло и количество грузовых машин, которые перевозят огромное количество грузов и товаров по дорогам России, составляя конкуренцию железнодорожному, водному и другим видам транспорта. При этом количество автомобилей неуклонно растет с каждым годом, создавая определенный ряд трудностей. В большинстве регионов России существуют нешуточные проблемы с качеством дорожного покрытия, что связано с климатическими особенностями нашей страны, когда смена времен года, сопровождающаяся резкими перепадами температур, является разрушительной для дорожного покрытия, вызывая его растрескивание, крошение, образование выбоин и ям. Наряду с качеством дорог необходимо решать трудности с пропускной способностью дорог, приводящие на определенных участках к километровым пробкам из машин. Имеются нерешенные вопросы с благоустройством и своевременным обслуживанием дорог, особенно в населенных пунктах. Таким образом, в настоящее время имеется целый комплекс проблем, связанных с дорожным движением и особенно с его безопасностью.

Безопасность дорожного движения определяется множеством факторов, это и качество дорожной инфраструктуры, количество и техническое состояние автомобилей, подготовка водителей и поведение пешеходов. Возникающие на дорогах споры и правонарушения в большинстве случаев решаются в рамках административно-правовой ответственности. Административная ответственность наступает при нарушениях нормативов и правовых норм для водителей автомобилей, иных участников дорожного движения, должностных лиц ответственных за безопасность транспорта и дорожного полотна. Например, несоблюдение правил дорожного движения (ПДД), а также неправильная эксплуатация автотранспорта подпадает под применение административных наказаний судом или определенными государственными органами.

Раздел безопасности дорожного движения отражен в положениях главы 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Административная ответственность при правонарушениях в сфере дорожного движения является формой государственного принуждения к нарушителям ПДД. К этим правонарушителям применяются, оговоренные в Кодексе, административные взыскания или воздействия, которые выполняются должностными лицами или уполномоченными органами.

Рассматриваемые дела об административных правонарушениях касающиеся вопросов безопасности дорожного движения являются особым видом юрисдикционной деятельности, которая обладает специфическими характеристиками. Эти характеристики определяют содержание и особенности материально-правовых отношений между участниками дорожного движения. Например, описывают специфику процессуальных отношений и применение соответствующих наказаний к нарушителям при фиксации нарушений ПДД с использованием средств автоматической фиксации.

Административное правонарушение определяется определенными юридическими признаками. Исследователи определяют три основных

юридических признака правонарушения: виновность, противоправность и наказуемость. К этим признакам Попов Л.Л. добавляет два дополнительных признака, такие как общественная опасность правонарушения и деяние [33].

В сфере дорожного движения законом рассматриваются 40 приоритетных видов административных правонарушений, которые отражены в 12-ой главе КоАП РФ. В главах 24-30 КоАП РФ определены положения по рассмотрению дорожно- транспортных правонарушений.

Как пример, в статье 2.1 Кодекса дается определение административного правонарушения в области дорожного движения, как противоправного и виновного действия или бездействия физических и юридических лиц, за которое полагается административная ответственность. Административная ответственность за совершенные правонарушения в области дорожного движения отражена в КоАП РФ, а также в законах этого раздела субъектов Российской Федерации. Административные правонарушения в области дорожного движения это нарушения в сфере безопасности дорожного движения, нарушения прав граждан являющимися участниками дорожного движения, а также нарушения порядка пользования транспортными средствами.

В КоАП РФ к административным правонарушениям в разделе дорожного движения относятся несколько групп. Первая группа правонарушений отвечает за нарушения ПДД, затем идет группа нарушений эксплуатации транспортных средств, далее идет группа нарушений по перевозке грузов, нарушения, связанные с невыполнением требований сотрудников полиции, нарушения, приводящие к дорожно-транспортным нарушениям группа нарушений причиняющих вред здоровью, группа нарушений совершаемых пешеходами.

В положениях главы 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях перечисляются 36 видов составов административных правонарушений, в области с дорожного движения.

Как пример составов административных правонарушений в области с дорожного движения: управление транспортным средством без права; управление в состоянии алкогольного и иного опьянения; правонарушения, связанные с выходом на линию неисправных транспортных средств; нарушение правил ремонта и содержания автомобильных дорог; невыполнение обязанности по страхованию гражданской ответственности [5].

Изучая положения КоАП РФ следует отметить, что нормы Кодекса направлены на защиту общества в области дорожно-транспортных отношений и возникающих происшествий. Опираясь на статьи Кодекса специально уполномоченные органы и их представители обеспечивают порядок и законность на дорогах. Иногда нарушителям Закона кажется, что малозначимые нарушения установленного порядка эксплуатации и управления транспортными средствами, несоблюдение ПДД и обязанностей участниками дорожного движения не приведут к административному наказанию. Но эта позиция в корне неверна. Поскольку несоблюдение законов и правонарушения в дорожно-транспортной сфере очень часто приводят к значительным материальным потерям, а в особо трагичных случаях, к человеческим жертвам.

Дела об административных правонарушениях и их рассмотрение регламентированы Законом. Процедура рассмотрения таких дел состоит из ряда этапов, которые включают в себя выявление факта правонарушения. Очень важным этапом является сбор и фиксация доказательств вины, для протокола об административном правонарушении. В соответствии Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, эти этапы процедуры в рамках своей компетенции осуществляются сотрудниками ГИБДД МВД России. Последними этапами являются рассмотрение дела и вынесение решения.

Некоторые виды нарушений ПДД (лишение специального права, административный арест и другие особые виды нарушений)

рассматриваются судами, федеральными и мировыми судьями. Вынесенное решение или постановление может быть обжаловано в установленные Законом сроки [38].

Чаще всего административные правонарушения представляют собой нарушение общественного порядка, нанесение общественного вреда или создают опасные ситуации на дороге. И такие административные нарушения не приводят к материальным повреждениям. Поэтому административное правонарушение, не приводящее к материальному ущербу, определяют как правонарушение, имеющее формальный характер [24].

Однако статьи закона об административной ответственности предусматривают ответственность за совершение противоправного деяния, независимо от отсутствия материальных последствий. Например, превышение скорости транспортным средством при наличии видеофиксации специальным прибором, является формальным административным правонарушением со всеми вытекающими последствиями для нарушителя в виде штрафов или лишения водительских прав.

Наряду с административными правонарушениями, имеющими формальный характер, происходит множество правонарушений, квалифицируемых законом, как правонарушения, имеющие материальный характер и последствия которых имеют негативный материальный характер. В Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях указаны сроки давности для привлечения к административной ответственности за противоправные действия в сфере дорожно-транспортных отношений. Например, в статье 4.5 КоАП РФ говорится, что общий срок рассмотрения дел о нарушениях ПДД составляет 2 месяца для рассмотрения должностными лицами и 3 месяца для дел, подведомственных судам. По истечении этих сроков нарушителя ПДД уже нельзя наказать. Однако для некоторых видов нарушений ПДД эти сроки могут быть увеличены до 1 года (глава 12 КоАП РФ).

Дела об административной ответственности, рассмотренные при совершении противоправных деяний в сфере дорожного движения имеют ряд особенностей, которые необходимо учитывать в судебной практике.

Одна из главных проблем, своевременное быстрое уведомление участников административного дела о месте и времени судебных заседаний с соблюдением сроков установленных законодательством.

На практике место, дату и время рассмотрения административного дела назначает сотрудник ГИБДД, это устраивает мировых судей, но противоречит требованиям ч. 1 статьи 29.4 КоАП РФ.

Имеют место сложности с необходимостью различать разбирательства по административным правонарушениям, проводимыми должностными лицами и судебными разбирательствами, проводимыми мировыми судьями. Поскольку на сегодняшний день имеется двойной порядок пересмотра постановлений и решений, который регламентируется двумя федеральными законами, имеющими одинаковую юридическую силу, это КоАП РФ и Арбитражный процесс Российской Федерации. Для устранения этой проблемы, в случае несогласия ответчика с решением суда, нужно учесть в КоАП РФ регламент обжалования решения должностного лица, подписавшего протокол об административном правонарушении.

Следующий недостаток, создающий проблемы для участников дел об административных правонарушениях, это отсутствие обязательного уведомления участников о месте и времени рассмотрения жалобы в статье 30.5 КоАП РФ.

Глава 2 Системы автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения в разделе безопасности дорожного движения

2.1 Актуальность создания и применения систем автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения

Системы автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения в России (САФ) имеют значительное значение как с точки зрения экономической эффективности, так и в контексте повышения безопасности на дорогах. Эти системы оперативно фиксируют нарушения и высылают соответствующие штрафы нарушителям почтой и через портал госуслуг. Основная цель их использования - повышение эффективности надзорно-контрольной деятельности, хотя их вклад в обеспечение безопасности дорожного движения может варьироваться в зависимости от региона. Например, в некоторых регионах было отмечено увеличение безопасности после введения таких систем, в то время как в других изменений не наблюдалось.

Исторически приборы для фиксации нарушений ПДД активно применялись сотрудниками ГАИ со времен создания службы в СССР. Сотрудники ГАИ активно пользовались ручными электронными измерителями скорости движения автотранспорта (измерители скорости БАРЬЕР, СОКОЛ, ИСКРА-1 и др.). С развитием электронной техники развивалась и техника применяемая сотрудниками ГАИ. Начиная с 2000-х годов сотрудники ГАИ начали активно использовать системы контроля скоростного режима автотранспорта и других нарушений ПДД, устанавливаемые внутри салона патрульного автомобиля ГАИ (приборы фиксации нарушений ПДД КАДР-1, ВИЗИР, АВТОУРАГАН и др.). Развитие технического прогресса заставляло меняться и законодательство в области безопасности дорожного движения. Системы автоматической фиксации нарушений ПДД постепенно вытеснили работу сотрудников ГАИ, которые

работали с приборами фиксирующие нарушения водителями ПДД в ручном режиме.

Внедрение автоматических систем фиксации нарушений ПДД имеет важное значение с точки зрения высвобождения сотрудников ГИБДД (ГАИ) для выполнения других ключевых задач. Рассмотрим основные аспекты этой актуальности:

- повышение эффективности и объективности контроля за дорожным движением: Автоматические системы позволяют фиксировать нарушения более объективно и непрерывно, что способствует снижению человеческого фактора в процессе контроля и обеспечивает более строгое соблюдение правил дорожного движения;
- оптимизация использования ресурсов ГИБДД: С помощью автоматических систем сотрудники ГИБДД могут быть освобождены от рутинной работы по фиксации стандартных нарушений (например, превышения скорости), что позволяет направить их усилия на более сложные и требующие личного участия задачи, такие как расследование ДТП, патрулирование и превентивные меры;
- улучшение безопасности на дорогах: Системы автоматической фиксации помогают снизить количество нарушений ПДД за счет эффекта отсроченного контроля и возможных штрафов, что в свою очередь способствует снижению аварийности на дорогах;
- сокращение административной нагрузки: Автоматизация процесса фиксации нарушений и вынесения штрафов сокращает административную нагрузку на сотрудников ГИБДД, позволяя им концентрироваться на более сложных и важных аспектах обеспечения безопасности дорожного движения;
- повышение прозрачности и справедливости: Автоматическая фиксация нарушений помогает устранить возможные случаи

субъективного подхода к оценке нарушений и повышает доверие общественности к деятельности ГИБДД;

- экономическая эффективность: Системы автоматической фиксации могут быть экономически выгодными, так как они обеспечивают постоянное присутствие контроля без необходимости постоянного физического присутствия сотрудников на дорогах.

Таким образом, внедрение автоматических систем фиксации нарушений ПДД имеет ряд значительных преимуществ и способствует повышению эффективности работы ГИБДД, обеспечению безопасности на дорогах и оптимизации использования человеческих и материальных ресурсов.

В нашей стране САФ нарушений ПДД начали эксплуатироваться сравнительно недавно, примерно 15 лет назад. САФ начали устанавливать для выполнения федеральной целевой программы по безопасности дорожного движения, а с 1 июля 2008 г. водителям начали выносить штрафы на основании данных фиксируемых САФ. За прошедшие годы САФ фиксирующих правонарушения ПДД становится все больше и больше, и они, безусловно, стали серьезным сдерживающим фактором для автовладельцев нарушающих ПДД.

Понятие автоматическая фиксация нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации появилось после принятия Постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. N 100 "О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах" (ФЦП БДД) [35]. Впервые Правительством РФ были подняты и включены в финансирование за счет средств федерального бюджета вопросы по исследованию проблемы автоматической фиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации и подготовка требований к соответствующим техническим устройствам. Также в рамках данного Постановления Правительства РФ было профинансирована разработка предложений о внесении изменений в нормативно-технические документы,

регламентирующие применение устройств автоматической фиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации.

В различных территориях России САФ пилотными проектами начали устанавливать для выполнения ФЦП БДД, а с 1 июля 2008 г. водителям начали выносить штрафы на основании данных фиксируемых САФ. Первые САФ фиксировали только нарушения скоростного режима проходящего автотранспорта. За прошедшие годы САФ фиксирующих правонарушения ПДД становится все больше и больше, и они, безусловно, стали серьезным сдерживающим фактором для автовладельцев нарушающих ПДД.

С техническим развитием САФ нарушений ПДД, помимо зарекомендовавших фиксируемых нарушений ПДД (нарушение скоростного режима владельцами транспорта, нарушение ПДД водителями при пересечении перекрестков, движение автотранспорта на запрещающий движение цвет светофора, проезд автотранспорта пешеходного перехода) расширяется перечень фиксируемых нарушений ПДД с помощью САФ: движение на перекрестке с разметкой «вафельница», не пристегнутый ремнями безопасности водитель и пассажиры автомобиля, движение автотранспорта с выключенными фарами ближнего света, пользование в ручном режиме водителем телефона при движении автотранспорта, нарушения правил парковки автотранспорта в непредназначенных местах [50].

Почти во всех современных САФ существует опция мониторинга проходящего транспорта, с функцией распознавания государственного регистрационного знака автотранспорта.

Современные САФ активно используются в оперативных задачах и является необходимым инструментом для служб использующих данные об автомобилях для своих служебных задач (служба судебных приставов – поиск должников и наложение ареста на пользование автотранспортом должниками; полиция - поиск и оперативные мероприятия при угоне

автотранспорта; полиция – отслеживание маршрута движения автотранспорта) [10], [39].

В настоящее время МВД России на федеральном уровне вводит в эксплуатацию систему оперативного контроля всего движущего по дорогам автотранспорта – систему «Паутина». Актуальность создания «Паутины» возникла очень давно. САФ по всей России работали по самостоятельным программным продуктам, которые в различных регионах России работали локально. Система «Паутина» объединила работу различных САФ в единый программный и производственный продукт. Те САФ которые не удовлетворяют требованиям «Паутины» перестают использоваться и выводятся из эксплуатации.

Что умеет «Паутина» и для чего она нужна? Инструментарий САФ позволят решать множество оперативных задач, которые возникают перед различными службами МВД (служба ГИБДД использует САФ как инструмент автоматической фиксации нарушений ПДД, выписки и взыскания штрафов; мониторинг всего движущего транспорта необходим различным структурам МВД при решении оперативных и розыскных мероприятий). До создания федеральной системы «Паутина», все САФ работали по индивидуальным программам, разные регионы России создавали свои региональные ведомственные программные продукты, которые были разобщены и не имели единых требований к работе САФ и программному обеспечению. Система «Паутина» объединила весь современный инструментарий и возможности САФ под единые правила работы и стыковки различных программных продуктов [41].

Также САФ нарушений ПДД находят применение при контроле движения грузовых автомобилей по автомобильным дорогам общего пользования. Используются специализированные автоматические пункты весового и габаритного контроля (АПВГК), которые фиксируют нарушения при движении большегрузного автотранспорта. Главная цель АПВГК заключается в защите общедоступных автодорог, путем предотвращения

несанкционированного проезда автотранспорта с превышением весовых параметров.

Особое внимание уделяется системе «Платон», предназначенной для автоматического контроля движения грузового транспорта по общедоступным дорогам.

Система «Платон» создана для контроля за установленным законодательством порядком взимания платы при проезде по автодорогам общего пользования федерального значения, автотранспортом превышающим массу 12 тонн. Данный вид грузового автотранспорта фиксируется оборудованием системы «Платон», в автоматическом режиме без остановки потока движения всего автотранспорта [31].

В России широко используются САФ многих иностранных производителей. В том числе и автоматические лазерные фиксаторы нарушений ПДД. Как пример широко используемый в России Германский лазерный прибор Vitronic Poliscan [59].

2.2 Организационно-правовые вопросы применения систем автоматической фиксации нарушений

Вопросы безопасности дорожного движения регулируются различными федеральными нормативными правовыми актами (НПА). Однако действующие НПА не определяют понятие существующих САФ и их работу при фиксации нарушений ПДД.

196-ФЗ "О безопасности дорожного движения» должен определять понятие САФ и использование данных систем в организации дорожного движения [46], [54].

Законное применение САФ обеспечено внесением изменений в 2008 году в КоАП РФ [18].

Уменьшение количества происшествий на дорогах в России - ключевое направление в политике страны. Согласно указу Президента РФ от 7 мая

2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», необходимо ввести новые технические стандарты и требования к дорожному строительству до 2024 года. Эти стандарты должны включать цифровые технологии для уменьшения аварийности на определенных участках, а также автоматизированные и роботизированные системы для управления дорожным движением и контроля за соблюдением правил дорожного движения.

Правовое регулирование в сфере дорожной безопасности и транспорта в Российской Федерации опирается на следующие основные документы:

- Бюджетный кодекс Российской Федерации;
- Федеральный закон № 196-ФЗ от 10.12.1995 «О безопасности дорожного движения»;
- Федеральный закон № 16-ФЗ от 09.02.2007 «О транспортной безопасности»;
- Кодекс РФ об административных правонарушениях;
- Федеральный закон № 131-ФЗ от 06.10.2003 «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ»;
- Федеральный закон № 223-ФЗ от 18.07.2011 «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц»;
- Федеральный закон № 44-ФЗ от 05.04.2013 «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»;
- Федеральный закон № 210-ФЗ от 24.07.2007 «О внесении изменений в Кодекс РФ об административных правонарушениях»;
- Указ Президента РФ от 21.12.2016 № 699 «Об утверждении Положения о Министерстве внутренних дел РФ и Типового положения о территориальном органе МВД РФ по субъекту РФ»;
- Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения»;

- Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»;
- Постановление Правительства РФ от 17.06.2004 № 294 «О Федеральном агентстве по техническому регулированию и метрологии».

Бюджетный кодекс Российской Федерации (БК РФ) играет важную роль в регулировании финансовых аспектов, связанных с дорожной безопасностью и транспортом. В частности:

- принцип эффективности использования бюджетных средств (Статья 34 БК РФ): Этот принцип подчеркивает необходимость рационального и результативного расходования бюджетных фондов, что особенно важно в контексте финансирования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения;
- принцип адресности и целевого характера бюджетных средств (Статья 38 БК РФ): Этот принцип гарантирует, что бюджетные средства используются по назначению и целенаправленно, например, для улучшения инфраструктуры дорожного движения или повышения уровня безопасности на дорогах;
- зачисление штрафов за нарушения правил дорожного движения (Подпункт 6.2 пункта 1 статьи 46 БК РФ): Согласно этому положению, все денежные взыскания (штрафы) за нарушения в сфере дорожного движения должны полностью поступать в бюджеты субъектов РФ. Это обеспечивает дополнительное финансирование местных мер по улучшению безопасности дорожного движения;
- бюджетное обеспечение закупок (Статьи 72-73 БК РФ): Эти статьи регулируют финансовые аспекты закупок товаров, работ и услуг для государственных и муниципальных нужд, в том числе в сфере транспорта и дорожной безопасности. Они обеспечивают

прозрачность и эффективность в расходовании бюджетных средств на эти цели.

Таким образом, Бюджетный кодекс РФ устанавливает ключевые принципы и правила, которые направлены на обеспечение финансовой поддержки и эффективного управления в области дорожной безопасности и транспорта.

В разных регионах России выбор модели финансирования для создания и поддержки функционирования региональных систем фотовидеофиксации административных правонарушений приводит к применению различных законодательных норм. Это обусловлено выбором между двумя ключевыми федеральными законами - № 44-ФЗ и № 223-ФЗ:

1. Закон № 44-ФЗ "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд" используется в случае, когда закупки осуществляются непосредственно государственными или муниципальными органами. Этот закон обеспечивает прозрачность и упорядоченность процесса закупок, нацелен на обеспечение соблюдения интересов государства и муниципалитетов.

Например, в Республике Карелия, Иркутской, Калининградской, Новосибирской и Пензенской областях системы фотовидеофиксации административных правонарушений создаются и функционируют в соответствии с положениями этого закона.

2. Закон № 223-ФЗ "О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц" применяется, когда закупки осуществляются компаниями, частично или полностью принадлежащими государству или муниципалитетам, но действующими в большей степени как коммерческие организации. Этот закон направлен на обеспечение более гибкой системы закупок для таких организаций. В Забайкальском и Камчатском краях, Ленинградской и Челябинской областях системы фотовидеофиксации следуют положениям Закона № 223-ФЗ.

Таким образом, выбор между Законом № 44-ФЗ и № 223-ФЗ зависит от того, как организована система закупок в конкретном регионе, что влияет на способы создания и поддержания систем фотовидеофиксации административных правонарушений.

Законодательное регулирование создания и функционирования региональных сегментов системы фотовидеофиксации административных правонарушений в России характеризуется многоуровневостью и включает в себя не только федеральные законы, но и нормативные правовые акты на уровне субъектов Федерации и муниципальных образований:

На уровне субъектов РФ: Законы и подзаконные акты субъектов Российской Федерации могут уточнять или дополнять федеральное законодательство, а также регулировать специфические аспекты, связанные с особенностями данного региона. Это может включать организационные вопросы и финансовые аспекты создания и поддержания систем фотовидеофиксации, такие как местные стандарты, процедуры закупок, распределение бюджетов и т.д.

На муниципальном уровне: Муниципальные образования также могут принимать собственные нормативные правовые акты, касающиеся функционирования систем фотовидеофиксации в пределах своих территорий. Эти акты могут регулировать местные вопросы, такие как выбор мест установки камер, способы обработки и хранения данных, а также взаимодействие с правоохранительными и другими местными органами.

Важно отметить, что, несмотря на разнообразие законодательства на разных уровнях, все нормативные правовые акты должны соответствовать федеральному законодательству и Конституции РФ. Таким образом, местные законы и регуляции дополняют федеральные нормы, обеспечивая более детализированное и адаптированное к местным условиям регулирование в сфере дорожной безопасности.

Согласно статье 2.6.1 Кодекса об административных правонарушениях РФ (КоАП РФ), устанавливается ответственность за нарушения правил

дорожного движения, которые зафиксированы автоматически работающими техническими устройствами. Эти устройства обладают возможностями для проведения фото- и киносъемки в автоматическом режиме, а также для создания видеозаписей.

Законодательство РФ предусматривает ответственность за нарушения в сфере дорожного движения, фиксируемые автоматически техническими устройствами с функциями фото- и киносъемки, а также видеозаписи, что закреплено в Законе № 210-ФЗ. В соответствии с Законом № 196-ФЗ, определены основные принципы обеспечения безопасности на дорогах в России (статьи 1, 5 и 8). Согласно статье 10 этого закона, для уменьшения количества дорожно-транспортных происшествий и минимизации ущерба от них разрабатываются федеральные, региональные и местные программы, финансируемые из соответствующих бюджетов. Также данный закон возлагает на органы местного самоуправления обязательства по проведению мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения на их территориях.

Эта норма также находит отражение в статьях 14-16 Закона № 131-ФЗ, которые устанавливают, что вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в пределах населенных пунктов, муниципальных районов и городских округов относятся к компетенции соответствующих муниципальных образований и являются задачами местного значения.

Согласно постановлению Правительства РФ № 1090, были приняты Правила дорожного движения Российской Федерации, а также определены Основные положения, касающиеся условий допуска транспортных средств к эксплуатации и ответственности должностных лиц за обеспечение безопасности на дорогах.

Федеральный государственный надзор в сфере дорожной безопасности выполняется уполномоченными федеральными органами исполнительной власти в рамках их полномочий и в соответствии с порядком, установленным Правительством РФ. В рамках этого надзора применяются нормы

Федерального закона от 26.12.2008 № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при проведении государственного и муниципального контроля», с учетом специфических аспектов организации и проведения проверок, которые определены в частях 3-6 статьи 11.1 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

Государственная инспекция безопасности дорожного движения, функционирующая в структуре Министерства внутренних дел Российской Федерации (Госавтоинспекция), обладает обширными полномочиями и специальными функциями контроля и регулирования в сфере дорожной безопасности. Эта организация отвечает за федеральный государственный надзор и выполнение специальных разрешительных действий в данной области. Задачи и обязанности Госавтоинспекции определены в Указе Президента РФ от 15 июня 1998 года № 711, посвященном дополнительным мерам по повышению безопасности на дорогах.

Проведение надзора за дорожным движением с использованием специальных технических комплексов основывается на решении руководителей соответствующих подразделений Госавтоинспекции в региональных и районных органах МВД России, а также руководителей подразделений ДПС. Они определяют применение этих технических средств и устанавливают порядок действий для сотрудников службы. Измерительные приборы, используемые для надзора за дорожным движением, должны соответствовать сертификации как средства измерения и иметь актуальное свидетельство о метрологической поверке. Автоматические средства фиксации нарушений дорожного движения используются согласно определенным нормам и требованиям, как указано в ГОСТ Р 57145-2016 «Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для контроля за дорожным движением. Правила применения», утвержденных приказом

Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11.10.2016 № 1368-ст.

Места для установки автоматических средств фиксации нарушений выбираются на основе анализа дорожно-транспортных происшествий и опасности их возникновения на конкретных участках дорог. Это регулируется приказом МВД, который утверждает Административный регламент исполнения Министерством внутренних дел РФ государственной функции по контролю за соблюдением правил дорожного движения в контексте обеспечения безопасности дорожного движения [28].

Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии (Госстандарт) является федеральным исполнительным органом, задачами которого являются предоставление государственных услуг и управление государственным имуществом в области технического регулирования, стандартизации и унификации измерений. Госстандарт отвечает за контроль и надзор за выполнением обязательных требований национальных стандартов и технических регламентов до момента, пока Правительство Российской Федерации не примет решение о передаче этих функций другим федеральным органам исполнительной власти. Это положение закреплено в постановлении Правительства РФ от 17.06.2004 № 294 «О Федеральном агентстве по техническому регулированию и метрологии».

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) является федеральным исполнительным органом, задачей которого является осуществление контроля и надзора в различных областях транспорта, включая автомобильный и городской наземный электрический транспорт (исключая аспекты безопасности дорожного движения), промышленный транспорт и дорожное строительство, а также обеспечение транспортной безопасности. Ространснадзор действует как непосредственно, так и через свои региональные подразделения. Его ключевые функции и полномочия закреплены в постановлении Правительства РФ от 07.04.2004 № 184 «Вопросы Федеральной службы по надзору в сфере транспорта».

Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) - это федеральный исполнительный орган, занимающийся предоставлением государственных услуг и управлением государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Это включает в себя вопросы учета автомобильных дорог и предоставление услуг в области транспортной безопасности. Данные функции и полномочия Росавтодора определены в постановлении Правительства РФ от 23.07.2004 № 374. Также установлены правила согласования установки сооружений связи и средств связи на объектах автодорожной инфраструктуры и элементах автомобильных дорог общего пользования федерального значения. Порядок этого согласования и размещения автоматически работающих комплексов регламентирован приказом Росавтодора от 14.12.2017 № 2903.

Обязанности по надзору за процессами закупок товаров, работ и услуг, необходимых для государственных и муниципальных нужд, а также закупок, проводимых отдельными категориями юридических лиц, включая утверждение использования неоткрытых методов выбора поставщиков (подрядчиков, исполнителей), возложены на Федеральную антимонопольную службу (ФАС России). Это положение закреплено в приказе ФАС России от 23.07.2015 № 649/15, устанавливающим Положение о территориальном органе Федеральной антимонопольной службы [26].

Один из главных мотиваций снижения аварийности на автодорогах – неизбежность наказания за совершенное водителем автомобиля нарушение ПДД, фиксируемое САФ.

При фиксации нарушения ПДД с помощью САФ владелец автотранспорта несет только административную ответственность. Это является особенностью данных фиксируемых видов нарушений. Нарушения зафиксированные САФ рассматривают сотрудники ГИБДД.

В настоящее время САФ фиксируют большой перечень нарушений ПДД, такие как: превышение автотранспортом скорости; движение автотранспорта по обочине; проезд на участке дороги, где запрещено

движение определенной категории транспортных средств; нарушение правил проезда на перекрестках; нарушения проезда автотранспорта на пешеходных переходах; движение автотранспорта по полосе, предназначенной для общественного транспорта; остановка или стоянка автомобиля в зонах с запрещающими дорожными знаками, зоны для стоянки инвалидов; не пристегнутый ремень безопасности водителя и пассажиров; нарушения правил проезда автотранспортом железнодорожных переездов; проезд на запрещающий сигнал светофора; отсутствие на автомобиле включенных "ходовых огней" или "ближнего света"; пользование водителем автомобиля телефоном во время движения.

Список фиксируемых САФ нарушений ПДД с каждым днем расширяется. Сейчас в тестовом режиме начинают фиксировать нарушение - отсутствие полиса ОСАГО [42].

Нарушения ПДД зафиксированные САФ регламентируются специальным порядком привлечения к административной ответственности установленным ст. 2.6.1 и ч.3 ст.28.6 КоАП РФ. Сотрудники ГИБДД выносят без участия владельца автомобиля постановление о нарушении ПДД, не составляя протокол об административном правонарушении (положения ст. 29.10 КоАП РФ).

САФ нарушений ПДД должны работать абсолютно без участия человека и фиксировать нарушения в автоматическом режиме. САФ должны иметь полный комплект необходимых документов разрешающих работу данного вида оборудования (сертификат качества, паспорт, руководство по эксплуатации, перечень обязательных метрологических документов и др.).

Контролировать нарушения ПДД возможно также с помощью технических средств не фиксирующих нарушения в автоматическом режиме (например видеокамера, видеорегистратор, смартфон). В таких случаях сотрудниками ГИБДД применяется стандартный порядок привлечения виновного к административной ответственности (выносится постановление о правонарушении в отношении водителя автомобиля согласно ч.1 ст.28.6

КоАП РФ, составляется протокол об административном правонарушении, либо иные действия в соответствии с положениями ст. 28.7 КоАП РФ). В качестве доказательства могут быть использованы фотографии, видеоматериалы, которые рассматриваются в соответствии со ст.26.11 КоАП РФ [37].

Сейчас к нарушителям ПДД могут быть применены шесть видов наказаний из десяти: лишение специального права, конфискация средств совершения правонарушения, обязательные работы, административный арест, административный штраф, предупреждение. За нарушения ПДД зафиксированные САФ применяется только административный штраф.

С 01 сентября 2021г. действует обновленная процедура обжалования нарушений ПДД зафиксированных САФ (постановление Правительства России № 947 от 19.06.2021).

Главное изменение от прошлой процедуры обжалования, что обжалование наказаний можно производить через личный кабинет сайта «Госуслуги», в добавление к предыдущим вариантам обжалования (в предыдущем порядке обжаловать штраф можно было либо через почту, либо при личном обращении в органы обжалования).

Для оперативного информирования о полученном штрафе и получении постановлений о нарушениях ПДД зафиксированных с помощью САФ, автовладельцу необходимо пройти процедуру регистрации на сайте «Госуслуг».

Сроки информирования автовладельца и сроки обжалований нарушений ПДД зафиксированных САФ подробно описаны в постановлении Правительства России № 947 от 19.06.2021 [51].

С введением в законную силу указанного постановления Правительства РФ, значительно упростилась процедура оперативного информирования о штрафе зафиксированного с помощью САФ нарушения ПДД и процедура обжалования данного нарушения.

Для стимуляции своевременной оплаты штрафов с 22.12.2014г. действует возможность оплатить некоторые штрафы за зафиксированные САФ нарушения ПДД со скидкой 50% (ст. 32.2 КоАП РФ): непристегнутые ремни безопасности водителя, пассажиров во время движения автотранспорта; превышение скорости движения автотранспорта; нарушения при проезде автомобиля пешеходного перехода; выезд автомобиля на встречную полосу; нарушения при проезде автомобиля перекрестков; проезд автомобиля на запрещающий сигнал светофора и другие нарушения.

Следует обратить внимание, что за повторные нарушения такие как проезд автомобиля на запрещающий сигнал светофора, выезд автомобиля на встречную полосу и другие нарушения (в течение года с момента первого нарушения) скидка 50% не применяется (п.1.3 ч.1 ст.32.2 КоАП РФ) [16].

Каждый год становится все более актуальным процесс модернизации и улучшения органов власти в России, который начался несколько лет назад. Административные реформы играют значительную роль в формировании и развитии государственных институтов. Основным направлением этих реформ в настоящее время является улучшение качества предоставляемых государственных услуг. В России в настоящее время предоставление государственных услуг осуществляется в соответствии с федеральным законом "Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг" в рамках создания "сервисного государства". В современном мире концепция сервисного государства становится все более актуальной и необходимой. Она заключается в предоставлении государством корректного и качественного сервиса для граждан и бизнеса. Важность сервисного государства состоит в следующем. Во-первых, повышение уровня удовлетворенности граждан. Чем лучше государство предоставляет сервис, тем больше доверия и лояльности оно получает от населения. Во-вторых, сокращение бюрократии. Сервисное государство должно работать на благо граждан, а не наоборот, и способствовать упрощению жизни людей и сокращению бюрократических процедур. В-третьих, привлечение

инвестиций. Для того чтобы привлечь инвестиции, необходимо создать благоприятные условия для бизнеса и предоставить ему полную поддержку со стороны государства. В-четвертых, развитие экономики. Качественный сервис, созданный государством, способствует созданию новых рабочих мест, увеличению налоговых поступлений и развитию экономики в целом. Наконец, укрепление репутации страны на международной арене. Высокий уровень сервиса привлекает внимание иностранных инвесторов, улучшает имидж страны и способствует ее развитию. [57].

Также существует серьезная юридическая проблема, связанная с привлечением к административной ответственности автовладельцев имеющих значительный парк автотранспортных средств (юридические лица, ИП, физические лица), нарушивших ПДД зафиксированных с помощью САФ.

Ответственность за нарушения ПДД должен нести водитель, а не владелец автотранспортного средства. А действующее законодательство позволяет управлять автотранспортом не только автовладельцу, но и водителю по доверенности.

Согласно действующей редакции ст.12.12 КоАП РФ автовладельцы имеющий значительный парк автотранспорта практически имеют возможность воспользоваться 50% скидкой при оплате штрафа за зафиксированное с помощью САФ нарушение ПДД, только один раз. [30]

Практика привлечения к ответственности за нарушение ПДД зафиксированных САФ и процедура обжалования данного вида нарушений, различается в регионах России. В каждом регионе и по всей стране в целом стабильно увеличивается количество автовладельцев, привлекаемых к административной ответственности за нарушения ПДД зафиксированных САФ,

Постоянно расширяется и увеличивается количество САФ устанавливаемых на автомобильных дорогах общего пользования.

В связи с этим актуальность квалифицированной юридической помощи в данном вопросе становится более чем востребована.

2.3 Современное развитие систем автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения

Современное развитие экономики и общества привело к массовому установлению на федеральных и региональных дорогах систем автоматической фиксации нарушений (САФ). Эти устройства, размещенные на множестве автомагистралей по всей стране, могут зафиксировать различные виды нарушений правил дорожного движения, в том числе превышение скорости, проезд на запрещающий сигнал светофора, нарушение правил обгона и пересечения перекрестков, неиспользование ремня безопасности, неправильный проезд пешеходных переходов и другие нарушения.

Массовое внедрение САФ нарушений ПДД по всей России привело к ряду значительных положительных изменений:

- повысилась безопасность дорожного движения. Автоматизация контроля за соблюдением ПДД способствует снижению числа дорожно-транспортных происшествий, поскольку водители более склонны соблюдать правила, зная о возможности автоматической фиксации нарушений;
- происходит снижение нагрузки на дорожную инфраструктуру. Уменьшение числа аварий и пробок благодаря более дисциплинированному поведению водителей положительно сказывается на состоянии дорожной инфраструктуры;
- улучшилась объективность и точность фиксации нарушений. Автоматические системы исключают человеческий фактор при фиксации нарушений, обеспечивая более объективный и точный контроль;

- повысилась эффективность правоохранительных органов. Сокращение времени и ресурсов, необходимых для фиксации и обработки нарушений ПДД, позволяет правоохранительным органам более эффективно использовать свои ресурсы;
- в сфере профилактики нарушений, регулярная фиксация нарушений и последующее наложение штрафов действуют как сдерживающий фактор, предотвращая повторное нарушение правил дорожного движения;
- улучшение пропускной способности дорог. Уменьшение количества нарушений, таких как неправильная парковка или проезд на красный свет, способствует более свободному движению транспорта;
- прозрачность и доступность информации для граждан. Мобильные приложения и онлайн-сервисы позволяют водителям оперативно получать информацию о своих штрафах и оплачивать их, что повышает прозрачность и удобство взаимодействия с государственными органами [27].

Таким образом, комплексы автоматической фиксации нарушений ПДД способствуют не только повышению безопасности на дорогах, но и общему улучшению дорожной культуры и снижению административной нагрузки на государственные структуры. С 2022 года практически во всех регионах России произведена интеграция САФ нарушений ПДД с единой базой МВД, известной как "Паутина". Данная интеграция предоставляет несколько ключевых преимуществ:

- ускорение процесса выявления и преследования нарушений: Благодаря прямому доступу к базе данных МВД, система быстро идентифицирует владельца транспортного средства и его историю нарушений, что позволяет оперативно выставлять штрафы и уведомлять нарушителей;

- повышение точности данных: Система "Паутина" обеспечивает точное и актуальное сопоставление данных о транспортных средствах и их владельцах, минимизируя вероятность ошибок и недоразумений при выставлении штрафов;
- профилактика и раскрытие преступлений: Интеграция с "Паутиной" помогает в выявлении и раскрытии преступлений, связанных с использованием автомобилей, например, угонов или преступлений, совершенных с использованием транспортного средства;
- содействие в розыске пропавших транспортных средств: Система может автоматически определять транспортные средства, находящиеся в розыске, что способствует их быстрому обнаружению и возврату владельцам;
- эффективное управление дорожным движением: Данные, собираемые системой, могут быть использованы для анализа и оптимизации дорожного движения, что способствует снижению пробок и улучшению общей дорожной ситуации;
- улучшение общественной безопасности: Интегрированная система способствует повышению общего уровня безопасности на дорогах, поскольку водители, осознавая присутствие эффективной системы контроля, более склонны соблюдать правила дорожного движения;
- повышение прозрачности и ответственности: Интеграция с единой базой данных МВД обеспечивает прозрачность в процессе фиксации и обработки нарушений, что способствует укреплению доверия к системе правопорядка.

Таким образом, интеграция комплексов фиксации нарушений ПДД с базой данных "Паутина" значительно повышает эффективность и точность работы системы, способствует повышению безопасности на дорогах и укреплению законности [17]. Мобильные приложения, такие как "Госуслуги СТОП", играют важную роль в системе управления дорожным движением и правопорядком на дорогах России. Они предлагают ряд функций, делающих

процесс уведомления о штрафах и их оплату более удобным и доступным для водителей.

Водители получают мгновенные уведомления о новых штрафах, зафиксированных системами автоматической фиксации нарушений или сотрудниками ГИБДД. Это позволяет своевременно узнать о нарушении и предпринять необходимые действия.

Приложение предоставляет подробную информацию о каждом штрафе, включая дату и время нарушения, место, тип нарушения и сумму штрафа. Часто прилагаются фото- или видеоматериалы, подтверждающие факт нарушения.

Пользователи могут оплачивать штрафы прямо в приложении, используя банковские карты или другие электронные платежные системы. Это упрощает процесс оплаты, исключая необходимость посещения банка или почтового отделения.

Водители могут просматривать историю своих штрафов, что помогает лучше контролировать свои нарушения и финансовые обязательства. Приложения, как правило, интегрированы с официальными базами данных, что обеспечивает актуальность и точность предоставляемой информации.

Некоторые приложения предоставляют функционал для обращения за юридической помощью или консультациями в случае спорных или неясных ситуаций с штрафами. Приложения обеспечивают защиту личных данных и финансовой информации пользователей, что крайне важно для поддержания доверия к сервису.

В приложении Госуслуги предусмотрена возможность обжалования штрафов прямо через интерфейс приложения, что делает процесс более простым и доступным. Такие приложения значительно упрощают взаимодействие граждан с государственными структурами в области дорожного движения, повышая прозрачность и доступность соответствующих услуг.

Интеграция с системами умного города: В крупных городах системы автоматической фиксации нарушений интегрированы в общую систему управления дорожным движением, что позволяет улучшить общую дорожную ситуацию [51].

В 2021 году в Московской области была внедрена новаторская система на базе уже действующей технологии фотовидеофиксации. Эта система предназначена для мониторинга транспортировки строительных отходов. В ее основе лежит применение искусственного интеллекта, который распознает грузовики по форме кузова и выявляет наличие в них строительного мусора. В случае обнаружения отходов система проверяет, зарегистрирован ли транспорт в специализированном региональном списке перевозчиков. Если регистрация отсутствует, данные о нарушении передаются в Министерство экологии региона. Для зарегистрированных грузовиков следующий этап – проверка наличия действующего электронного пропуска и соответствие маршрута перевозки указанному в пропуске местоположению транспортного средства. Кроме того, проверяется достижение грузовиком целевого пункта переработки, как указано в документах. Благодаря этой инновации контроль за утилизацией строительных отходов стал более эффективным и менее трудоемким. В результате внедрения системы в Московской области проанализировано более 114 миллионов изображений, что способствовало снижению количества незаконных свалок на 46% в 2022 году по сравнению с предыдущим годом.

В 2021 году в Московской области была запущена система "Такси-контроль", предназначенная для мониторинга соблюдения единых стандартов окраски такси. Эта интеллектуальная автоматизированная система интегрирована с более чем 120 камерами фотовидеофиксации, способными передавать изображения в цвете, разбросанными по всему Подмосковию. Внедрение стандарта унифицированного цвета для такси было инициировано местными транспортными органами, целью которого является повышение уровня комфорта и безопасности пассажиров. За первый год

работы системы было выявлено более 15 тысяч такси, не соответствующих установленному цветовому коду.

В рамках пилотного проекта в Московской области реализуется инициатива по выявлению нарушений при пересечении железнодорожных путей с помощью камер, оборудованных технологией распознавания лиц. Главная задача этого проекта – сократить число несчастных случаев со смертельным исходом на железнодорожных переездах. В июле 2022 года первые такие камеры были установлены на станции Удельная, расположенной в Раменском районе. Уже за первый месяц работы проекта отмечено снижение количества нарушений на 32%. На сегодняшний день в регионе действуют камеры на трех железнодорожных станциях, фиксирующие случаи неправильного пересечения путей. С начала проекта было зафиксировано свыше 600 таких нарушений [52].

В настоящее время установка систем автоматической фиксации нарушений (САФ) осуществляется регионами самостоятельно. Из-за различий в экономических возможностях субъектов Российской Федерации, реализация потенциала установки таких камер составляет приблизительно 50%. Данный факт подтверждается статистическими данными ГИБДД. Важную роль в преодолении этого препятствия играет национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Основная задача этого проекта заключается в внедрении автоматизированных и роботизированных технологий для улучшения организации дорожного движения и повышения эффективности контроля за соблюдением правил дорожного движения [32].

Современный уровень технологического развития комплексов фотовидеофиксации (ФВФ) действительно высок. После завершения конкуренции среди разработчиков за улучшение функционала камер, обычно следует снижение их стоимости. Это, в сочетании с возрастающим интересом как региональных, так и федеральных властей к повышению безопасности на дорогах, предполагает значительное увеличение количества установленных комплексов.

Таким образом, регионы могут не только устанавливать сотни, но и тысячи таких комплексов, значительно увеличивая плотность их размещения. Пример Москвы, где контролируется почти вся дорожная сеть, демонстрирует, что это эффективный способ повышения безопасности дорожного движения. Высокая плотность камер влияет на поведение водителей, заставляя их придерживаться правил, менять стиль вождения и повышать вежливость на дорогах. Кроме того, развитие сети комплексов ФВФ открывает возможности для создания новых сервисов на уровне регионов, таких как системы безопасности (интеграция комплексов с системами силовых структур) и концепция «умного города».

С 1 сентября 2024 года устанавливаются требования к камерам для фиксации нарушений правил дорожного движения [47]. В частности, камеры (стационарные, передвижные, мобильные средства фиксации нарушений ПДД) должны обеспечивать контроль за соблюдением ПДД и осуществлять фиксацию в зоне своего обзора всех нарушений, для выявления которых они предназначены, независимо от усмотрения и без какого-либо непосредственного воздействия на них человека, а также должны быть утверждены в качестве средств измерений, иметь соответствующий сертификат и действующее свидетельство о метрологической поверке.

Информация о местах установки стационарных, передвижных средств фиксации и (или) маршрутах движения транспортных средств с размещенными на них мобильными средствами фиксации должна быть общедоступной и размещаться на официальном сайте МВД. Фиксация нарушений камерами, не соответствующими установленным требованиям, и передача полученной с их помощью информации в уполномоченные органы не допускаются, а в случае если указанная фиксация произошла, полученная с помощью таких средств фиксации информация не допускается для использования в целях привлечения к административной ответственности за нарушение ПДД [53].

Перспективы развития систем автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения включают несколько ключевых направлений: Интеграция с искусственным интеллектом и машинным обучением: Это позволит системам более эффективно распознавать нарушения, адаптируясь к различным условиям дорожного движения и улучшая точность фиксации нарушений.

Расширение функциональности: В будущем системы могут быть оборудованы дополнительными функциями, такими как распознавание номерных знаков в разных странах, определение типов транспортных средств, а также фиксация других видов нарушений (например, использование мобильного телефона во время вождения).

Большая точность и скорость обработки данных: Улучшение алгоритмов и повышение мощности обработки позволит системам быстрее и точнее обрабатывать большие объемы данных.

Интеграция с умными городскими системами: Системы могут быть интегрированы с другими элементами умных городов, такими как системы управления дорожным движением, что позволит более эффективно управлять трафиком и предотвращать пробки.

Развитие системы связи между транспортными средствами и инфраструктурой: Это позволит транспортным средствам получать информацию от дорожных камер и других источников в реальном времени, предупреждая водителей о потенциальных нарушениях и улучшая безопасность дорожного движения.

Улучшение защиты данных и конфиденциальности: По мере развития технологий возникают вопросы о защите персональных данных и конфиденциальности. Будет важно разрабатывать системы таким образом, чтобы обеспечивать защиту данных водителей.

Международная стандартизация и совместимость: Развитие единых стандартов для систем автоматической фиксации может способствовать их эффективному взаимодействию и совместимости на международном уровне.

Глава 3 Проблемы привлечения к административной ответственности за правонарушения в сфере дорожного движения, применяя системы автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения

3.1. Современные вопросы при обжаловании правонарушений зафиксированных с использованием систем автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения

Раздел законодательства затрагивающий раздел правонарушений зафиксированных с использованием систем автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения, достаточно молодой. Понятие автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения появилось только в 2008 году.

Ежегодно стабильно увеличивается количество автотранспорта в России и водителей автотранспортных средств. Тенденция к обоюдному увеличению количества (автотранспорт, водители) приводит и к увеличению штрафов за нарушения ПДД.

С развитием систем автоматической фиксации нарушений ПДД происходит и обновление законодательства в сфере безопасности дорожного движения.

Во многих случаях судебная практика вносит уточнения и разъяснения по новому развивающемуся юридическому разделу в сфере безопасности дорожного движения - правонарушения зафиксированные с использованием систем автоматической фиксации нарушений ПДД.

В 2019 году Верховный суд обобщил судебную практику и выпустил постановление №20 от 25.06.2019 года «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях».

Статья 2.61 и часть 3 статьи 28.6 КоАП РФ определяют специальный порядок административного наказания за нарушения в сфере дорожного движения, зафиксированные автоматически работающими устройствами, оснащенными функциями фото-, киносъемки и видеозаписи. В таких случаях не требуется составление протокола о правонарушении, а решение выносится без участия владельца транспортного средства согласно порядку, установленному статьей 29.10 КоАП РФ.

Автоматический режим работы технического устройства означает его функционирование без прямого человеческого вмешательства. Такое устройство установлено либо в фиксированном месте, либо перемещается на транспортном средстве по определенному маршруту. Оно автоматически регистрирует все нарушения в рамках своего обзора, которые предусмотрены для его обнаружения, не завися от воли или решения любого лица.

Учитывая, что для описания административного правонарушения важны место и время его происхождения, данные, собранные автоматическими техническими средствами, обязаны включать эту информацию.

Технические устройства, функционирующие в автоматическом режиме, должны быть сертифицированы, в том числе как измерительные средства, и иметь действующее свидетельство метрологической поверки. Их использование должно соответствовать нормативным документам, определяющим правила их применения. В описании типа измерительного средства должны быть указаны его метрологические характеристики, описан алгоритм работы программного обеспечения для обнаружения и фиксации правонарушений, а также перечислены типы нарушений, которые оно может распознавать. Если в процессе рассмотрения жалобы или протеста на решение о назначении административного наказания за правонарушение, обнаруженное и зафиксированное таким устройством, возникают сомнения в его корректной работе, в том числе на основании доводов жалобы, судья имеет право запросить документацию, подтверждающую указанные данные.

В свете этого, если нарушение правил дорожного движения было зарегистрировано с использованием технических средств, не находящихся в автоматическом режиме, или с применением других устройств (например, телефона, видеокамеры, видеорегистратора), то специальный порядок привлечения к ответственности не применяется. В таких случаях должностное лицо в соответствии с частью 1 статьи 28.6 КоАП РФ выносит решение по административному делу или составляет протокол о нарушении в отношении водителя согласно части 1 статьи 28.2 КоАП РФ. Может также быть вынесено определение о возбуждении дела и проведении административного расследования в соответствии со статьей 28.7 КоАП РФ. Материалы, полученные с использованием этих технических средств, включая фото- и киносъемку, видеозаписи, могут быть приобщены к делу как доказательства нарушения, оцениваемые по правилам статьи 26.11 КоАП РФ. Когда нарушение правил дорожного движения регистрируется автоматически работающим техническим средством, ответственность за это правонарушение возлагается на собственника (владельца) транспортного средства, вне зависимости от того, является ли он физическим или юридическим лицом, согласно части 1 статьи 2.6.1 КоАП РФ.

Если собственник (владелец) транспортного средства не согласен с решением о назначении административного наказания за нарушение, зафиксированное автоматически работающими техническими средствами, и обжалует его, он может быть освобожден от ответственности. Это возможно, если в процессе рассмотрения жалобы подтвердятся утверждения о том, что в момент фиксации нарушения транспортное средство находилось во владении или использовании другого лица, или было утрачено в результате противоправных действий третьих лиц, согласно части 2 статьи 2.6.1 и примечанию к статье 1.5 КоАП РФ. Однако, собственник должен предоставить доказательства своей невиновности.

В качестве подтверждения того, что транспортное средство находилось в пользовании или во владении другого лица, могут служить, например,

полис обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств с отметкой о разрешении управления транспортом другому лицу, договор аренды или лизинга транспортного средства, а также показания свидетелей или человека, который управлял транспортом в момент фиксации нарушения. Эти и другие доказательства будут рассмотрены и оценены согласно правилам статьи 26.11 КоАП РФ.

Собственник или владелец транспортного средства должен следовать правилам, касающимся движения тяжеловесных и/или крупногабаритных транспортных средств, а также обеспечить наличие специального разрешения для их движения по автодорогам, согласно статье 31 Федерального закона № 257-ФЗ от 8 ноября 2007 года. В соответствии с этим, если в момент совершения административного правонарушения по частям 1–6 статьи 12.21.1 КоАП РФ, связанного с нарушением правил движения таких транспортных средств, транспорт находится не у собственника, но в пользовании или владении другого лица, это не освобождает собственника от ответственности, если транспортное средство управляется водителем по трудовому договору с собственником. Следовательно, в рамках этих обязанностей, транспортное средство не считается вышедшим из владения собственника или владельца.

При рассмотрении апелляции собственника или владельца прицепа на решение о нарушении правил дорожного движения, принятое согласно части 3 статьи 28.6 КоАП РФ, важно учитывать, что уникальные конструктивные характеристики прицепа и его неспособность к самостоятельному перемещению без тягача не являются автоматическим основанием для освобождения от ответственности, например, в случаях нарушения правил остановки или стоянки. Владелец прицепа имеет право предъявить доказательства того, что в момент правонарушения транспортное средство, к которому был прицеплен прицеп, управлялось другим лицом, например, при превышении скорости.

В процессе пересмотра решения о наложении административного наказания за нарушение, зафиксированное с помощью автоматически работающих технических средств, следует тщательно изучить аргументы лица, против которого было вынесено постановление, касающиеся его неспособности прекратить нарушение после его фиксирования из-за условий дорожного движения на этом участке. Например, если расположение этих технических средств не дало возможности водителю уменьшить скорость без риска создания аварийной ситуации или покинуть полосу, предназначенную для маршрутного транспорта, без нарушения дорожной разметки 1.1, это может указывать на его невиновность в совершении последующего нарушения, описанного в одной из частей статьи 12.9, части 1 статьи 12.16 или части 1.1 статьи 12.17 КоАП РФ.

Если в ходе судебного разбирательства выявляются причины или обстоятельства, которые способствовали совершению административного правонарушения, это может служить основанием для подачи представления к лицам, ответственным за организацию дорожного движения, в соответствии со статьей 29.13 КоАП РФ [37].

24.07.2018 года, Верховный суд предоставил важные разъяснения, которые актуальны для всех водителей, касающиеся спорных моментов оштрафования на основе фото- и видеодоказательств нарушений правил. По решению Верховного суда, одной фотографии для подтверждения нарушения недостаточно. Таким образом, и ГИБДД, и судебные органы обязаны предоставлять доказательства факта нарушения.

Денис Алдашин получил штраф от Центра фотовидеофиксации ГИБДД Самарской области за нарушение, которое не отражено на фото - поворот налево или разворот, запрещённый знаками или разметкой. Суды первой и апелляционной инстанции поддержали решение, несмотря на отсутствие доказательств на фото и неправильное использование отзыва инспектора. Верховный суд не согласился с ними, указав на недостаточность доказательств на фото и несоблюдение процедур исследования доказательств

и выяснения всех обстоятельств по делу, как требует КоАП. Конституционный суд также неоднократно подчеркивал необходимость полного и объективного разрешения дел об административных правонарушениях [21].

До недавнего времени в российском законодательстве отсутствовало четкое определение понятия "средняя скорость". Это привело к тому, что Верховный Суд РФ принял постановление, согласно которому постановление об административном правонарушении, предусмотренном статьей 12.19 КоАП РФ, не может быть рассмотрено без указания точного времени и места совершения правонарушения.

На основании постановления Верховного Суда и писем Генеральной Прокуратуры и МВД России, до внесения изменений в законодательство, штрафы за среднюю скорость не применялись.

Пока понятие "средняя скорость" не включено в КоАП РФ и ПДД, штрафы за ее превышение считаются незаконными. Водители, получившие такие штрафы, имеют право обжаловать их.

Пример судебной практике по отмене штрафов за «среднюю скорость»

Верховный Суд РФ, рассмотрев жалобу водителя Николая Баусова, отменил решения предыдущих судебных инстанций, которые признали его виновным в превышении скорости на основе средней скорости, зафиксированной автоматическими средствами фотовидеофиксации. 20.08.2018 года Баусов был обвинен в превышении скорости на 25 км/ч на определенном участке дороги и оштрафован на 500 рублей.

Однако судья Верховного Суда указал на недостатки в рассмотрении дела: в постановлении не были точно указаны время и место совершения нарушения. Баусов утверждал, что должностным лицом неправильно определено время и место совершения правонарушения, так как была указана только средняя скорость его транспортного средства, что противоречит нормам законодательства.

Судья Верховного Суда пришел к выводу, что дело было рассмотрено с нарушением процессуальных требований, и решения нижестоящих судов были отменены. Дело было направлено на новое рассмотрение в Вяземский районный суд Смоленской области для всестороннего, полного и объективного рассмотрения с учетом всех обстоятельств. [34]

3.2 Спорные правовые вопросы привлечения к административной ответственности

Обозначим основные спорные правовые вопросы, связанные с привлечением к административной ответственности при использовании систем автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения. Вот некоторые ключевые аспекты, которые часто вызывают дискуссии:

- точность и надежность оборудования: Вопросы касаются того, насколько точно оборудование фиксирует нарушения, и есть ли гарантии от ошибок;
- идентификация водителя: Автоматические системы фиксируют нарушения транспортным средством, но не идентифицируют водителя. Это порождает вопросы о справедливости наказания владельца автомобиля;
- юридическая действительность доказательств: Обсуждение того, могут ли данные, собранные автоматическими системами, быть признаны допустимыми доказательствами в суде;
- право на обжалование: Возможности и процедуры обжалования решений, принятых на основе данных с автоматических систем фиксации;
- защита персональных данных: Как обеспечивается конфиденциальность и защита персональных данных владельцев и водителей автомобилей;

- пропорциональность наказания: Вопросы, связанные с соразмерностью наказаний за нарушения, зафиксированные автоматически;
- регуляторная и законодательная база: Обсуждение необходимости изменений в законодательстве для регулирования использования таких систем и их соответствия существующим законам.

Эти аспекты важны для понимания как юридических оснований применения систем автоматической фиксации, так и этических и практических соображений, связанных с их использованием.

На примере можно рассмотреть вопросы, связанные с соразмерностью наказаний за нарушения, зафиксированные САФ нарушений ПДД.

Современный образ жизни трудно представить без использования автомобиля. Этот вид транспорта нашел свое применение во всех аспектах сегодняшней жизни и ее поддержания. В России число автомобилей, зарегистрированных каждый год, постоянно увеличивается. Согласно статистике, в 2000 году в стране было зарегистрировано примерно 25 миллионов автомобилей, в 2010 году - около 40 миллионов, а к 2022 году эта цифра достигла приблизительно 57 миллионов [45]. Дорожная инфраструктура неуклонно совершенствуется и расширяется. С каждым годом государство инвестирует значительные финансовые ресурсы в развитие этой сферы. Также особое внимание уделяется повышению уровня дисциплины на автодорогах России. В стране существует обширная законодательная база, направленная на обеспечение безопасности дорожного движения.

Повышение безопасности на дорогах является ключевой задачей для государства и занимает важное место в списке приоритетов. Для этого реализуются масштабные проекты, направленные на улучшение безопасности в дорожном движении. Одним из таких проектов является выполнение Федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения". В рамках этой программы за период 2006-2012 годов

была внедрена система автоматической фиксации нарушений Правил дорожного движения на государственном уровне [35].

К концу 2022 года в России было установлено более 25 тысяч комплексов для автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения [9].

Обсуждение справедливости наказаний за нарушения правил дорожного движения (ПДД) не представляется целесообразным. Существует общее мнение, что справедливые и законные штрафы способствуют повышению дисциплины среди водителей и других участников дорожного движения. Исследователи в области безопасности дорожного движения подчеркивают, что ключевым фактором является обеспечение высокой вероятности выявления нарушений, что реализует на практике принцип неизбежности наказания [25], это способствует профилактике последующих нарушений правил дорожного движения.

Тема соответствия размера штрафа степени нарушения всегда остается важной. Мнения о том, что необходимо регулярно увеличивать штрафы за нарушения правил дорожного движения, широко распространены. В целях улучшения дисциплины водителей, руководство ГИБДД России рассматривает, среди прочего, возможность увеличения штрафов за повторные нарушения ПДД [22].

Вопрос о законности и корректности применения сотрудниками ГИБДД штрафов за повторные нарушения ПДД, зафиксированные автоматизированными техническими устройствами, оснащенными фото-, киносъёмочным и видеозаписывающим оборудованием (известными как комплексы ФВФ), на сегодняшний день остается актуальным. Есть ли полное использование законодательных полномочий ГИБДД при наложении административных штрафов за повторные однородные нарушения ПДД?

В Административном кодексе Российской Федерации (далее - КоАП РФ) [19] установлен конкретный порядок наложения административных

санкций за нарушения правил дорожного движения, зарегистрированные с помощью комплексов ФВФ. Этот порядок предусматривает следующее:

- материалы фото-, видео- и киносъемки, зафиксированные комплексами ФВФ, направляются в подразделение ГИБДД, которое отвечает за конкретный участок дороги. По государственному регистрационному номеру автомобиля идентифицируют владельца транспортного средства и его адрес проживания;
- когда нарушение ПДД фиксируется комплексами ФВФ, сотрудники ГИБДД не составляют протокол об административном правонарушении. Вместо этого они выносят решение без присутствия владельца автомобиля. Копия решения по делу об административном правонарушении вместе с материалами, полученными от комплексов ФВФ, отправляется владельцу автомобиля по почте заказным письмом в течение трех дней после принятия решения или в виде электронного документа через Единый портал государственных и муниципальных услуг, если лицо зарегистрировано на данном портале и согласно на получение таких решений через информационные технологии, согласно части 3 статьи 28.6 КоАП РФ;
- постановление по делу об административном правонарушении, вместе с приложенными материалами, зафиксированными комплексами ФВФ, составляется в виде электронного документа. Для обеспечения юридической силы этого документа он должен быть подписан усиленной квалифицированной электронной подписью, как требуется по части 6 статьи 29.10 КоАП РФ. Бумажная копия этого постановления создается путем преобразования электронного документа в печатный вид и отправляется лицу, привлеченному к ответственности, в течение трех дней с момента принятия постановления;

- когда нарушение ПДД выявляется с использованием комплексов ФВФ, в качестве административного наказания применяется штраф. В таком случае определяется минимально возможный размер штрафа в рамках санкций, предусмотренных соответствующей статьей. Если в случае нарушения предусмотрены административные санкции, такие как лишение права управления автомобилем или административный арест, но штраф не предусмотрен, тогда наказание устанавливается в виде штрафа в размере 5000 рублей, согласно части 3 статьи 28.6 и части 3.1 статьи 4.1 КоАП РФ;
- нарушители имеют возможность воспользоваться льготой при уплате штрафов ГИБДД. С 2016 года КоАП РФ дополнен частью 3 статьи 32.2, которая устанавливает льготный период для оплаты определенных штрафов ГИБДД. Этот период составляет не более двадцати дней с момента вынесения постановления о наложении административного штрафа. В течение этого времени нарушитель может оплатить штраф в размере 50% от общей суммы наложенного штрафа;
- согласно части 1 статьи 2.6.1 КоАП РФ, за данное правонарушение отвечает собственник (владелец) транспортного средства, который может быть как физическим, так и юридическим лицом.

Совершение повторного административного нарушения считается обстоятельством, усугубляющим административную ответственность, как это определено в статье 4.3 КоАП РФ. Под повторным понимается совершение однотипного административного правонарушения в период, когда нарушитель уже находится под административным воздействием за аналогичное нарушение, согласно статье 4.6 КоАП РФ, что указано в пункте 2 части 1 статьи 4.3 КоАП РФ. В статье 4.6 КоАП РФ приводятся правила для расчета срока действия административного наказания.

Согласно законодательству, лицо считается совершившим повторное административное правонарушение, если оно нарушило правила в период с момента вступления в силу решения о наложении административного наказания за аналогичное нарушение и до окончания одного года после исполнения этого решения. Как указывается в части 1 статьи 4.6 КоАП РФ, лицо считается подвергнутым наказанию с дня вступления постановления в законную силу до окончания одного года после его исполнения. При наказании в виде административного штрафа, данный срок считается с дня его уплаты.

Что подразумевается под термином "однородное административное правонарушение"?

Пленум Верховного Суда предоставил разъяснения с примерами относительно того, что считается однородным административным правонарушением [36]: «При этом необходимо иметь в виду, что однородным считается правонарушение, имеющее единый родовой объект посягательства, независимо от того, установлена ли административная ответственность за совершенные правонарушения в одной или нескольких статьях КоАП РФ (например, совершение лицом, считающимся подвергнутым административному наказанию за нарушение правил дорожного движения по части 2 статьи 12.9 КоАП РФ, административного правонарушения в области дорожного движения, предусмотренного частью 4 статьи 12.15 КоАП РФ)».

Судебная практика также установила, что правонарушения, отнесенные к одной и той же главе КоАП РФ, считаются однородными. Это подтверждается решением Девятого арбитражного апелляционного суда от 19 марта 2019 года по делу № 09АП-2384/2019, связанному с делом № А40-263378/18.

КоАП РФ содержит обширный список нарушений правил дорожного движения, за повторное совершение которых в течение года ГИБДД налагает

штрафы, размер которых значительно больше первоначально выписанных штрафов:

- превышение скорости на 40-60 км/ч, как указано в части 3 статьи 12.9 КоАП. За первое нарушение штраф составляет 1000 рублей (с льготой - 500 рублей). За повторное нарушение штраф увеличивается до 2000 рублей, при этом льгота не применяется;
- превышение скорости на 60-80 км/ч, как описано в части 4 статьи 12.9 КоАП. За первое такое нарушение предусмотрен штраф в размере 2000 рублей (с льготой - 1000 рублей). При повторном нарушении размер штрафа составляет 5000 рублей, и льгота на него не распространяется;
- превышение скорости свыше 80 км/ч, как указывается в части 4 статьи 12.9 КоАП. В случае первого нарушения, штраф устанавливается в размере 5000 рублей (с возможностью уменьшения до 2500 рублей при оплате в льготный период). За повторное нарушение штраф также составляет 5000 рублей, но льгота на него не применяется;
- выезд на полосу встречного движения, как это описано в части 4 статьи 12.15 КоАП. За первое нарушение предусмотрен штраф в размере 5000 рублей (при оплате в льготный период размер штрафа снижается до 2500 рублей). При повторении нарушения штраф остается 5000 рублей, и льготные условия не применяются;
- проезд на запрещающий сигнал светофора, как это указано в части 1 статьи 12.12 КоАП, влечет за собой штраф в размере 1000 рублей за первое нарушение, который может быть снижен до 500 рублей при оплате в льготный период. За повторное нарушение штраф увеличивается до 5000 рублей, без предоставления льгот;
- проезд на запрещающий сигнал светофора на железнодорожном переезде, как это определено в части 1 статьи 12.10 КоАП, ведет к наложению штрафа в размере 5000 рублей за первое нарушение,

который может быть уменьшен до 2500 рублей при оплате в льготный срок. В случае повторного нарушения, штраф остается 5000 рублей, льготы не предусмотрены;

- а также другие типы повторных нарушений правил дорожного движения.

В реальности, при выписывании штрафов за повторные однородные нарушения ПДД, зафиксированные комплексами ФВФ, сотрудники ГИБДД не всегда полностью придерживаются норм законодательства и рекомендаций судебной практики.

Инспекторы ГИБДД налагают штрафы за повторное нарушение одного и того же вида нарушений правил дорожного движения, зафиксированных с помощью приборов фото- и видеофиксации, только в случаях, когда эти нарушения соответствуют определенным статьям Кодекса об административных правонарушениях РФ. Например, если первое нарушение было зафиксировано по части 1 статьи 12.12, то штраф за повторное нарушение будет наложен только в случае его фиксации по той же части статьи кодекса. В случае фиксации нарушения по другой части статьи, ГИБДД не рассматривает это как повторное однородное нарушение и штраф за такое нарушение не будет выписан, как повторное однородное нарушение. ГИБДД применяет штрафы за повторные нарушения правил дорожного движения, фиксируемые фото- и видеокомплексами, согласно следующей процедуре. Рассмотрим пример: водитель превысил скорость на 20 км/ч 1 октября 2022 года (часть 2 статьи 12.9 КоАП РФ). Нарушение было зарегистрировано комплексом, и на этой основе ГИБДД выдало постановление о нарушении 5 октября 2022 года. Водитель не обжаловал решение, и оно вступило в силу через 10 дней, 17 октября 2022 года.

Затем, 20 октября 2022 года, водитель снова нарушил ПДД, превысив скорость на 40 км/ч (часть 3 статьи 12.9 КоАП РФ). Это нарушение также было зафиксировано прибором автоматической фиксации, в результате чего ГИБДД выдало новое постановление 25 октября 2022 года. Водитель имел

право оплатить этот штраф со скидкой 50%, составляющей 500 рублей. Однако, поскольку это нарушение было повторным по отношению к первому от 17 октября, ГИБДД должна была рассматривать его как повторное однородное нарушение ПДД и применить максимальный штраф в размере 2000 рублей, предусмотренный частью 3 статьи 12.9 КоАП РФ (без скидки за повторное нарушение).

Водитель оплатил штрафы 1 ноября 2022 года. Если с 1 ноября 2022 года по 1 ноября 2023 года водитель не будет привлечен к ответственности по главе 12 КоАП РФ, срок учета повторных нарушений истечет 1 ноября 2023 года. Только после этой даты водитель сможет воспользоваться 50% скидкой при оплате штрафов за нарушения ПДД, указанные в главе 12 КоАП РФ.

Сотрудники ГИБДД, задействованные в оформлении административных правонарушений ПДД, обнаруженных при помощи фото- и видеофиксирующих комплексов, сталкиваются с колоссальным объемом работы. В 2022 году, в России благодаря работе данных комплексов, сотрудниками ГИБДД было оформлено 183,5 миллионов постановлений об административных правонарушениях на общую сумму приблизительно 112,9 миллиарда рублей [9].

Процесс оформления штрафов за нарушения ПДД, зафиксированные фото- и видеокомплексами и выносимых сотрудниками ГИБДД, должен быть полностью автоматизирован. Это требует высокотехнологичного технического и программного обеспечения. Кроме того, важно, чтобы все требования и указания действующего законодательства были должным образом интегрированы и регулярно обновлялись в используемом программном обеспечении [14].

Качество приборов фиксации должно соответствовать не только прилагаемым к оборудованию документам (паспорт, руководство по эксплуатации, свидетельство о поверке), но и фактически работать согласно заявленным в документации характеристикам. В Красноярском крае Заказчик

не принял от Исполнителя и не ввел в эксплуатацию дорогостоящее оборудование автоматической фиксации нарушений ПДД, так как оборудование не соответствовало заявленным в технической документации характеристикам. Фактически оборудование фиксации нарушений ПДД некорректно производило измерение скорости проходящего транспорта искажая реальную скорость на 20-30%. В результате государственный контракт на сумму 196 647 225,94 руб. был расторгнут в судебном порядке. На Исполнителя наложен штраф в размере 2 959 671,00 руб., 12 856 794,87 руб. неустойки, 57 918,64 руб. судебных расходов по уплате государственной пошлины [43].

На протяжении всего времени применения САФ нарушений ПДД часто возникает проблема, что автовладельцу приходят ошибочные штрафы (часто приходят штрафы другого автомобиля нарушившего ПДД, при этом государственные номера на фотоматериалах совпадают). Обжаловать такие штрафы необходимо и это является единственной защитой неправильных действий сотрудников ГИБДД выписавших ненадлежащий штраф. Но уложиться в законные 10 календарных дней для обжалования незаконного штрафа бывает очень проблематично.

Московская автомобилистка два года боролась с ГИБДД из-за штрафов от водителя с поддельным номером, идентичным ее автомобилю. Проблема решилась после обращений автомобилистки в соцсети. Несмотря на многочисленные жалобы и посещения ГИБДД, штрафы продолжали поступать. Полиция и прокуратура не предоставили ответов, но публикации в соцсетях остановила штрафы. В случае неправомерного использования номеров, водителям советуют обратиться в МВД. По данным эксперта, система «Поток» и новая система ГИБДД «Паутина» могут помочь в решении проблемы с машинами-двойниками, но сокращения сотрудников ГИБДД и нежелание дополнительной работы затрудняют поиски нарушителей [40].

3.3 Основные направления развития законодательства в сфере безопасности дорожного движения, при применении систем автоматической фиксации нарушений

Примерно 1,19 миллиона человек ежегодно умирают в мире в результате дорожно-транспортных происшествий. Дорожно-транспортный травматизм является основной причиной смерти детей и молодых людей в возрасте от 5 до 29 лет. 92% смертельных случаев на дорогах в мире происходят в странах с низким и средним уровнем дохода, несмотря на то, что в этих странах сосредоточено около 60% транспортных средств в мире. Более половины всех смертей в результате дорожно-транспортных происшествий приходится на уязвимых участников дорожного движения, включая пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов. Дорожно-транспортные происшествия обходятся большинству стран в 3% их валового внутреннего продукта. Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций поставила амбициозную цель сократить вдвое глобальное число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий к 2030 году (A/RES/74/299) [58].

С 1 сентября 2024 года вступит в действие новый закон, который ужесточает правила использования дорожных камер (Федеральный закон от 29.05.2023 N 197-ФЗ "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"). Закон требует определенных мер, таких как установка камер в определенных местах и соблюдение правил для их использования. Подробности технических аспектов будут определены в отдельном постановлении правительства, которое находится на стадии согласования.

В законе указывается, что камеры для фиксации одних и тех же нарушений, например, превышение скорости, не могут быть размещены ближе чем 1 км в населенных пунктах и 5 км за городом. Однако, могут быть исключения в зависимости от ситуации на дороге.

Также нововведение заключается в том, что дорожные службы должны устанавливать камеры так, чтобы они не закрывали дорожные знаки и светофоры. Если камера передвижная и используется за городом, то зону контроля можно обозначать информационными щитами на расстоянии 150–300 метров перед зоной контроля. Региональные власти должны предоставлять информацию о новых камерах ГИБДД не менее чем за 20 дней.

Некоторые ассоциации и компании считают, что закон нуждается в доработке, особенно в отношении мест установки камер и расстояния между ними. Некоторые сомневаются в выполнении требования о минимальной дистанции в 1 км между камерами.

Также ожидается внесение изменений в Кодекс об административных правонарушениях, чтобы запретить выносить штрафы с камер, установленных в нарушение правил или неправильно обозначенных [11].

В настоящее время Госавтоинспекция разрабатывает новый стандарт для регулирования работы систем фотовидеофиксации, учитывая современные технологические и административные изменения. Сейчас действуют два ГОСТ по САФ нарушений ПДД (ГОСТ Р 57144 и ГОСТ Р 57145, действуют с 2016 года). Данные ГОСТы с учетом развития САФ требуют доработки и изменения.

Новый стандарт устанавливает подробные требования к материалам и методам фотовидеофиксации для вынесения штрафных постановлений, что способствует защите прав автовладельцев.

Обязательна синхронизация фотовидеокомплексов с знаками переменной информации, чтобы учитывать изменения ограничений на дорогах в зависимости от погодных условий и обстановки.

Например, при превышении скорости требуется наличие двух высококачественных фотографий (общего вида и номера транспортного средства) для четкой идентификации категории автомобиля. Если водитель движется без пристегнутого ремня безопасности, это также должно быть ясно видно на отдельной увеличенной фотографии. В случае выезда автомобиля на выделенную полосу или одностороннюю дорогу, на снимках должны быть видны дорожная инфраструктура и дорожные знаки. При нарушениях на перекрестках требуется как минимум четыре фотографии. Если водитель не уступил дорогу пешеходу, то должно быть сделано три снимка, на одном из которых должны быть видны приближающийся автомобиль и пешеход на пешеходном переходе, а на другом — и автомобиль, и пешеход одновременно. Кроме того, требуется наличие видеозаписи, которая подтверждает, что пешеход изменил свой маршрут или остановился в результате движения автомобиля.

Еще одним важным аспектом, установленным в новом ГОСТе, является обязательная синхронизация комплексов с знаками переменной информации, цифровыми указателями или табло, где ограничения скорости меняются в зависимости от погодных условий и текущей дорожной обстановки. Например, если скоростной лимит при тумане или дожде уменьшился с 90 до 60 км/ч, то установленная впереди камера будет автоматически реагировать на эти изменения, перенастраиваясь соответственно. Когда погодные условия улучшатся, настройки вернуться к предыдущим значениям. Если водитель превысит скорость в зоне действия электронного знака, на фотографии должен быть виден данный указатель.

Программное обеспечение фотовидеокамер должно контролировать внутренние параметры, чтобы обеспечивать корректную фиксацию нарушений.

Новый стандарт классифицирует САФ нарушений ПДД на стационарные, передвижные и мобильные. Стационарные устанавливаются на опорах вдоль дорог, передвижные имеют возможность оперативно

размещать САФ в очагах аварийности (па типу «треног»), мобильные устанавливаются в автомобилях (патрульные автомобили ГИБДД, автомобили служб контроля за дорожным движением).

Существующие комплексы, установленные до принятия нового стандарта, могут продолжать использоваться до окончания срока их эксплуатации.

Эксперты и ассоциации в области фотовидеофиксации поддерживают разработку нового стандарта как необходимую для учета современных технологических и законодательных требований [7].

В течение 2022 года было выписано 201 миллион штрафов за нарушения правил дорожного движения, что составляет увеличение на 12% по сравнению с 2021 годом, и суммарная сумма штрафов составила 136,8 миллиарда рублей, что означает увеличение на 6,7%. Более 90% всех штрафов были наложены с использованием камер фотовидеофиксации, их было 183,5 миллиона, что представляет рост на 14%, и сумма штрафов составила 112,8 миллиарда рублей, увеличившись на 8%.

При рассмотрении статистики по регионам, ситуация следующая: наибольшее количество нарушений ПДД и соответственно наложенных штрафов зафиксировано в Москве, где выписано 39,3 миллиона постановлений на сумму 30,3 миллиарда рублей. Причем увеличение по сравнению с предыдущим годом заметно большее - 23% по количеству и 27,8% по денежной сумме (не включая штрафы за нарушение правил использования платных парковок, стоянку на газонах и тому подобное, за что отвечает Московская автодорожная инспекция, или МАДИ). Сумма, полученная от камер фотовидеофиксации в Москве через ГИБДД, сравнима с бюджетом других городов, таких как, например, Красноярск.

В Подмоскowie показатели немного скромнее: 31,3 миллиона штрафов на сумму 19 миллиардов рублей, что означает увеличение на 3,9% и 5,5% соответственно. В Санкт-Петербурге было выписано 9,6 миллиона штрафов на сумму 4,4 миллиарда рублей, в Краснодарском крае - 7,7 миллиона (на 4,9

миллиарда рублей), в Татарстане - 7 миллионов (на 4,8 миллиарда рублей), в Свердловской области - 5,6 миллиона (на 2,9 миллиарда рублей), в Башкирии - 5,6 миллиона (на 2,4 миллиарда рублей), в Самарской области - 4,2 миллиона (на 2,3 миллиарда рублей) и так далее.

Следует учесть следующий факт: количество нарушений, зафиксированных камерами, находится в стадии роста, и параллельно увеличивается количество самих автоматических комплексов, установленных на российских дорогах. Если в конце 2021 года их было примерно 23 тысячи, то к началу 2023 года, согласно данным МВД, их число уже составляет 25 тысяч (а по национальному проекту "Безопасные качественные дороги" в ближайшие годы планируется добавить еще не менее 10 тысяч камер). В Москве их количество выросло до 3,8 тысяч, и 500 из них были обновлены и получили новые функции. Интересно, что список регионов с самым большим количеством собранных штрафов полностью совпадает со списком областей, где установлено наибольшее количество камер.

Тем не менее, согласно данным Госавтоинспекции, аварийность в стране последовательно снижается: за период с января по декабрь 2022 года произошло 126,7 тысяч ДТП, что на 5% меньше, чем в предыдущем году. Таким образом, общая картина показывает, что качество вождения, возможно, улучшается, но количество зафиксированных нарушений все равно увеличивается.

Между тем, количество задолженностей по штрафам ГИБДД увеличилось. По информации, предоставленной Федеральной службой судебных приставов (ФССП), на основе данных, поступивших из ГИБДД, за 2022 год было начато 26,3 миллиона исполнительных производств, что превышает показатели 2021 года на 12,8%. Удалось взыскать средства в 93% случаев, что составляет сумму 17,1 миллиарда рублей.

Интересно отметить, что среди нарушений, зафиксированных камерами, сравнительно немного серьезных нарушений ПДД. В основном это превышение скорости на 20-40 км/ч. Кроме того, как сообщили в

Московском Центре организации дорожного движения (ЦОДД), камеры в настоящее время способны обнаруживать 59 различных видов нарушений ПДД, включая остановку на "вафельной" разметке, несоблюдение правил при переходе пешеходов, вождение с выключенными фарами ближнего света (или дневными ходовыми огнями), непристегнутый ремень безопасности и использование водителем мобильного телефона. "Камеры действительно способствуют соблюдению дисциплины среди водителей", - подчеркивают в ГИБДД.

Но и сегодня обжаловать штраф полученный от камер фиксации очень сложно. Не зря в народной молве существует мнение: система построена так, что доказать свою правоту очень сложно, проще заплатить штраф чем его обжаловать.

В январе 2023 года также появилась информация в СМИ о возможных штрафах для водителей за нарушения ПДД на основе фотографий, которые будут отправлять равнодушные граждане через некое приложение, которое на данный момент еще не имеет официального названия. Однако важно отметить, что на данный момент речь идет только о разработке программного обеспечения, и согласно заключенному контракту разработчик должен будет представить готовый продукт в 2024 году. Это не означает, что приложением можно будет немедленно пользоваться, так как существуют юридические аспекты, которые требуют урегулирования.

Идея создания "Народного инспектора" обсуждается уже много лет, и в некоторых регионах уже существуют свои местные аналогичные программы, такие как "Помощник Москвы" в столице, "Добродел" в Подмосковье и "Народный инспектор" в Татарстане. С их помощью ранее выносились постановления в отношении автовладельцев, преимущественно за неправильную парковку. Однако Верховный суд принял решение о том, что фотографии, сделанные на мобильные телефоны и планшеты, не могут рассматриваться как автоматическая фиксация нарушения. Таким образом, хотя система кажется рабочей и штрафы по аналогичным приложениям уже

могут быть выписаны (хоть и не так массово, как ранее), решения ГИБДД и административных комиссий за данные зафиксированные нарушения ПДД по-прежнему могут быть отменены судами.

С 11 января 2023 года начали действовать некоторые изменения в Кодексе об административных правонарушениях, касающиеся наказания за выбрасывание мусора на дорогах. В данной ситуации камеры фотовидеофиксации предназначены для облегчения жизни обществу. Как пояснили представители компании "МВС Групп", которая является оператором фотовидеосистем в Московской области, современный уровень технологического развития позволяет комплексам идентифицировать даже мелкий мусор, выброшенный из окна автомобиля. Предполагается, что за такие нарушения будет нести ответственность владелец автомобиля. Однако на данный момент отсутствует регламент, который бы описывал требования к доказательной базе в случае таких правонарушений. В связи с этим использование автоматических технических средств контроля на данный момент невозможно, и неизвестно, когда они смогут обзавестись этой функцией.

Было много разговоров и уверенных заявлений о том, что с начала 2023 года водителей без обязательного полиса ОСАГО наконец-то начнут штрафовать с использованием САФ нарушений ПДД. Рассматривалось даже увеличение размера штрафа с 800 рублей до 5 тысяч. Однако запуск этой системы, по всей видимости, снова столкнулся с трудностями.

Суть проблемы заключается в том, что с 2018 года МВД и Российский союз автостраховщиков (РСА) пытаются договориться о сотрудничестве, чтобы обмениваться данными о незастрахованных автомобилях и начать фиксировать нарушителей с помощью камер фиксации ПДД. Обе стороны неоднократно заявляли о своей готовности, даже провели пробное тестирование системы в Москве. Тем не менее, в РСА говорят, что на данный момент "достаточно сложно" предсказать конкретные сроки запуска новой системы фиксации.

Среди причин задержки старта эксперты упоминают технические недоработки, так как при попытке объединения баз данных ОСАГО и зарегистрированных автомобилей возникли серьезные трудности. Кроме того, считается, что основная проблема заключается в юридической области. С технической точки зрения, реализация задачи предоставления страховщикам доступа к базам данных ГИБДД о водителях не является сложной, однако в МВД стремятся максимально защитить персональные данные владельцев автомобилей. Некоторые эксперты также высказывают мнение, что проверка полисов ОСАГО не входит в прямые обязанности МВД и рассматривается как дополнительная нагрузка, не имеющая прямого влияния на безопасность дорожного движения, за которую отвечает ГАИ [29].

Главная задача использования САФ нарушений ПДД – снижение травматизма и аварийности на дорогах. На сегодня факт того САФ повышают общую дисциплину (и водителей и пешеходов) на дорогах общего пользования, уже ни у кого не вызывает сомнения.

Оборудование автоматической фиксации нарушений ПДД стоит довольно дорого (порядка от 2 миллионов рублей, за единицу оборудования установленного на дороге).

Но для того чтобы выполнить главную задачу по безопасности дорожного движения (уменьшить травматизм и снизить аварийность на дорогах) не обязательно устанавливать повсеместно на дорогах дорогостоящие САФ нарушений ПДД. В настоящее время появилась тенденция установки на автодорогах муляжей САФ нарушений ПДД [13].

Современный муляж САФ нарушений ПДД полностью технически имитирует работу автоматических комплексов фиксирующих нарушения ПДД (инфракрасная подсветка, высокочастотное излучение позволяющие реагировать радар-детекторы, полная имитация корпусов фиксаторов). Стоимость же таких муляжей меньше в 10-20 раз (стоимость у производителей порядка 100 тысяч рублей).

После того как САФ нарушений ПДД «выполнило» свою функцию (очаг аварийности в месте установки уменьшился, водители уже привыкли к прибору который установлен на дороге), можно производить перестановку САФ на другой более актуальный аварийно-опасный участок дороги, а на этом месте установить муляж данного типа САФ нарушений ПДД. Тем самым возможно более эффективно использовать денежные средства предназначенные для повышения безопасности дорожного движения [12].

Для правильного применения муляжей САФ нарушений ПДД, в будущем необходимо также законодательно утвердить их установку и использование.

Развитие и увеличение количества САФ, увеличение численности водителей, современная модернизация улучшение характеристик и возможностей САФ, развитие дорожной инфраструктуры – основные показатели требующие развития законодательства в области использования САФ нарушений ПДД. На сегодняшний день остается много спорных и нерешенных юридических проблем возникающих при использовании САФ нарушений ПДД, требующих актуализировать законодательство в данной области.

Заключение

Гарантирование безопасности на дорогах - приоритет в политике России. Несмотря на снижение ДТП, проблема сохраняется из-за факторов, таких как дисциплина водителей и состояние дорог. Эффективность административного законодательства существенно влияет на безопасность. Улучшение системы безопасности требует развития научных основ и применения научных методов управления. Развиваются инициативы по снижению вреда от транспорта, включая нормативно-технические акты и системы контроля. Улучшение дорожной инфраструктуры и эффективное управление движением, включая новые инженерные решения, важны для безопасности. Меры по организации движения включают устранение опасных участков, оптимизацию скоростных ограничений и качество дорожного покрытия. Автоматизированные системы контроля играют ключевую роль в обеспечении безопасности и законности на дорогах. Развитие этих систем, с учетом инноваций и законодательства, улучшит контроль за движением и правовую защиту.

Основные выводы по первой главе работы:

Административное право и процесс в России, основанные на КоАП РФ с 2002 года, постоянно обновляются, в том числе Минюстом РФ, для улучшения законодательства. Административные правонарушения, считающиеся менее серьезными по сравнению с преступлениями, включают действия исполнительной и судебной власти, разрешение споров и применение наказаний в соответствии с международными стандартами. Важно объективное расследование каждого дела с соблюдением законности. Автомобили, играющие ключевую роль в жизни россиян, вызывают дорожные проблемы. Глава 12 КоАП РФ регулирует безопасность дорожного движения, устанавливая ответственность за нарушения ПДД. Процесс рассмотрения дорожных правонарушений включает этапы от выявления нарушения до суда, с регулированием сроков давности и обжалования

решений, но существуют проблемы с уведомлением участников процесса и двойными стандартами при пересмотре решений.

Выводы по второй главе работы:

Автоматические системы фиксации нарушений ПДД (САФ) в России повышают безопасность и экономическую эффективность, фиксируя нарушения и высылая штрафы. С развитием техники, САФ заменили ручные приборы ГАИ, расширяясь после 2000-х годов. Система «Паутина», внедренная в 2020 году МВД РФ, объединяет САФ в единый комплекс. САФ также используются для контроля грузового транспорта, в том числе через систему «Платон». Федеральные и региональные нормативы регулируют использование САФ и ответственность за зафиксированные нарушения. Штрафы за нарушения, зафиксированные САФ, можно обжаловать через Госуслуги. Современные технологии расширили возможности САФ, включая интеграцию с базой данных МВД и мобильными приложениями. Региональные экономические различия влияют на установку камер. Будущее САФ связано с интеграцией искусственного интеллекта, расширением функций и улучшением защиты данных.

Выводы по третьей главе работы:

В 2008 году в России были введены поправки в КоАП РФ о зафиксированных автоматическими системами фиксации нарушениях ПДД. С ростом числа транспортных средств увеличивается и количество штрафов за нарушения ПДД. Развитие этих систем и судебная практика способствуют обновлению законодательства. В 2019 году Верховный суд РФ уточнил некоторые аспекты административных правонарушений при работе с САФ. Законодательство определяет порядок наказания за автоматически зафиксированные нарушения, требует сертификацию таких устройств и возможность запроса документов о их работе в суде. Ответственность за нарушения ложится на владельца транспортного средства, но он может быть освобожден от неё при доказательстве использования автомобиля другим лицом или его утраты. Судебная практика способствует совершенствованию

применения САФ. Как пример, в 2018 году Верховный суд РФ заявил, что одна фотография при фиксации нарушения ПДД САФ недостаточна для доказательства нарушения.

Системы автоматической фиксации нарушений ПДД вызывают дебаты по точности оборудования, идентификации водителя, юридической действительности доказательств и защите персональных данных. В рамках Федеральной программы "Повышение безопасности дорожного движения" САФ были усовершенствованы.

С 1 сентября 2024 года вводится новый закон, ужесточающий правила использования САФ нарушений ПДД. Закон вводит требования к расположению камер, их видимости и синхронизации с переменными дорожными знаками, а также обновляет стандарты фотовидеофиксации.

Автоматические системы контроля важны для безопасности дорожного движения, способствуя выявлению и документированию нарушений. Необходимо соблюдать законодательные требования и права граждан при их использовании. Развитие САФ с учетом технологических инноваций и законодательных изменений улучшит контроль за дорожным движением и будет способствовать совершенствованию правовой защиты и справедливости.

Список используемой литературы и используемых источников

1. 100 миллиардов на дороге валялись [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/5293024> – Дата доступа: 14.11.2023
2. Агапов А.Б. Административная ответственность: учебник для магистров /А. Б. Агапов. — 5-е изд., перераб. и доп. — М. : Издательство Юрайт, 2015. — 494 с. — Серия : Магистр. С. – 235
3. Алехин А.П. Административное право РФ: Учебник / А.П. Алехин, А.А. Кармолицкий. – М.: Зерцало-М, 2003. – С. 608.
4. Бахрах Д. Н. Административное право России: Учеб. для вузов / Д. Н. Бахрах, С. Д. Хазанов, А. В. Демин. - М.: НОРМА, 2001. - 624 с.
5. Бобров А.М. Административное право : учебник / под общ. ред. А.С. Телегина; Бобров А.М., Иванова О.А., Телегин А.С., Тиунова Н.В./ Пермский государственный национальный исследовательский университет. – Пермь, 2020. С.281 – 284
6. Братановский С.Н. Административное право: учебник для студентов вузов, обучающихся по специальности «Юриспруденция» / С.Н. Братановский, М.Ф. Зеленев, Г.В. Марьян. — Электрон. текстовые данные. — М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2015. — 975 с. — 978-5-238-02486-8. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/59289.html> – Дата доступа: 10.01.2024. С.- 493
7. В дорожных камерах наведут порядок. Что даст принятие нового ГОСТа по комплексам фотовидеофиксации. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/5681402> – Дата доступа: 15.12.2023
8. В Минюсте России обсудили вопросы подготовки проектов нового КоАП и Процессуального КоАП [Электронный ресурс] \ \ Режим

- доступа: <https://minjust.gov.ru/ru/events/49283/> – Дата доступа: 01.02.2024
9. В РФ в 2022 году по данным с камер видеофиксации выписали штрафов на 113 млрд рублей. Официальный сайт - Информационное агентство ТАСС. [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <https://tass.ru/obschestvo/17112955?ysclid=lo492il2xu41209672> – Дата доступа: 10.02.2024
10. Водителей будут ловить продвинутые камеры ГИБДД. Список регионов. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.autonews.ru/news/611d151d9a794726af8169db> – Дата доступа: 15.12.2023
11. Водителей отдаляют от камер. Власти ужесточают правила установки дорожных комплексов. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/6321302?ysclid=lrbxi9uzex80738394> – Дата доступа: 20.12.2023
12. Галушко Е.В., Новиков И.А. Влияние муляжей фото-видео фиксации на водителей автотранспорта. Белгородский государственный технологический университет имени В.Г. Шухова. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://scienceforum.ru/2016/article/2016018680?ysclid=lrdo86d97g270447881> – Дата доступа: 10.01.2024
13. Еще безопаснее: в Красноярском крае обустраивают четыре аварийно-опасных участка [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://ens.rosavtodor.gov.ru/department/press-center/novosti/635921?ysclid=lrdmst5isw166810707> ; <https://omsk.bezformata.com/listnews/millionov-ustanovyat-mulyazhi-kamer/118684495/?ysclid=lrdlybcd8s301649942> – Дата доступа: 15.12.2023
14. Иванов М.С., Повторное нарушение ПДД зафиксированное техническим средством, работающим в автоматическом режиме.

- Правильно ли выносятся штрафы?; Современные научные исследования: социальные и гуманитарные науки: сборник материалов XXXVIII-ой международной очно-заочной научно-практической конференции, 3 ноября, 2023 – Москва: Издательство НИЦ «Империя», 2023.; С.83-87. [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://empirya.ru/f/sbornik_ssg-38.pdf (дата обращения: 13.11.2023)
15. Изюмова Е.С. — Производство по делам об административных правонарушениях в системе административного права // *Вестник Административное право и практика администрирования*. – 2019. – № 6. https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=32535
16. Как оплатить штраф ГИБДД со скидкой 50% [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.gosuslugi.ru/help/faq/rft/2015> – Дата доступа: 07.02.2023
17. Как система ГИБДД “Паутина” ловит угонщиков и выписывает штрафы. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.rbc.ru/society/21/04/2021/607f96499a79476f48cdde73>; <https://vc.ru/transport/713363-voditelyu-na-zametku-kak-sistema-gibdd-pautina-lovit-ugonshchikov-i-vypisyvaet-shtrafy> – Дата доступа: 09.01.2024
18. Керимов М.А., Сафиуллин Р.Н. Средства фотовидеофиксации нарушений ПДД: нормативное регулирование и практика применения. М.; Берлин: Директ-Медиа, 2016. С. 355.
19. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 04.08.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.10.2023). [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/?ysclid=lo764ah5pp64348011 – Дата доступа: 10.02.2024
20. Кулапова, В.Л. Теория государства и права: учебник / В.Л. Кулапова – М.: КноРус, 2014. – 384 с.

21. Лихач за кадром. Верховный суд разъяснил, что одной фотографии для "автоматического" штрафа недостаточно [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://vsrf.ru/press_center/mass_media/27039/ – Дата доступа: 10.03.2022
22. Лысаков раскритиковал предложение ГИБДД увеличить штрафы за повторные нарушения. Официальный сайт - Электронное периодическое издание «Парламентская газета». [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.pnp.ru/social/lysakov-raskritikoval-predlozhenie-gibdd-uvelichit-shtrafy-za-povtornye-narusheniya.html?ysclid=lo74de64uo864084652> – Дата доступа: 17.11.2023
23. Лысенко, В.В. Административное право. Общая часть : учебное пособие / В. В. Лысенко, Э. Г. Липатов, С. Е. Чаннов. — Москва : Ось-89, 2006. — 303 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.iprbookshop.ru/1282.html> – Дата доступа: 10.02.2024. С. - 273
24. Мазурин С.Ф., Прокофьев К.Г. Административное право: Учебное пособие / Под общ. ред. В.П. Сальникова. – СПб.: Фонд «Университет», 2019. – 312 с. (Серия: «Учебники, учебно-методические и учебные пособия»). С.233 – 234.
25. Майоров, В.И. Государственный контроль и надзор в сфере обеспечения безопасности дорожного движения / В.И. Майоров, А.Ю. Петров // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. – 2015. – № 5–6. – С.249–255. С.254
26. Методические рекомендации "Организация прокурорского надзора за исполнением законодательства при создании и эксплуатации комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения" (утв. Генпрокуратурой России 31.10.2019 N 74/2-23-2019). [Электронный ресурс] // Режим доступа:

- https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_337521/ – Дата доступа: 10.02.2024
27. Минниханов Р.Н., Радужнов В.Ю., Куховаренко А.О. Новый подход в автоматической фиксации нарушений скоростного режима в Республике Татарстан. С25-32. Вестник ГБУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности» № 4 (22) 2014. [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://ncbgd.tatarstan.ru/rus/file/pub/pub_287026.pdf?ysclid=lr8xl8tttf483227575 – Дата доступа: 01.12.2023
28. Молчанов П.В., Кузнецов А.В., Юстус А.В., Правовые проблемы применения средств автоматической фиксации административных правонарушений. Вестник университета имени О.Е. Кузнецова (МГЮА). Журнал «Авторитетное мнение» №8/2015. С.200 – 204 [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovye-problemy-primeneniya-sredstv-avtomaticheskoy-fiksatsii-administrativnyh-pravonarusheniy-v-oblasti-dorozhnogo-dvizheniya/viewer> – Дата доступа: 10.12.2023
29. Моржаретто И. Число штрафов растет, а аварийность падает: парадоксы систем фотовидеофиксации на дорогах. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://tass.ru/opinions/17156481?ysclid=lrbwtr48pt176931095> – Дата доступа: 10.01.2024
30. Мурзина Л.И., Зелепугин Д.А.. Средства автоматической фиксации административных правонарушений как источник доказательств в административном процессе. Электронный научный журнал «Наука. Общество. Государство» 2016. Т. 4, № 2 (14) [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://esj.pnzgu.ru> ISSN 2307-9525 ; https://esj.pnzgu.ru/files/esj.pnzgu.ru/murzina_li_zelepugin_da_16_2_10.pdf – Дата доступа: 01.02.2024

31. О системе взимания платы. Система «Платон» [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://platon.ru/ru/about/> – Дата доступа: 01.02.2024
32. Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»; Официальный сайт Правительства РФ. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://government.ru/info/35558/> – Дата доступа: 22.11.2023
33. Попов Л.Л., Студеникина М.С. // Попов Л.Л. Административное право: учебное пособие / Л.Л. Попов. - Юридическое издательство Норма, 2023. – С. 232-238
34. Постановление Верховного Суда РФ от 07.10.2019 N 36-АД19-3. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://legalacts.ru/sud/postanovlenie-verkhovnogo-suda-rf-ot-07102019-n-36-ad19-3/> – Дата доступа: 03.02.2024
35. Постановление от 20 февраля 2006 г. № 100. г. Москва. «О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах"». Правительство Российской Федерации. [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&link_id=6&nd=102105000&bpa=cd00000&bpas=cd00000&intelsearch=%E8%ED%F2%E5%F0%ED%E5%F2++&ysclid=lo5h6q226o852664009 – Дата доступа: 20.11.2023
36. Постановление пленума Верховного суда Российской Федерации №40. г. Москва 19 декабря 2013г. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://vsrf.ru/documents/own/8374/?ysclid=lsk1jwe6qd919157836> – Дата доступа: 20.12.2023
37. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 N 20 "О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях". Параграф II. [Электронный

- ресурс] // Режим доступа: <https://www.vsrp.ru/documents/own/28033/>
Дата доступа: 20.12.2023
38. Правила и порядок привлечения к административной ответственности за нарушения Правил дорожного движения Российской Федерации [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://epp.genproc.gov.ru/web/proc_01/activity/legal-education/explain?item=57102060 – Дата доступа: 09.02.2024
39. Приказ МВД России от 02.05.2023 N 264 "Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения" (Зарегистрировано в Минюсте России 30.06.2023 N 74087). [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_451297/?ysclid=lsk1da4t85270982661 - Дата доступа: 13.02.2024
40. Приходят чужие штрафы: в ГИБДД объяснили, что делать. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.autonews.ru/news/5d26d4909a79474c86544faa> – Дата доступа: 11.01.2024
41. Систему «Паутина» от ГИБДД запустят по всей России. Что ждет водителей. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.autonews.ru/news/60f6e6369a7947102c54de98> ;
<https://newslab.ru/news/1156199> – Дата доступа: 10.02.2024
42. Страховщики заявили о готовности к штрафам за отсутствие ОСАГО по камерам. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.autonews.ru/news/656070a79a79477ef074c572?ysclid=lsiuu0c2r9615008992> – Дата доступа: 12.02.2024
43. Судебная практика, решение Арбитражного суда по делу №А33-26074/2019 ; [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://kad.arbitr.ru/Card/0ca7d37f-c908-4165-b8ac-903135e0baed> - Дата доступа: 13.11.2023

44. Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/43027> Дата доступа: 10.11.2023
45. Федеральная служба государственной статистики. Официальный сайт РОССТАТ. [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> – Дата доступа: 02.01.2023
46. Федеральный закон № 196 от 10.12.1996 «О безопасности дорожного движения». [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/?ysclid=lsjyo412a1919619807 – Дата доступа: 10.02.2024
47. Федеральный закон от 29.05.2023 N 197-ФЗ "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". [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_448075/?ysclid=lsk130zrjo959432767 Дата доступа: 10.01.2024
48. Хропанюк, В.Н. Теория государства и права. Учебник для высших учебных заведений/ Под редакцией профессора В.Г. Стрекозова – М.: Издательство «Интерстиль», «Омега–Л», 2008. – 329 с.
49. Цуканов Н.Н. «К вопросу о понятии производства по делам об административных правонарушениях» / Н.Н. Цуканов // Полицейское право. - 2007. - №1. - С.119-124
50. Штрафуют ли камеры фотофиксации за непристёгнутый ремень сейчас и можно ли оспорить штраф? [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://autotonkosti.ru/q/shtrafuyut-li-kamery-fotofiksacii-za->

- nepriстыognutyu-remen-seychas-i ;
<https://www.autonews.ru/news/5c5c77939a7947cb1c12b0cf> ;
<https://mediapro.yandex.ru/work/fine-dipped-headlights> – Дата доступа:
12.02.2024
51. Штрафы с дорожных камер: новый порядок получения и обжалования [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://nalog-nalog.ru/transportnyj_nalog/shtrafy-s-dorozhnyh-kamer-novyj-poryadok-polucheniya-i-obzhalovaniya/ – Дата доступа: 01.12.2023
52. Щеглов А.. Безопасность на дорогах: что нужно знать о камерах фотовидеофиксации. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://regnum.ru/article/3712207> – Дата доступа: 20.01.2024
53. Эксперты оценили последствия изменений в расстановке комплексов фотофиксации в РФ. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://iz.ru/1604577/2023-11-15/eksperty-otcenili-posledstviia-izmenenii-v-rasstanovke-kompleksov-fotofiksacii-v-rf> – Дата доступа: 17.01.2024
54. Якимов А.Ю. Федеральный Закон «О безопасности дорожного движения»: проблемы и перспективы // Транспорт Российской Федерации. 2009. № 1. С. 34–36
55. Koumpli V. On the codification of administrative procedure in Greece // *Revue Hellenique de Droit International*. 2012. Vol. 65. P. 511 - 530., с. 512
56. Levinson L.H. Elements of the administrative process: formal, semi-formal, and free-form models // *The American University Law Review*. 1977. Vol. 26. P. 872 - 941., с. 874
57. Noy, Y.J. (1999), ITS Safety Test & Evaluation. International Harmonized Research Activities (IHRA): Intelligent Transport. Workshop held 14- 15 April 1999, Washington, DC. Report Transport Canada, Road Safety, Ergonomics Division.
58. Road traffic injuries. WHO. 2020. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries> – Дата доступа: 15.01.2024

59. Überwachungstechnik – Index [Электронный ресурс] // Режим доступа:
<http://www.radarfalle.de/technik/ueberwachungstechnik/> ;
<https://www.1addicts.com/forums/showpost.php?s=b2f95453149517437e5f279e6519e56a&p=13341147&postcount=14> – Дата доступа: 12.02.2024.
60. William L. Reynolds & Spencer Weber Waller, Legal Process and the Past of Antitrust, 48 SMU L. Rev. 1811 (1995). с. 467