

## ПРОБЛЕМА ПРИМЕНЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ В АДМИНИСТРАТИВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОЛИЦИИ

**Рафаэль Карамович Магеррамов**

студент 4 курса, Юридический институт

Южно-Уральский государственный университет (НИУ)

E-mail: Bc2sport75@mail.ru

Научный руководитель: **Константин Юрьевич Поспеев**  
кандидат педагогических наук.

В статье рассмотрены специальные технические средства, применяемые в административной деятельности полиции. Данные средства распространены во многих странах и выступают мерой предупреждения административного нарушения. Автор считает, что указанные в статье специальные средства направлены на выявление административных деликтов. Самым массово-применяемым спецсредством является средство видеофиксации административных правонарушений в сфере БДД. Деятельность органов суда и полиции получила нормативную основу для привлечения к юридической ответственности правонарушителей, основываясь на фото- и видеоматериалах.

Ключевые слова: безопасность, специальные средства, ГИБДД, ПДД, административные правонарушения.

## PROBLEM OF APPLICATION OF SPECIAL TECHNICAL MEANS IN THE ADMINISTRATIVE ACTIVITY OF THE POLICE

**Magerramov R. K.**

Student advisor: **Pospeev K. Yu.**

The article deals with special technical means used in the administrative activities of the police. These funds are common in many countries and serve as a measure to prevent administrative violations. The author believes that the special means specified in the article are aimed at identifying administrative delicts. The most massively applied special means is a means of video recording of administrative violations in the field of road traffic. The activities of the organs of the court and the police received a normative basis for bringing to the legal responsibility of the offenders, based on photo and video materials.

Keywords: security, special means, traffic police, traffic regulations, administrative offenses.

Безопасное дорожное движение в условиях постоянного возрастающего количества автомобилей и, растущего, каждый год количества дорожно-транспортных происшествий является актуальной для почти всех стран проблемой. Наше государство является одним из таких. Например, информация, обработанная в Управлении государственной инспекции БДД показывает, что количество происшествий на автодорогах и улицах Челя-

бинской области за 2016 год составило 4011, погибшие за данный период — 3782<sup>1</sup>. Основная задача сотрудника — предупредить и выявить правонарушение, используя современные технические средства [11, с. 123]. Опыт других государств демонстрирует нам высокую эффективность при осуществлении надзора за движением на дорогах

<sup>1</sup> Официальный сайт Госавтоинспекции. URL: <https://www.gibdd.ru>

с использованием техники. С 1 июля 2008 года в России внедряют спецсредства, фиксирующие административные правонарушения в области БДД. Б. В. Россинский считает, что реальное выявление административного правонарушения в области дорожного движения составляет 5—6 процентов. Специальные технические средства позволяют весомо увеличить показатель выявления правонарушений, а также учитывая эффективную правоприменительную практику, опирающуюся на своевременность выявления и пресечения сотрудниками ГИБДД административных правонарушений, обоснованность назначения наказаний виновному лицу, усилят профилактическую значимость для правонарушителя и в целом будет повышать безопасность дорожного движения [6, с. 303]. В зарубежных странах уже давно используют спецсредства, автоматически фото- и видеオフィксирующие административные правонарушения, которые выражаются в том, что нарушитель превышает установленную ограничениями скорость движения, проезжает на запрещающий сигнал светофора, не соблюдает дистанцию до движущегося перед ним транспортным средством. Техника фотовидеофиксации нарушения ПДД приблизительно недавно появилась в распоряжении ГИБДД России и стала одним из действующих средств в надзоре полиции за соблюдением гражданами ПДД [6, с. 178]. Подавляющее число регионов нашей страны уже снабжено специальной техникой, позволяющей осуществлять фиксацию нарушений, а результат этой работы хорошо знаком каждому водителю, пренебрегающему требованиям ПДД РФ. В связи с сокращением штата сотрудников полиции данный вопрос обретает особую актуальность.

Введение новых средств было закреплено Федеральным законом от 24 июля 2007 г. № 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях». Вышеуказанный нормативный акт внес изменение в основание и порядок привлечения к административной ответственности за административное правонарушение в области БДД [2, с. 491]. Статья 26.8 КоАП РФ закрепляет, что специальные технические средства — измерительные приборы, которые утверждены в установленном порядке, как средства измерения, имеющие соответствующий сертификат и прошедшие поверку метрологии [1, с. 67]. К таким измерительным приборам относят, к примеру, видеокамеру, радиолокационный измеритель скоростного режима ТС;

прибор, измеряющий коэффициент сцепления шин с поверхностями дорожного полотна; газоанализатор, измеряющий уровень содержания вредных веществ в отработавших газах двигателя автомобиля и их дымность; индикатор, измеряющий малые линейные размеры и прочее. С 2008 года фиксировать событие административных правонарушений стало возможным с помощью средств фото- и киносъемки, видеозаписи на равных со специальными техсредствами, работающими в режиме автоматике [7, с. 255]. Одновременно с тем, материалы фото- и киносъемки, видеозаписи относят к документу. Это отличие от показаний специальных технических средств, которые работают в автоматическом режиме и они не заменяют протокол совершения процессуального действия. Другими словами, это объекты разного рода, и их нужно различать. Интересный момент заключается в том, каким образом осуществляется практика применения технических средств фото- и киносъемки, видеозаписи и последующие использование показаний.

Автоматизированные комплексы фиксируют правонарушение с момента включения красного сигнала светофора, камера охватывает все ТС, находящиеся на перекрестке после включенного запрещающего сигнала светофора [5, с. 33]. Но в таком случае не учитывают обстоятельство, при котором водитель, прикладывая все усилия, не способен был завершить проезд перекрестка до появления красного сигнала при условии, что выезд был совершен на зеленый сигнал. К таким обстоятельствам можно отнести, например, условия погоды (плохой видимости, скользкого дорожного покрытия); нарушающие правила дорожного движения другие водители (повернули не из своей полосы), и другие обстоятельства, которые могут явиться причиной снижения скорости водителя при проезде перекрестка [12, с. 88]. В такой ситуации водитель автомобиля будет признан виновником совершенного правонарушения, а доказательство своей невиновности превратится в нерешаемую проблему. Следовало бы отметить правовые коллизии. Серьезным правовым пробелом является привлечение к административной ответственности юридического лица по делам в области БДД, зафиксированным посредством специального технического средства. Юридическое лицо — не субъект административного правонарушения, которое может быть зафиксировано специальным техническим средством, т. к. юридическое лицо

в принципе не осуществляет движение, не превышает установленные нормативы скорости, не проезжает на запрещающие знаки светофора, не нарушает правила остановки и стоянки ТС [14, с. 167]. Согласно ст. 2.6.1 КоАП РФ в случаях выявленного события административного правонарушения к ответственности привлекают собственника транспортного средства [1, с. 239]. Кем является собственник транспортного средства?

Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» содержит следующий термин: «владелец ТС — собственник транспортного средства, а также лицо, которое владеет транспортным средством на праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления, либо на ином законном основании (право аренды, доверенность на право управления транспортным средством, распоряжение соответствующего органа о передаче этому лицу транспортного средства и тому подобное). Не является владельцем транспортного средства лицо, которое управляет транспортным средством в силу исполнения своего служебного долга или трудовой обязанности, в том числе на основании трудового или гражданско-правового договора с собственником или иным владельцем транспортного средства...» [4, с. 52]. Из этого следует, что если превысил скорость движения ТС водитель, работающий по найму в организации, и это выявил инспектор ДПС, то административной ответственности подвергается сам водитель. Но когда событие фиксирует автоматика, то к административной ответственности привлекается не водитель, а собственник транспортного средства, т. е. сама организация. Многие ученые, например В. Е. Севрюгин, считают, что организации как юридические лица не могут выступать субъектом правонарушений за превышенную скорость движения транспортного средства. Статья 2.6.1. КоАП РФ не закрепляет различий по поводу привлечения к административной ответственности физического и юридического лица. Обязательное условие в таком случае привлечения к ответственности — совершение административных правонарушений в области дорожного движения. Законодателем не рассмотрен такой факт, что нормы главы 12 КоАП РФ, которые устанавливают ответственность за правонарушения, зафиксированные специальным

техническим комплексом, подразумевают ответственность водителя, т. е. физического лица. Существует мнение, что такой подход ошибочен [8]. Статья 2.6.1. Административная ответственность собственников (владельцев) транспортных средств закрепляет, что к административной ответственности за административные правонарушения привлекаются собственники (владельцы) транспортных средств». Интересно то, что часть 2 статьи 12.9. КоАП РФ говорит о превышении установленного скоростного режима ТС на величину более 20, но не больше 40 км/ч и как следствие — административный штраф в размере пятисот рублей. Анализируя смысл, содержащийся в статье, очевидно, что в санкции не имеется указания о привлечении к ответственности только водителя либо физическое лицо. Тем не менее, часть 7 указывает на то, что в случаях фиксации не лишают прав, а назначают административный штраф в размере 5000 рублей. Данное положение является допустимым относительно владельца транспортного средства юридического лица. Виновен ли владелец транспортного средства в административном правонарушении становится явным, однако отсутствие вины не мешает привлекать к административной ответственности по сей день. К примеру, касаясь ответственности владельца транспортного средства, выступающего источником повышенной опасности, на момент причинения ущерба потерпевшим.

Можно подвести итог вышесказанному: Использование комплексов автоматической фиксации с целью привлечь к административной ответственности водителя или владельца транспортного средства, в том числе и юридического лица, не носит противоречивый характер по отношению к закону и принципу справедливости и законности. Но необходимо устранить двусмысленное толкование статьи 2.6.1., прописав, что в случаях фиксации административного правонарушения спецтехникой в автоматическом режиме, имеющей фото- и кино съемку, видеозапись, или средства фото- и кино съемки, видеозаписи привлекаются собственники (владельцы) транспортных средств, как физические, так и юридические лица [10].

Современная камера может быть радарной, фотофиксирующей и лазерной. Радарная камера — самая «уязвимая» для нарушителя, потому что ее деятельность фиксируется радар-детектором, точнее сигналом, который посылается локатором. Им необходима инфракрасная подсветка номера

в темное время суток, которая в случаях выхода из строя делает их неэффективными. Также эти комплексы имеют высокую погрешность — точная фиксация составляет не более 70 %: в связи с плохой видимостью, например.

Учитывая марку производства, радарный комплекс может осуществлять фиксацию превышения скорости, нарушение правил проезда на красный сигнал светофора, выезда на встречную полосу движения или полосу автобусов и факты пересечения сплошной линии, а также контроль от 1 до 4 полос момента передвижения транспортных средств в рамках 150—250 километров в час. Такой же принцип работы у лазерных камер, отличие в большем расстоянии, а измерение скорости ограничивается 350 км/ч.

Если радарная камера, которая вначале фиксирует перемещения нарушителей посредством локатора, а далее делает фото, то фотофиксирующая камера производит обработку фотографий. По временному промежутку, за который ТС (а именно — его госзнак при регистрации) проехало «прослеживаемый» участок, или местоположение автомобиля в отношении разметок и знака, комплекс устанавливает наличие нарушений. Фотокамера может фиксировать не только приближающиеся автомобили, но и удаляющиеся, т. е. если водитель резко ускорился после проезда зоны фиксации.

Погрешности в измерениях у данной фотокамеры составляет 5 процентов. Отличие от радарной камеры в том, что фотофиксирующая камера не сможет присвоить измеряемую скорость иному авто, так как первый кадр сразу «запечатлевает» номер, и определить ее приближение, пользуясь радар-детектором, невозможно. Максимально измеряемой скоростью ТС является 255 км/ч.

Множество стационарных камер указано в навигационной карте либо приложении на смартфоне и даже в штатной системе ряда автомобилей.

При осуществлении контроля за перекрестком или железнодорожным переездом, комплексы получают от светофора информацию — горящий больше 2 секунд красный сигнал становится для любого автомобиля, который выехал на перекресток, роковым действием.

Самая распространенная камера фиксации фото — комплекс «Авто-ураган». Его замечательная способность — распознавание знаков, и поэтому комплекс стал основой системы «ПаркРайт», которая следит за неправильно припаркованными авто. Наиболее актуально применение этого «наблюдателя» стало после внедрения платных парковок (например, центр города Москвы)<sup>1</sup>.

Он не относится к стационарным, это мобильный комплекс, устанавливаемый в салонах автомобилей или автобусов — последний получил название «паркон». В ночное время прибор работает с помощью ИК-прожектора. Заранее в комплексы заносят информацию об участках дорог, где запрещается остановка и стоянка: водитель, осуществляющий подъезд к зоне нажимает кнопку «Запись зоны контроля», а при выезде — остановить запись. Потом комплекс в автоматическом режиме включает запись и начнет сбор информации о транспортных средствах в зоне контроля. Если повторный проезд обнаружит автомобиль с тем же знаком по тем же координатам, камера устанавливает нарушителя.

В СМИ неоднократно озвучивали информацию о том, что камеры фиксировали нарушителя не один раз и присылали большое количество штрафов на автомобиль, который все время стоял в запрещенном (или неоплаченном) месте, однако производитель отрицает такие дефекты [6, с. 275]. Также имели место быть случаи, когда паркон фиксировал как нарушителя автомобиль, стоящий в пробках. И таких примеров отрицательной работы разного рода камер фиксации нарушений немало.

Можно сделать вывод, что приведенные в статье сведения и практика по реализации применения специальных технических средств в административной деятельности полиции, а именно средств фиксации нарушения ПДД свидетельствует об отсутствии конкретизации в регламентации норм, а также о технических неполадках в работе данных средств, что требует дальнейшего совершенствования для эффективного и правового привлечения к ответственности нарушителей общественного порядка.

<sup>1</sup> Портал автолюбителей. URL: <https://www.drive2.ru>

### Список литературы

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях : Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 196-ФЗ // СЗ РФ. — 2002. — № 1. — Ст. 1.

2. О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях : Федеральный закон от 07 февраля 2017 № 13-ФЗ // СЗ РФ. — 2017. — № 7. — Ст. 1032.
3. О безопасности дорожного движения : Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ // СЗ РФ. — 1995. — № 50. — Ст. 4873.
4. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств : Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ // СЗ РФ. — 2002. — № 18. — Ст. 1720.
5. Агапов, А. Б. Административная ответственность : учебник / А. Б. Агапов. — М. : Юрайт, 2013. — 674 с.
6. Бадура, Д. В. Организационные и правовые проблемы использования показаний средств автоматического выявления и фиксации нарушений в области безопасности дорожного движения : учебник / Д. В. Бадура. — М. : Эксмо, 2014. — 628 с.
7. Бекетов, О. И. Административная деятельность органов внутренних дел. Часть общая. Часть особенная : учебник / О. И. Бекетов. — М. : МЮИ МВД России, 2012. — 549 с.
8. Воронцов, С. А. Правоохранительные органы. Спецслужбы : учебник / С. А. Воронцов. — М. : БЭК, 2010. — 127 с.
9. Головкин, В. В. Учебник инспектора ГИБДД : учебник / В. В. Головкин. — М. : Эксмо, 2012. — 372 с.
10. Жуков, А. А. Проблемы рассмотрения дел об административных правонарушениях, выявленных в автоматическом режиме / А. А. Жуков, Е. Н. Майорова // Правопорядок: история, теория, практика. — 2017. — № 2. — С. 18—23.
11. Камерцель, В. Я. Ответственность за нарушение правил дорожного движения : учебник / В. Я. Камерцель. — Омск, 2012. — 724 с.
12. Лукьянов, В. В. Безопасность дорожного движения : учебник / В. В. Лукьянов. — М. : Транспорт, 2013. — 829 с.
13. Майоров, В. И. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в РФ: теоретико-прикладные проблемы : монография / В. И. Майоров. — М. : Юрлитинформ, 2015. — 21 с.
14. Попова, Л. Л. Административное право : учебник / Л. Л. Попова. — М. : Норма, 2016. — 297 с.
15. Тихомиров, С. В. Административное право Российской Федерации : учебник / С. В. Тихомиров. — М. : Юрайт, 2013. — 660 с.