

УДК 351.811

О.И. Бекетов, А.Д. Майле

O. Beketov, A. Majle

## ОСОБЕННОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ КОНТРОЛЯ ЗА ДВИЖЕНИЕМ ТРАНСПОРТА В АДМИНИСТРАТИВНО-ЮРИСДИКЦИОННОЙ И НАДЗОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОЛИЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ГЕРМАНИИ

*В статье рассматривается деятельность полиции Германии по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе с использованием технических средств контроля за движением транспорта.*

*Ключевые слова:* безопасность дорожного движения, надзорная деятельность полиции Германии, дорожная политика, технические средства контроля.

### PECULIARITIES OF USING TECHNICAL MEANS OF TRAFFIC CONTROL IN ADMINISTRATIVE JURISDICTIONAL AND SUPERVISING ACTIVITY OF THE POLICE FOR TRAFFIC SAFETY IN GERMANY

*The article considers the activities of German policy for traffic control ensuring, including the usage of technical means of traffic control.*

*Keywords:* traffic safety, supervising activity of German police, traffic police, technical means of control.

Среди специалистов в области административного права широкой известностью пользуются научные труды профессора В.И. Майорова, посвященные проблемам совершенствования административно-правового обеспечения безопасности дорожного движения [1; 2; 3; 5; 6; 8; 9]. Самые первые публикации В.И. Майорова посвящены технике, организационным и правовым аспектам ее использования, в том числе в целях повышения эффективности административно-юрисдикционной и надзорной деятельности полиции в сфере обеспечения безопасности дорожного движения [4; 7]. Между тем изучение опубликованных работ профессора В.И. Майорова приводит к парадоксальной на первый взгляд мысли о том, что многие его идеи зозвучны положениям действующего законодательства Германии. Если же вдуматься, то ничего парадоксального здесь нет, поскольку можно представить, что речь идет об «идеальном законодательстве идеального государства». Рассмотрим наиболее характерные особенности той области указанного законодательства, которая нормирует отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Для системы государственного управления безопасностью дорожного движения в ФРГ характерно четкое разделение функций в данной области между соответствующими органами исполнительной власти, ответственными за обеспечение

безопасности дорожного движения, общественными объединениями, представляющими союзы производителей транспортных средств, страховыми фирмами и т. д.

На дорожную полицию (нем. Verkehrspolizei) в данной системе возложено осуществление контрольно-надзорных функций в области безопасности дорожного движения. При этом задачами дорожной полиции являются:

- 1) регулирование дорожного движения;
- 2) технический контроль за уличным (поточным) движением и стоящим на стоянке транспортом, включая контроль водителей транспортных средств (контроль за временем непрерывного нахождения водителей за рулем и временем отдыха) и перевозимого груза;
- 3) преследование нарушений правил дорожного движения, преступлений и административный правонарушений в сфере транспорта;
- 4) протоколирование ДТП;
- 5) розыск скрывшихся с места аварии;
- 6) контроль за перевозкой опасных грузов и их сопровождение;
- 7) сопровождения и эскорты;
- 8) пропаганда правил дорожного движения;
- 9) работа с общественностью.

Нарушения общественного порядка в ФРГ, которая буквально наводнена различными запретами, указаниями, правилами и т. д., просто неизбежны. Совершенные, как правило, непреднамеренно,

они почти всегда не остаются не замеченными со стороны органов государственной и муниципальной власти. При этом законодательство об административных правонарушениях рассматривается в Германии как уголовное право в широком смысле (нем. das Strafrecht im weiteren Sinne). Наиболее наглядно это видно на примере законодательного формулирования задач полиции при преследовании административных правонарушений. Так, органы полиции обязаны, исходя из принципов должностного усмотрения, исследовать все обстоятельства административного правонарушения и принять при этом все неотложные меры по установлению истины. При исследовании обстоятельств административного правонарушения, если закон не определяет другое, они имеют те же права и обязанности, что и при преследовании преступлений.

При малозначительных правонарушениях полиция, как и любой другой административный орган, может (но не обязана) отказаться от наложения денежного штрафа и предупредить правонарушителя при помощи так называемого предупредительного денежного штрафа (нем. Verwarnungsgeld) в сумме от 5 до 55 евро; при ничтожных правонарушениях выносится простое предупреждение без взимания предупредительного штрафа.

Наиболее широко административно-деликтное законодательство ФРГ представлено именно в области дорожно-транспортного движения. Данное обстоятельство обусловлено тем, что безопасность в сфере дорожного движения регулируется значительным объемом правовых предписаний. Особенно это хорошо знают водители. Основное поле деятельности полиции и служащих отделов охраны общественного порядка в муниципальных органах составляют как раз нарушения установленных правил дорожного движения и преследование их денежными штрафами.

За последние годы штрафы в ФРГ за нарушения правил дорожного движения значительно выросли, что, впрочем, характерно и для всей Европы в целом. Последний раз Германия увеличила штрафы 1 мая 2014 года, одновременно изменив и балльную систему.

Административное правонарушение в сфере дорожного движения является специальным нарушением общественного порядка. При привлечении лица к административной ответственности, в том числе, когда правонарушение в сфере транспорта выявлено при помощи видеос- и фотосъемки, действуют соответствующие нормы Уголовно-процессуального кодекса ФРГ

и Закона о борьбе с нарушениями общественного порядка.

Большое количество нарушений правил дорожного движения в ФРГ выявляется при помощи технических средств, в том числе автоматических камер слежения (фиксации). Согласно предл. 1 абз. 1 ст. 100h УПК ФРГ без ведома лиц за пределами жилища может производиться съемка, то есть фото-, видео- и киносъемка, а также съемка со спутника и использоваться иные специальные технические средства, предназначенные для наблюдения, если установление обстоятельств дела или местонахождения обвиняемого иным способом имело бы меньше шансов на успех или было бы усложнено.

Здесь имеются в виду технические средства наблюдения, применение которых не регулируется другими положениями УПК ФРГ. Таковыми являются пеленгаторы, передатчики GPS, сигнализация, реагирующая на движение, использование сервиса подтверждения получения электронного сообщения для установления местонахождения получателя, приборы ночного видения и некоторые другие. Правда, в последнем случае применение специальных технических средств допустимо только при расследовании значительного преступного деяния. Необходимо отметить, что правовые предписания предл. 1 абз. 1 ст. 100h УПК ФРГ применимы в соответствии с абз. 1 ст. 46 Закона о борьбе с нарушениями общественного порядка для выявления и преследования административного правонарушения.

Допустимость применения норм УПК, а также законность выявления административного правонарушения в области дорожного движения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и видеозаписи, были предметом рассмотрения высшей судебной инстанции германского государства – Федерального Конституционного суда ФРГ.

Техника контроля скоростного движения автомототранспорта стала использоваться в Германии с 1959 г. Сегодня существуют различные технические устройства (измерительная техника) и различные методы такого контроля. В Германии исключительно водитель отвечает за нарушение правил дорожного движения и скоростного режима во время движения, поэтому нужна не только четкая идентификация транспортного средства (его

регистрационного номера), но и лица, управлявшего транспортным средством (фото лица, управляющего транспортным средством). Соответственно, используется техника, обладающая

такими свойствами. Оценка фотографии (лица, запечатленного на фото), осуществляется органом, уполномоченным налагать штраф или судьей. В спорных случаях судом может быть назначена антропометрическая экспертиза. В Германии в сфере дорожного движения в основном используются такие системы видео- и фотоконтроля, как Closed Circuit Television (CCTV), Video Surveillance (VS) oder Video Observation (VO).

При помощи данных устройств можно производить как видео-, так и фотосъемку при проводной или беспроводной системе передачи данных. Посредством определенного программного обеспечения данные системы могут обладать такими дополнительными возможностями, как узнавание лица и хранение данных, распознавание номерных знаков автомобилей, функцией распознавания начала движения и т. д. Основное предназначение – регулирование дорожного движения, чтобы не было пробок на скоростных дорогах (автобанах) и в населенных пунктах; при помощи данной системы можно выявить превышение скорости, нарушения в соблюдении дистанции между участниками дорожного движения (минимальная дистанция на скорости 100 километров в час должна составлять не менее трех секунд до впереди идущего автомобиля, а с увеличением скорости пропорционально увеличивается и количество секунд). Чтобы определить дистанцию, необходимо засечь время проезда впереди идущего автомобиля мимо какого-либо неподвижного предмета и считать секунды, которые понадобятся водителю следующего автомобиля, чтобы достичь этой же точки); проезд на запрещающий сигнал светофора и пр.

Разновидностью данной системы является система контроля за движением транспорта «VKS». Данная система используется для контроля уплаты дорожной пошлины в соответствии с Федеральным законом об оплате дорожной пошлины за пользование дорогами федерального значения. В Германии этой пошлиной облагаются только грузовые автомобили. Система различает легковые и грузовые автомобили и в считанные секунды может определить, была ли уплачена пошлина или нет. Проверка идет выборочно, примерно контролируется около 10% всех машин. Издание инструкций по использованию тех или иных приборов находится в ведении федеральных земель, но сами приборы при этом могут вводиться в эксплуатацию различными ведомствами. Свидетельство о допуске таких приборов выдается Федеральным управлением по физико-техническим измерениям (нем. Physikalisch-Technische Bundesanstalt),

которое имеет статус федерального органа государственного управления в составе Федерального министерства экономики и энергии. В настоящее время этим правом наделены и соответствующие учреждения федеральных земель. В соответствии с действующим законодательством, земельные учреждения обязаны в течение шести недель сообщать федеральному министерству о новом приборе, принятом в эксплуатацию в земле, с указанием данных о его изготовителе и характеристиках. Измерительные приборы, допущенные в качестве средств измерения, то есть имеющие соответствующие сертификаты и прошедшие метрологическую поверку и калибровку, должны быть в установленном порядке опечатаны (иметь клеймо). Очередная поверка проводится, как правило, каждые два года. Несмотря на то, что в Германии в сфере безопасности дорожного движения задействуются только современные измерительные приборы, тем не менее процент обжалования решений административных органов, выносящих свои решения на основании данных (показаний) этих измерительных приборов, растет из года в год. Кроме того, до сих пор однозначно не решен вопрос о том, является ли фиксация указанными выше измерительными приборами поводом для возбуждения дела об административном правонарушении либо доказательством совершения административного правонарушения.

Несмотря на то, что дела об административных правонарушениях в сфере дорожного движения, выявленные с помощью специальных технических средств, становились предметом рассмотрения Федерального Конституционного суда ФРГ, до сих пор единой судебной практики не выработано. Так, Федеральный Конституционный суд 11 августа 2009 г. рассмотрел дело, по которому водитель был привлечен к административной ответственности за превышение скорости на основании видеозаписи, сделанной системой контроля за движением транспорта «VKS». По мнению подателя жалобы, видеозапись, во-первых, нарушает его конституционные права, а именно – право личности на информационное самоопределение (нем. Recht des Einzelnen auf informationelle Selbstbestimmung), во-вторых, не имелось законных оснований для ее изготовления (отсутствовал законодательный акт). Рассматривая дело, высший суд государства пришел к выводу, что указанное конституционное право может быть ограничено только на основании закона. Видеоматериал, послуживший основанием для привлечения лица к административной ответственности, был получен с помощью камер наблюдения, которые, в свою очередь, были

установлены на основании постановления Министерства экономики федеральной земли, то есть ведомственного нормативного акта. Данный нормативный правовой акт, по мнению суда, не образует достаточного правового основания для вторжения в конституционное право личности на информационное самоопределение.

Долгое время суды в Германии считали, что правовые предписания, закрепленные в абз. I ст. 100h УПК ФРГ, и нормы абз. I ст. 46 Закона о борьбе с нарушениями общественного порядка не могут применяться для выявления и привлечения нарушителей правил скоростного режима, так как для применения указанных норм необходимо наличие начального подозрения в совершении правонарушения, что отсутствует при использовании автоматизированных систем контроля безопасности дорожного движения. Данная проблема также стала предметом рассмотрения высшей судебной инстанции страны. 12 августа 2010 г. Федеральный Конституционный суд ФРГ подтвердил правомерность применения норм ст. 100h УПК ФРГ и ст. 46 Закона о борьбе с нарушениями общественного порядка для привлечения правонарушителя к административной ответственности. Данные нормы разрешают изготовление фотоснимков без ведома (согласия) на то заинтересованного лица, если исследование обстоятельства другим способом имело бы меньший успех или было затруднено. Это касается как отдельных снимков, так и изготовления видеофильмов. Кроме того, их изготовление направлено не на третьих лиц, а именно в отношении водителя, который сам явился поводом для такой съемки в связи с подозрением его в совершении правонарушения в сфере дорожного движения и таким образом не является грубым нарушением его личных (конституционных) прав, а именно права на свободное развитие личности.

Еще один интересный пример из судебной практики германских судов. 19 февраля 2010 г. участковый суд г. Гиссена (федеральная земля Гессен) при рассмотрении жалобы на решение административного органа о наложении административного штрафа за превышение скорости, совершение которого было установлено прибором по контролю за скоростью движения, установил, что в приборе использовалось устаревшее программное обеспечение. На этом основании суд признал незаконным наложение административного наказания и отменил его.

Использование любых приборов в качестве сигнализатора наличия вблизи радара или создания помех для его работы (антирадар и т. д.) в Германии запрещено. За их применение предусмотрены

денежный штраф в размере 75 евро и 1 штрафной пункт. Прибор, как правило, подлежит конфискации. Тем не менее, в ФРГ разрешено предупреждать о наличии в том или ином месте «приборов контроля скорости движения» по радио. В последнее время для этого активно используется Facebook.

Обобщая, можно сказать, что в Германии законодательство, регулирующее применение автоматических камер слежения в общественных местах, в том числе в сфере дорожного движения, находится еще в стадии своего становления, несмотря на то, что оно уже было объектом рассмотрения высшего судебного органа государства. При этом очевидно, что самой большой проблемой является массовое применение коммунальными «приборов контроля скорости движения» для пополнения своей казны.

Неурегулированность и противоречивая судебная практика на руку полиции, которая, начиная с 2012 г., ежегодно проводит в Германии так называемый «Blitz-Marathon». Суть его заключается в том, что в определенный день, который сообщается заранее через средства массовой информации, полиция по всей Германии в течение 24 часов проводит рейд по контролю за соблюдением скоростного режима на улицах и дорогах, применяя все находящиеся в ее распоряжении методы и средства.

В Германии в настоящее время набирают популярность и видеорегистраторы. Кстати, такую камеру здесь еще называют «Russenkamera». Покупать такие устройства и пользоваться ими для личных целей не запрещено. Вместе с тем их правовой статус до сих пор не определен. Судебная практика также неоднозначна. Так, в своем решении от 6 июня 2013 г. участковый суд г. Мюнхена при решении вопроса о допустимости в качестве доказательства частной видеосъемки постановил, что при решении вопроса необходимо учитывать интересы обеих сторон. Если один из участников дорожно-транспортного происшествия хочет использовать в судебном процессе видеозапись происшествия, сделанную случайно и на которой видно событие произошедшего, или запись, сделанную после происшествия, в судебном разбирательстве, то это допустимо, так как это не противоречит его законным интересам сохранять и использовать доказательства в судебном разбирательстве.

В своем определении от 13 августа 2014 г. тот же суд решил, что использование видеорегистраторов, записывающих происходящее на дороге, при определенных условиях является недопустимым. К таким условиям относятся, например, желание владельца камеры выложить видео

в интернете, в том числе в социальных сетях, или передать данные третьим лицам, например полиции (это как раз и имело место в рассматриваемом случае). Суд отметил, что тайная съемка третьих лиц, в том числе во время движения автомобиля, представляет собой «грубое нарушение

личных прав граждан, а также права на информационное самоопределение лиц, представленных на видеозаписи». Не исключено, что данное решение суда может стать первым шагом к запрету на использование видеорегистраторов в Германии.

### Примечания

1. Головко В. В., Майоров В. И. Основы безопасности дорожного движения : учебное пособие. – М. : Эксмо, 2008.
2. Головко В. В., Майоров В. И., Ортман Е. А. Административная деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения : учебное пособие. Омск, 2008.
3. Майоров В. И. Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения : дис. ... д-ра юрид. наук. – Екатеринбург, 1997.
4. Майоров В. И. Вопросы борьбы с преступностью с учетом возможностей авиации // Проблемы борьбы с групповой и организованной преступностью : материалы межрегиональной науч.-практ. конференции. – Иркутск, 1992.
5. Майоров В. И. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации: теоретико-прикладные проблемы : моногр. – М. : Юрлитинформ, 2010.
6. Майоров В. И. К вопросу о необходимости уточнения законодательного определения безопасности дорожного движения // Проблемы права. – 2009. – № 2 (18). – С. 75-80.
7. Майоров В. И. На чем ездит милиция // Вираж. – 1992. – № 2.
8. Майоров В. И. Организационные и правовые основы межотраслевого управления обеспечением безопасности дорожного движения : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Москва, 1994.
9. Майоров В. И. Понятие дорожно-транспортных правонарушений и вопросы их классификации // Проблемы права. – 2014. – № 2 (45). – С. 173-178.

**БЕКЕТОВ Олег Иванович**, доктор юридических наук, профессор, начальник кафедры административного права и административной деятельности органов внутренних дел, Омская академия МВД России. E-mail: ol\_beketov@mail.ru

**МАЙЛЕ Алексей Давидович**, соискатель Омской юридической академии, г. Калтенкирхен, Германия.

Тел.: 8-913-968-69-07.

**BEKETOV Oleg**, Doctor of Law, Professor, Head of the Chair of Administrative Law and Administrative Activity of the Law Enforcement Bodies, Omsk Academy of the Ministry of Interior of Russia.

E-mail: ol\_beketov @ mail. ru

**MAJLE Aleksey**, applicant for a degree, Omsk Law Academy, Kaltenkirchen, Germany.

Тел.: 8-913-968-69-07