

Министерство внутренних дел Российской Федерации

**Федеральное государственное казенное
образовательное учреждение высшего образования
«Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В.В. Лукьянова»**

М.В. Баранчикова, А.Н. Подчерняев, Д.Ф. Флоря

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОФИЛАКТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ
ПРЕСТУПНОСТИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТЕХНИЧЕСКИХ
СРЕДСТВ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ
ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Учебно-практическое пособие

**Орел
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова
2018**

УДК 343.9
ББК 67.99(2)8
Б24

Рецензенты:

- **С.Н. Шатилович**, кандидат юридических наук, доцент
(Тюменский институт повышения квалификации
сотрудников МВД России)

- **И.В. Танага**, кандидат юридических наук,
(Краснодарский университет МВД России)

Баранчикова М.В.

Б24 **Обеспечение профилактики дорожно-транспортной преступности с использованием технических средств фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения : учебно-практическое пособие / М.В. Баранчикова, А.Н. Подчерняев, Д.Ф. Флоря. – Орёл : ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. – 33 с.**

В пособии рассмотрены криминологическая и уголовно-правовая характеристика, меры предупреждения дорожно-транспортной преступности, показаны особенности использования технических средств фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения в ее профилактике.

Учебное пособие предназначено для студентов высших учебных заведений юридического профиля, аспирантов и преподавателей вузов, для работников правоохранительных органов.

Работа представлена в авторской редакции.

УДК 343.9
ББК 67.99(2)8

© ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018

Оглавление

Введение	4
Глава 1. Понятие и содержание дорожно-транспортной преступности, ее профилактика	6
1.1. Криминологическая характеристика дорожно-транспортной преступности	6
1.2. Уголовно-правовая характеристика преступлений в сфере дорожного движения	11
1.3. Меры предупреждения дорожно-транспортной преступности	18
Глава 2. Современные технические возможности фиксации правонарушений в области дорожного движения и их использование в профилактике дорожно-транспортной преступности	25
2.1. Правовые и организационные основы применения технических средств фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения	25
2.2. Комплекс технических средств фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения	29
2.3. Роль технических средств фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения в профилактике дорожно-транспортной преступности	30
Заключение	33

Введение

В современный период деятельность по использованию технических средств фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения требует единообразия в определении ее содержания, объектов, выработки и развития оптимальных направлений реализации в современных условиях в целях профилактики дорожно-транспортных происшествий, уменьшения их количества, а также снижения тяжести их последствий. Воздействие системы автоматической фиксации нарушений ПДД призвано повлиять на недобросовестных участников дорожного движения, их личностные особенности с целью обеспечения соблюдения водителями установленной скорости движения, стабилизировать ситуацию в сфере дорожного движения, расширить спектр мер воздействия на его безопасность наиболее эффективными и современными средствами.

Одной из задач Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» является повышение культуры вождения¹. Такое повышение может быть достигнуто за счет профилактики их неправомерного поведения путем использования автоматических комплексов фотовидеофиксации, которые призваны повлиять на дисциплину водителей, предотвратить возможные правонарушения в сфере дорожного движения.

П. 28 Плана мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий, включает положение о необходимости «отнести к обязательным элементам обустройства автомобильных дорог... комплексы (приборы) фотовидеофиксации нарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения»².

Целью исследования выступает исследование особенностей и перспектив использования технических средств фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения для профилактики дорожно-транспортной преступности и аварийности.

Задачи данного исследования:

- провести современный криминологический анализ преступных нарушений правил дорожного движения;
- выявить проблемы уголовно-правовой оценки и квалификации преступных нарушений правил дорожного движения
- изучить меры предупреждения дорожно-транспортной преступности;
- изучить правовые и организационные возможности использования средств фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения;
- изучить роль технических средств фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения в профилактике дорожно-транспортной преступности;
- разработать рекомендации по применению технических средств фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения для профилактики дорожно-транспортных происшествий и преступлений.

В современных условиях профилактика дорожно-транспортной преступности характеризуется недостаточной эффективностью, что обусловлено неиспользованием в полной мере возможностей технических средств фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. Это влечет неблагоприятную динамику дорожно-транспортной аварийности, повышение тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий. Деятельность по использованию технических средств фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения требует единообразия в определении ее содержания, объектов, выработки и развития оптимальных направлений реализации в современных условиях.

¹ О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах: Постановление Правительства Рос. Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 // Соб. законодательства Рос. Федерации. 2013. № 41, ст. 5183.

² План мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий (подготовлен во исполнение поручений Президента РФ по итогам заседания Комиссии по мониторингу достижения целевых показателей социально-экономического развития России (№ ПР-1067 от 28 мая 2015 г.) [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/news>.

Поскольку одной из первоочередных целей работы систем фотовидефиксации дорожно-транспортных нарушений наряду с выявлением последних является снижение аварийности, то воздействие на водителей транспортных средств путем применения таких комплексов является эффективным средством профилактики дорожно-транспортных происшествий. Воздействие системы автоматической фиксации нарушений ПДД призвано повлиять на недобросовестных участников дорожного движения с целью обеспечения соблюдения водителями установленной скорости движения. Оно призвано стабилизировать ситуацию в сфере дорожного движения, позволяет расширить спектр мер воздействия на его безопасность наиболее эффективными и современными средствами, расширить спектр их влияния на водителей.

Глава 1. Понятие и содержание дорожно-транспортной преступности, ее профилактика

1.1. Криминологическая характеристика дорожно-транспортной преступности

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из основных задач, стоящих в настоящее время перед Российской Федерацией.

Статья 10 Федерального закона № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» определяет, что в целях реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения разрабатываются федеральные, региональные и местные программы, направленные на сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и снижение ущерба от этих происшествий, которые финансируются за счет средств соответствующих бюджетов.

Начиная с 2013 года основные показатели аварийности демонстрировали рост. Действительно, в 2013 году на территории Российской Федерации было зарегистрировано 176201 дорожно-транспортных происшествий по вине водителей, в которых погибли 22683 и получили ранения 233327 человека. В 2014 году – 173888 ДТП, в которых погибли 22874 и получили ранения 229114 человек. За 2015 год произошло 184000 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 23114 и получили ранения 231197 человек. В 2016 наметилась тенденция к снижению рассматриваемых показателей: погибли 20308 и получили ранения 221140 человек в 173694 ДТП по вине водителей¹.

В общей структуре транспортных преступлений следует выделить преступления, совершенные водителями транспортных средств. По их вине ежегодно возникает в среднем 100-120 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в которых погибают 25-30 тыс. и оказываются ранеными 150-200 тыс. человек. На долю указанной категории водителей приходится в среднем 65-70 % ДТП, а погибших и раненых – примерно 70-75 %. За малым исключением подобные происшествия есть следствие виновного нарушения установленных правил, одна из форм противоправного, антиобщественного поведения.

Почти каждое дорожно-транспортное происшествие (9 из 10) является результатом противоправного поведения за рулем водителя автомобиля. Исследователями установлено, что существует непосредственная связь между противоправным поведением водителей в виде административных проступков и транспортными преступлениями, к которым эти проступки приводят с известной степенью вероятности.

Структура автотранспортных преступлений включает несколько видов, соответствующих нарушениям таких правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, как выбор скорости, обгон, проезд перекрестков, запрет управлять транспортным средством в состоянии опьянения, переход дороги и т.п. Эти нарушения вызывают последствия в виде столкновений с другим автотранспортным средством (велосипедами, гужевым транспортом), с животными; наездов на людей; опрокидывания транспортных средств и выпадения людей из них. Две трети автотранспортных преступлений (и три четверти аварий) связаны с нарушением только со стороны водителей; треть — со «смешанной виной» в совершении нарушений с другими участниками движения. Каждый третий водитель находился в момент преступления в состоянии опьянения.

Преобладающая часть автотранспортных преступлений приходится на окончание рабочего времени (17-19 час.) и вечерние часы (22-24 час.), причем в вечернее время большинство виновных — водители личного транспорта. «Пик» аварийности у последних – апрель (выезд после длительной зимней стоянки транспортного средства). Среди погибших или получивших тяжкие телесные повреждения в результате автотранспортных преступлений 20 % – несовершеннолетние.

¹ Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gibdd.ru/stat>.

В сельской местности происходит половина дорожно-транспортных происшествий и 70 % со смертельным исходом.

Согласно данным статистики водители автотранспорта являются самыми распространенными нарушителями правил дорожного движения. Свыше трех четвертей всех дорожно-транспортных происшествий связаны с нарушениями Правил дорожного движения Российской Федерации водителями транспортных средств. Около трети всех происшествий возникают в результате неправильного выбора скорости движения¹, а каждое десятое связано с нахождением водителя в состоянии опьянения.

В последние годы отмечается увеличение числа фактов превышения скоростного режима, совершаемых водителями автотранспорта. Данные виды нарушений обладают повышенной опасностью, поскольку часто влекут уголовно наказуемые последствия. Преобладающая часть таких преступлений совершается водителями, относящимися к категории злостных нарушителей, которые до привлечения к уголовной ответственности уже подвергались мерам административного наказания.

Систематические дорожно-транспортные нарушения обуславливают недостаточная правовая, профессиональная и психологическая подготовленность водителей к участию в дорожном движении, их легкомысленное отношение к возможным тяжким последствиям и собственной безопасности. При этом водитель, превышающий скорость, часто сам оказывается жертвой им же созданной аварийной ситуации, получает повреждения или погибает в результате дорожно-транспортного происшествия (Далее ДТП).

Возможность привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения в случае их фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи была закреплена Федеральным законом РФ от 24 июля 2007 года № 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях».

В 2016 году, на основании данных стационарных и передвижных автоматических комплексов фиксации нарушений ПДД, в России было вынесено более 61 млн постановлений по делам о нарушении ПДД. Причем число выявленных нарушений выросло более чем на 11 млн по сравнению с 2015 годом, что на 22 % больше, чем за аналогичный период².

Сегодня средства автоматической фиксации нарушений ПДД действуют практически во всех регионах России. Комплексами автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения охвачено 8,9 тыс. стационарных и 4,1 тыс. переменных зон контроля.

В 2016 году на основании материалов, зафиксированных комплексами, было вынесено 61 млн постановлений по делам об административных правонарушениях, вынесенных в отношении собственников транспортных средств на основании материалов, зафиксированных комплексами, — это 71,3 % от общего количества вынесенных постановлений в отношении владельцев и водителей транспортных средств. Аналогичный показатель 2015 года — 50 млн, или 67 % от всех вынесенных постановлений; 2014 года - 40,9 млн. или 63% от всех вынесенных постановлений.

В настоящее время около 5 тыс. стационарных комплексов (56 %) ориентированы на фиксацию превышения установленной скорости. Таких нарушений в 2016 году выявлено 53 млн, что составляет практически 87 % от общего количества правонарушений, зафиксированных в автоматическом режиме.

Автоматическими комплексами в настоящее время оборудовано 8,9 тыс. стационарных и 4,1 тыс. переменных зон контроля. Так, в автоматическом режиме выявляются нарушения при движении транспортных средств по полосам для общественного транспорта, превышения установленной скорости движения, нарушения правил остановки и стоянки, проез-

¹ Воробьев Д.В., Вдовин С.П. Превышение скорости как причина дорожно-транспортного происшествия // Вестник Уральского финансово-юридического института. 2016. № 2 (4). С. 54-58.

² URL: <http://www.garant.ru/news/1088573/#ixzz4yTZ49x4d>.

да под знак «Въезд запрещен» и на запрещающий сигнал светофора, а также выявляются нарушения в зоне пешеходных переходов.

К примеру, около 5 тыс. стационарных комплексов (56 % от их общего числа) сейчас ориентированы на фиксацию превышения установленной скорости. Таких нарушений в 2016 году автоматической техникой было выявлено около 53 млн, что составило примерно 90 % от общего количества правонарушений, обнаруженных в автоматическом режиме. При этом системы, фиксирующие нарушения скоростного режима путем вычисления средней скорости движения, в прошлом году использовались в 28 регионах. А по материалам, полученным при помощи таких комплексов, было вынесено более 3,2 млн постановлений по делам об административных правонарушениях, отмечается в сообщении.

Также сообщается, что в 2016 году в России функционировали 334 комплекса фиксации нарушений правил проезда регулируемых перекрестков (в 2015 году их было 272), 302 комплекса, предназначенных для фиксации фактов выезда на полосу для встречного движения и проезда под знак «Въезд запрещен» (в 2015 году таких комплексов было 258), 52 – для фиксации нарушений в зоне пешеходных переходов (в 2015 году их было 34) и 43 комплекса фиксации нарушений в зонах железнодорожных переездов и т.д.

Между тем в ГИБДД России не исключают возможности расширения в будущем перечня видов нарушений ПДД, фиксируемых при помощи автоматических технических средств.

Значительная доля и прирост числа выявленных и зафиксированных нарушений правил дорожного движения, связанных с превышением скорости, во многом определяет общую негативную картину дорожно-транспортных нарушений. Такая ситуация обусловлена не столько увеличением количества нарушителей скоростного режима, сколько расширением сферы и возможностей их выявления.

Очевидно, что столь значимая часть нарушений правил дорожного движения, связанная с превышением скоростного режима, который выступает одной из главных причин совершения дорожно-транспортных преступлений, во многом определяет общую картину дорожно-транспортной дисциплины.

Высокая скорость отягчает последствия дорожно-транспортных преступлений, произошедшие по другим причинам, от скорости в момент столкновения сильно зависит тяжесть последствий ДТП. Повышение скорости на 10 % приводит к увеличению количества всех аварий на 21 %, к увеличению количества тяжелых аварий или аварий со смертельным исходом на 33 %, к увеличению количества аварий со смертельным исходом на 46 %. При увеличении скорости движения область обзора водителя существенно уменьшается, высокая скорость в городских условиях не дает водителю возможность правильно спрогнозировать ситуацию, потому что он не видит окружающую обстановку. На скорости 130 км/ч угол обзора составляет менее 30 градусов, что значительно снижает возможность оценки водителем потенциальной опасности. Превышение скорости всего на 10 км/ч соответствует 0,8 промилле алкоголя в крови при 60 км/ч¹. Наряду с этим неумение при движении с повышенной скоростью адекватно и своевременно оценить дорожную ситуацию, реагировать на ее изменения, приводит к повышенной вероятности и опасности совершения дорожно-транспортного преступления, а также собственной виктимизации водителя.

Стремление двигаться с необоснованно высокой скоростью особенно часто проявляется у молодых неопытных водителей, выступающих одной из самых виктимных категорий лиц, управляющих транспортными средствами. В совокупности с возможным их нахождением в состоянии опьянения их виктимность многократно возрастает.

Поскольку большинство «происшествий» связаны с неправильным выбором скорости движения, одним из перспективных направлений по снижению уровня аварийности, сохранению человеческих жизней является использование средств автоматической фиксации административных правонарушений с целью повышения уровня безопасности дорожного дви-

¹ Скорость автомобиля и безопасность. Часть 1. ТрансСпот [Электронный ресурс]. URL: <http://transspot.ru/2013/02/24/skorost-avtomobilya-i-bezopasnost-chast-1/> Влияние скорости на тяжесть ДТП.

жения путем принуждения водителей к соблюдению требований Правил дорожного движения»¹.

В современной России дорожно-транспортная преступность представляет собой вид преступности с достаточно высокой общественной опасностью и темпами роста. Дорожно-транспортные преступления, будучи составной частью дорожно-транспортных происшествий составляют около 30 % в общей массе последних.

Наиболее распространенными нарушениями правил дорожного движения являются превышение скоростного режима, проезд на запрещающий сигнал светофора, нарушения правил проезда перекрестков и др. Значительная часть превышения скоростного режима является с использованием средств фотовидеофиксации.

Значительная доля и прирост числа выявленных и зафиксированных нарушений правил дорожного движения, связанных с превышением скорости, во многом определяет общую негативную картину дорожно-транспортных нарушений. Такая ситуация обусловлена не столько увеличением количества нарушителей скоростного режима, сколько расширением сферы и возможностей их выявления.

Сегодня «менталитет российских водителей не позволяет надеяться на законопослушное поведение за рулем без постоянного внешнего надзора. В этих условиях особую важность и эффективность с точки зрения выявления и фиксации противоправного поведения водителей представляет собой более широкое использование средств видеофиксации»².

Справедливо утверждение о том, что «государство и общество при нынешнем уровне научно-технического развития не в состоянии влиять на содержание сознания водителей в момент, когда они собираются нарушить ПДДиЭТС или начинают соответствующие осознанные действия (бездействие)»³. Однако воздействовать на правосознание водителей в момент, когда они собираются превысить допустимый на конкретном участке дороги скоростной режим путем установки соответствующих предупреждающих знаков вполне реально.

Сегодня «необходимо расширять практику применения средств видеофиксации различных правонарушений, так как под прицелом видеокамеры нарушители закона, вероятнее всего, будут вести себя более сдержанно»⁴.

Согласно официальным статистическим данным большую часть нарушений допускают лица мужского пола, управляющие индивидуальным автотранспортом.

Обладают повышенной опасностью водители, преступно нарушающие скоростной режим⁵, представляющие угрозу, как для собственной, так и чужой безопасности. С уголовно-правовой точки зрения квалификация их действия никак не отличается от других видов нарушений правил, однако характер таких нарушений может влиять на вид и размер наказания.

В последние годы исследования ученых посвящены, как правило, техническим, правовым, процессуальным особенностям или проблемам применения средств фотовидеофиксации. Расчеты количества установленных средств фотовидеофиксации, выявленных ими нарушений правил дорожного движения и привлеченных к ответственности водителей с оценкой окупаемости данных средств фотовидеофиксации исчерпывают сферу оценки их эффективности и профилактической роли.

¹ Коняев С.А., Золотарев И.И. Об эффективности использования средств автоматизированной фиксации административных правонарушений в предупреждении ДТП и сохранении жизни и здоровья участников дорожного движения // Вестник Воронежского института МВД России. № 3. 2013. С. 136.

² Домрачев Д.Г. О некоторых вопросах применении административного законодательства в целях профилактики дорожно-транспортных происшествий в Российской Федерации // Вестник Вятского государственного гуманитарного университета. 2015. № 11. С. 121–126.

³ Кравцов А.Ю., Сирохин А.И., Скоморохов Р.В., Шиханов В.Н. Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль. СПб., 2011. С. 448.

⁴ Астафьев Н.В., Караваев А.Ф. Использование сотрудниками полиции средств аудио-, фото- и видеофиксации в оперативно-служебной деятельности // Психопедагогика в правоохранительных органах. 2013. № 3 (54). С. 31.

⁵ Баранчикова М.В., Мальцева Т.В. Исследование личности дорожно-транспортного нарушителя, допускающего превышение скоростного режима // Прикладная психология и педагогика. 2017. Т. 2. № 1. С. 3.

Зарубежные исследования многолетнего использования подобного рода устройств позволяют сделать выводы о том, что на дорогах в городской местности обычно достигается больший профилактический эффект, чем на дорогах регионального и федерального значения. Однако такой эффект достигается лишь спустя определенное время с момента установки таких стационарных систем, когда водители, привыкнув к надзору за соблюдением скоростного режима на конкретном участке, выбирают скорость движения транспортного средства не превышающую разрешенное значение.

Существующая «огромная концентрация автотранспорта в городской местности анонимизирует рядового водителя, автоматизация правоприменительной практики способна персонифицировать его в потоке движения и заставить подчиняться правилам»¹. Знание о постоянном надзоре за скоростью движения на определенной дороге, неотвратимости фиксации нарушений скоростного режима лица, управляющие транспортными средствами, оказываются вынужденными соблюдать дорожно-транспортную дисциплину.

Очевидно, что «превышение установленного ограничения скорости движения является основным фактором гибели людей и получения ими тяжелых ранений при дорожно-транспортных происшествиях. В связи с этим возрастает роль нового способа фиксации нарушений ПДД специальными техническими средствами, работающими в автоматическом режиме и имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки»².

Главной функцией стационарных и передвижных комплексов фото-видеофиксации, работающих в автоматическом режиме, должна стать наряду с выявлением нарушений правил дорожного движения их своевременная профилактика.

Результаты зарубежных исследований по оценке эффективности работы автоматического выявления и фиксации нарушений, проведенного ETSC, свидетельствуют, что благодаря применению устройств автоматического выявления и фиксации нарушений (УФН) их количество снижается в среднем на 28 % в городских районах и на 4 % – в сельской местности. При этом, несмотря на первоначальную негативную реакцию населения зарубежных стран на устройства, автоматически фиксирующие нарушения скоростного режима, впоследствии социологические исследования показали, что около 80 % жителей считают, что фото- и видеоконтроль положительно повлиял на дорожную обстановку. Значительное снижение скорости движения в местах установки УФН приводит к уменьшению количества ДТП в зонах их действия на 85 %³.

Очевидно, что дорожно-транспортная система должна быть лучше адаптирована к типичным ошибкам участников дорожного движения с тем, чтобы их небольшие оплошности не приводили к серьезному травматизму и гибели людей⁴. Необходимо вести речь о предупреждении дорожно-транспортной преступности, главной функцией систем фотовидеофиксации скоростного режима должно быть воздействие на водителя с целью мотивировать его на соблюдение установленного скоростного режима.

Таким образом, тенденция увеличения количества происшествий с участием водителей транспортных средств является объективной предпосылкой актуализации профилактики данных правонарушений. Основной целью работы систем фотовидеофиксации нарушений правил является профилактика аварийности путем воздействия на водителей транспортных средств. Применение таких комплексов является эффективным средством профилактики дорожно-транспортных происшествий, призвано стабилизировать ситуацию в сфере дорожного движения, позволяет расширить спектр мер воздействия на его безопасность наиболее эффективными и современными средствами⁵, расширить спектр их влияния на водителей.

¹ Кильдеев М. В. Автоматический контроль скоростного режима на автомобильных дорогах республики Татарстан // Вестник НЦ БЖД. 2012. № 4 (14). С. 11.

² Кузнецов А. В. Привлечение к административной ответственности за нарушения ПДД при использовании средств автоматической фиксации // Психопедагогика в правоохранительных органах. № 4(55). 2013. С. 72.

³ Предупреждение дорожно-транспортного травматизма: обзорная информация. Выпуск 18. М., 2006. С. 42–45.

⁴ Предупреждение дорожно-транспортного травматизма: Обзорная информация. Выпуск 18. М.: НИЦ БДД МВД России, 2006. С. 3.

⁵ Баранчикова М.В., Кузнецова И.И. Пропаганда безопасности дорожного движения: криминологические и психолого-педагогические аспекты // Вестник Орловского государственного университета. 2015. № 4. С. 23.

1.2. Уголовно-правовая характеристика преступлений в сфере дорожного движения

Преступления в сфере безопасности дорожного движения, выделены в самостоятельную главу уголовного закона. Они совершаются в определенной сфере деятельности как результат взаимодействия человека с транспортным средством.

Преступления в сфере безопасности дорожного движения представляют собой виновно совершенные общественно опасные нарушения правил дорожного движения (действие или бездействие), посягающие на безопасное функционирование дорожного транспорта и повлекшие по неосторожности установленные уголовным законом последствия либо создающие угрозу их наступления¹.

В теории уголовного права преступления в сфере безопасности дорожного движения принято именовать дорожно-транспортными преступлениями, которые в свою очередь выступают видом дорожно-транспортных происшествий.

Среди них можно выделить две группы составов: 1) преступления, совершаемые лицами, управляющими транспортными средствами (ст. 264 и ст. 264¹ УК РФ); 2) преступления, совершаемые иными участниками дорожного движения (ст. 268 УК РФ).

Составы преступлений, предусмотренных ст. 264 и ст. 268 УК РФ, относятся к числу материальных составов, они считаются оконченными с момента наступления общественно-опасных последствий. Уголовная ответственность за их совершение в отличие от административной наступает не за сам факт нарушения действующих правил, а за такое нарушение, которое повлекло за собой причинение как минимум тяжкого вреда здоровью или смерти потерпевшему.

Истоки современных представлений о дорожно-транспортных происшествиях можно найти в юридической литературе 60-80-х годов прошлого века, которая не утратила актуальность и в современный период. Так, В.В. Лукьянов отмечал, что дорожно-транспортное происшествие – это событие, нарушающее процесс дорожного движения, которое возникает в результате потери возможности управлять транспортным средством и сопровождается гибелью, ранением людей, нанесением материального ущерба².

Сегодня схожее понятие содержится в Правилах дорожного движения, где указано, что **дорожно-транспортное происшествие** представляет собой событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб³. Данное определение традиционно используется для оценки тех или иных событий с участием транспортного средства как дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП) и их разграничении со смежными составами правонарушений.

Основным отличием уголовно наказуемых нарушений правил дорожного движения от сходных с ними составов административных и других правонарушений является степень общественной опасности содеянного. Она заключается в том, что наряду с безопасностью дорожного движения, в результате дорожно-транспортных посягательств страдают здоровье и жизнь потерпевшего, так как нарушение Правил дорожного движения, не повлекшее за собой причинения тяжкого вреда здоровью или гибель человека является административными правонарушениями. Тяжкий вред здоровью являются минимально криминализирующим последствием уголовно наказуемых нарушений правил дорожного движения в ст. 264 и 268 УК РФ.

В современном уголовном законе система преступных нарушений правил дорожного движения включает ст. ст. 264, 264¹, 268 УК РФ.

¹ Баранчикова М.В. Реализация уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения: учебное пособие. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2015. С. 10.

² Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. М., 1983. С. 34.

³ О Правилах дорожного движения: Постановление Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090: в ред. от 20 апреля 2015 г. // Собр. актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 47, ст. 4531.

Выделение преступных нарушений правил дорожного движения в общей массе общественно опасных деяний, наказуемых в уголовно-правовом порядке обусловлено тем, что они совершаются при непосредственном использовании или соприкосновении с источниками повышенной опасности, при обращении с которыми требуется точное и неуклонное соблюдение всех правил, обеспечивающих безопасность их функционирования¹.

Название главы 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств», где расположены ст. 264, 264.1 и 268 УК РФ, определяет содержание видового объекта, обозначающего место данной группы преступлений в системе Особенной части уголовного закона, их специфику. Оно ограничивает круг статей этой главы только такими, которые предусматривают ответственность именно за посяательства на безопасность функционирования транспорта.

Как справедливо отмечал В.И. Жулев, появление данной главы в российском уголовном законе «явилось логическим этапом процесса возникновения и совершенствования норм уголовного закона, устанавливающих ответственность в названной сфере общественных отношений»².

Преступные нарушения правил дорожного движения существенно различаются между собой по субъекту преступления, объективным признакам, специфике субъективной стороны. Однако все указанные преступления характеризуются общим **видовым объектом**, к которому относится безопасность движения и эксплуатации транспорта.

Согласно Федеральному закону РФ «О безопасности дорожного движения» под **безопасностью дорожного движения** понимается *состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий*³.

Особенностью норм о преступных нарушениях правил дорожного движения является наличие в них бланкетных диспозиций. Для применения уголовной нормы имеющей бланкетную конструкцию, необходимо обращение к специальным отраслевым нормативным актам. Для правильного применения диспозиции преступлений в сфере дорожного движения необходимо обратиться к нормативным актам, раскрывающим суть конкретных нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспорта. К числу таких нормативных актов относятся Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Правила дорожного движения Российской Федерации.

По мнению Ю.А. Красикова, транспортные преступления обладают специальной, смешанной противоправностью⁴. Это требует от правоприменителя знаний специальных правил поведения на транспорте, умения точного описания в процессуальных документах состава их конкретного нарушения. Признавая лицо виновным в нарушении правил дорожного движения, суд обязан указать в приговоре, какие правила были нарушены, и в чем выразилось это нарушение.

Именно бланкетность дорожно-транспортных норм обуславливает необходимость отражения в процессуальных документах конкретных пунктов Правил дорожного движения, которые нарушил виновный, допустивший наступление уголовно наказуемых последствий.

В то же время нарушение лицом, управляющим транспортным средством, иных специальных правил движения транспортных средств на территориях с особым правовым статусом и повлекших наступление тяжких последствий не влечет ответственность по ст. 264 УК РФ.

В случаях, когда нарушаются другие специальные правила (правила техники безопасности или иные правила охраны труда) во время движения транспортного средства, то содеянное должно квалифицироваться не по статьям уголовного закона о дорожно-

¹ Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2002. С. 77.

² Жулев В.И. Транспортные преступления. М.: Спарк, 2001. С. 3.

³ О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ: в ред. от 1 декабря 2007 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50, ст. 4873.

⁴ Уголовное право России: учебник. В 2 т. Т. 2: Особенная часть. М.: Норма, 2008. С. 633.

транспортных преступлениях, а по статьям, предусматривающим ответственность за посягательство на жизнь и здоровье людей, за нарушение правил охраны труда и т.п.

Не относятся к дорожно-транспортным преступлениям деяния, возникшие:

а) во время проведения мероприятий по автомобильному или мотоциклетному спорту (соревнования, тренировки и т.п.), когда пострадали зрители, участники и персонал, обслуживающий спортивные мероприятия;

б) при выполнении транспортными средствами технологических производственных операций, не связанных с перевозкой людей или грузов (прокладка траншей, производство сельскохозяйственных работ, лесозаготовка, погрузочно-разгрузочные работы, установка опор и т.п.);

в) в результате стихийных бедствий;

г) вследствие нарушения правил техники безопасности и эксплуатации транспортных средств (запуск двигателя при включенной передаче, при сцепке-расцепке транспортных средств, механизмов, приспособлений и т. п.);

д) в связи с попыткой покончить жизнь самоубийством или действиями, совершенными в состоянии невменяемости;

е) в результате умышленных посягательств на жизнь и здоровье граждан или действий, направленных на причинение имущественного ущерба¹.

Непосредственный основной объект преступных нарушений правил дорожного движения представляет собой совокупность общественных отношений, обеспечивающих безопасность дорожного движения в конкретном месте.

Дополнительным объектом могут выступать собственность, здоровье, жизнь участников дорожного движения.

Особенностью преступлений в сфере безопасности дорожного движения является то, что вред личности или имуществу причиняется в основном при нарушении правил использования источников повышенной опасности и *потерпевшие*, как правило, случайные люди².

Обязательным признаком преступлений в сфере безопасности дорожного движения выступает *предмет* – транспортное средство.

Составы преступлений, предусмотренных ст. 264 и ст. 268 УК РФ, относятся к числу материальных составов, они считаются оконченными с момента наступления общественно-опасных последствий. Уголовная ответственность за их совершение в отличие от административной наступает не за сам факт нарушения действующих правил, а за такое нарушение, которое повлекло за собой причинение как минимум тяжкого вреда здоровью граждан или более опасных последствий.

Особенность преступных нарушений правил движения заключается в том, что само действие по нарушению правил дорожного движения (кроме ст. 264¹ УК РФ) не признается преступлением. Оно определяется как административное правонарушение в области безопасности транспорта. Наступившие последствия, четко обозначенные в диспозициях ст. 264 и ст. 268 УК РФ являются основным криминализирующим фактором³.

Важным в оценке объективной стороны преступлений в сфере безопасности дорожного движения является наличие причинной связи между нарушением правил дорожного движения и наступившими последствиями в виде тяжкого вреда здоровью или смерти граждан.

Вопрос о причинной связи должен обсуждаться после установления факта нарушения соответствующих правил, обеспечивающих безопасное движение транспорта, и выяснения объема и характера вредных последствий, которые зачастую являются результатом сложного взаимодействия ряда причин и условий. Таковыми могут быть неправомерные действия (без-

¹ Шатилович С.Н., Касницкая И.Ю. Вопросы привлечения и освобождения от уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления, совершенные в состоянии опьянения: методические рекомендации. Тюмень: Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России, 2014. С. 10.

² Коробеев А.И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность. М.: Юридическая литература, 1990. С. 6.

³ Исаев Н.Ю. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. М., 2010. С. 11.

действие) водителей других транспортных средств; неосторожное поведение иных участников движения, особенности дороги и погоды; техническое состояние транспортных средств, средств сигнализации и т.д.

По делам о преступных нарушениях ПДД вопрос о причинной связи должен обсуждаться только после установления факта нарушения соответствующих правил безопасности дорожного движения и выяснения характера наступивших вредных последствий. Действие, хотя и находившееся в определенной связи с результатом (например, явившееся одним из условий его наступления), но не нарушившее правила безопасности, не может рассматриваться как преступление.

Сложный характер причинной связи в дорожно-транспортных преступлениях обуславливает тем, что в силу множественности факторов и наличия опосредующих звеньев в развитии цепи причинности вредные последствия от ДТП носят зачастую случайный и не всегда адекватный степени тяжести нарушения соответствующих правил характер.

Сам по себе факт наличия причинной связи между деянием и общественно опасным результатом еще не предрешает характера ответственности. Не исключено, что причинная связь между нарушением правил безопасности и наступившими последствиями имеет место, но лицо не сознает и не может сознавать этого. В таком случае уголовная ответственность должна исключаться за отсутствием вины.

Для установления такой связи необходимы специальные познания в различных сферах, проведение специальных экспертиз. Специфика заключается в том, что эксперт, следователь, а, в конечном счете, суд определяют сложный характер зависимости поведенческих моментов и последствий, наступивших в результате несоблюдения определенных правил виновным лицом, ставя вопрос о соотношении необходимых и случайных последствий в автодорожных преступлениях¹. Установление такой связи на практике может вызывать определенные трудности, обусловленные тем, что последствия могут являться следствием совместных действий нескольких участвующих в дорожном движении лиц. В таких случаях необходимы дифференциация ответственности и справедливость юридической оценки действий каждого участника дорожного движения².

Преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию», характеризуется административной преюдицией. В отличие от ст. 264 и ст. 268 УК РФ данный состав сформулирован в законе как формальный и окончен в момент совершения виновным общественно опасного деяния.

Субъективная сторона двух составов преступлений в сфере безопасности дорожного движения (ст. 264 и ст. 268 УК РФ) характеризуется неосторожной виной: лицо предвидит возможность наступления вредных последствий (тяжкого вреда здоровью человека или смерти), но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывает на их предотвращение, либо не предвидит эти последствия, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло их предвидеть.

Особенностью субъективной стороны рассматриваемых преступлений является неосторожное отношение виновного к последствиям. Если по делу установлено, что причинение тяжкого вреда здоровью человека или смерти охватывалось умыслом виновного, содеянное следует рассматривать как умышленное преступление против личности.

Субъективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, отличается от других дорожно-транспортных составов и характеризуется умышленной формой вины виновного по отношению к факту повторного нарушения им правил дорожного движения в виде управления транспортным средством в состоянии опьянения.

¹ Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: научно-практическое пособие. М., 2011. С. 93.

² Баранчикова М.В. Реализация принципов законности и справедливости при привлечении к уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России, 2011. С. 12.

Субъектом преступных нарушений правил дорожного движения может быть физическое вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста, выступающее участником дорожного движения.

К ним относятся: 1) лица, управляющие транспортными средствами, 2) пешеходы, пассажиры, иные участники дорожного движения

Специальный субъект предусмотрен в ст. 264¹ УК РФ. Им выступает лицо, подвергнутое административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющее судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ.

Таким образом, преступления в сфере безопасности дорожного движения, выделены в самостоятельную главу уголовного закона, поскольку совершаются в определенной сфере деятельности как результат взаимодействия человека с транспортным средством. Они имеют много общего в признаках объективной и субъективной сторон, совершаются при непосредственном использовании источников повышенной опасности, при обращении с которыми требуется точное и неуклонное соблюдение всех правил, обеспечивающих безопасность их функционирования.

Уголовно-правовые нормы о нарушениях правил дорожного движения имеют специфику законодательного оформления, связанную с их бланкетностью, особенностями вины, дифференциацией ответственности в зависимости от предмета и субъектов преступления, тяжести наступивших последствий.

Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ)

Важным в квалификации по ст. 264 УК РФ является использование при толковании ее признаков Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения».

Предмет данного преступления – автомобили, трамваи либо иные механические транспортные средства.

В соответствии с примечанием к ст. 264 УК РФ к другим механическим транспортным средствам относятся: трактора, самоходные дорожно-строительные машины, иные самоходные машины, иные транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право.

В соответствии со ст. 25 Федерального закона РФ от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» к транспортным средствам, на управление которыми предоставляется специальное право, относятся: мотоциклы; автомобили, трамваи; троллейбусы; мопеды, квадроциклы; трициклы и т.п.¹

Если нарушение правил дорожного движения совершено лицами, управляющими транспортными средствами, не относящихся к указанной категории механических транспортных средств, и повлекло причинение последствий, указанных в ст. 264 УК РФ, то действия данных лиц следует квалифицировать по ст. 268 УК РФ.

К иным самоходным машинам относятся, например, экскаваторы, грейдеры, бульдозеры, автокраны, скреперы, автопогрузчики, комбайны и т.п. Механизмы этой категории рассматриваются как транспортные средства только во время их движения по улицам и до-

¹ О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федер. закон Рос. Федерации от 7 мая 2013 г. № 92-ФЗ // Рос. газ. 2013. 13 мая. № 6075.

рогам¹. Нарушение правил эксплуатации таких механизмов и иных правил охраны труда при непосредственном выполнении на них производственных работ (посевных, строительных, дорожных и т.п.) не влечет ответственности по ст. 264 УК РФ. Причинение в таком случае вреда (жизни, здоровью, собственности и т.д.) квалифицируется по другим статьям УК РФ.

Так, Ж. решил с помощью трактора завести мотор другого трактора, стоявшего на площадке. В результате движения гусениц тракторист толкаемого трактора был прижат к его корпусу и погиб от полученных повреждений. Первоначально действия Ж. были квалифицированы как нарушение правил безопасности движения. Учитывая, что Ж. использовал трактор не в качестве транспортного средства, Верховный Суд РСФСР усмотрел в его действиях признаки неосторожного убийства. В определении отмечено: «Действия водителя трактора, совершенные при производстве нетранспортных работ и повлекшие смерть потерпевшего, квалифицируются по статьям Уголовного кодекса, предусматривающим ответственность за преступления против личности»².

Объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, выражается в нарушении лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшем по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека.

Поскольку дорожное движение представляет собой перемещение транспортных средств и людей в пределах дорог, то движение транспортных средств начинается с момента их трогания с места до момента остановки.

Нарушение правил дорожного движения выражается в невыполнении или ненадлежащем их выполнении участником дорожного движения. Так, к числу наиболее распространенных видов нарушений ПДД водителями относятся:

- превышение установленной скорости движения;
- неправильный обгон других транспортных средств;
- проезд перекрестка при запрещающем сигнале светофора;
- невыполнение требований дорожных знаков и др.

Состав данного преступления материальный. Уголовно наказуемо только такое нарушение правил, которое повлекло причинение здоровью человека тяжкого вреда.

При квалификации действий виновного как дорожно-транспортного преступления всегда необходимо определять нарушил ли виновный правила дорожного движения или правила техники безопасности при производстве определенных работ, его отношение к данным работам.

Так, гражданин Д, управляя в нетрезвом состоянии трактором, с помощью волокуши и троса разгружал автомобили над силосной ямой. При очередной разгрузке трактор наехал на Ж., которая отцепляла трос. От полученных повреждений потерпевшая скончалась. Д. своими действиями причинил вред не в результате нарушения правил безопасности движения, а вследствие нарушения правил охраны труда. Поэтому его действия были обоснованно переквалифицированы на статью о неосторожном убийстве³.

При этом требуется обязательное установление причинной связи между наступившими последствиями и совершенным деянием.

В соответствии с положением Пленума при исследовании причин создавшейся аварийной обстановки необходимо установить, какие пункты правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств нарушены и какие нарушения находятся в причинной связи с наступившими последствиями, предусмотренными статьей 264 УК РФ⁴.

¹ Уголовное право России. Части общая и особенная: учебник / Под ред. А.И. Рапога. 6-е изд., перераб. и доп. М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2011. С. 568.

² Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1984. № 4. С. 14. По действующему законодательству подобные действия квалифицируются по ст. 143 УК РФ.

³ Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1975. № 7. С. 7.

⁴ О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения: Постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 // Рос. газ. 2008. 26 дек. № 4822.

В случаях, когда дорожно-транспортное происшествие повлекло наступление последствий, предусмотренных несколькими частями ст. 264 УК РФ, но составляющих одно преступление, деяние виновного следует квалифицировать по той части статьи, которая предусматривает ответственность за наиболее тяжкие из наступивших последствий. По совокупности преступлений деяния с указанными различными последствиями должны квалифицироваться лишь в тех случаях, когда они совершены в разное время и наступившие последствия явились результатом нескольких взаимно не связанных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

В судебной практике часто встречаются случаи, когда вредные последствия являются результатом совместных, но несогласованных действий различных участников дорожного движения. В подобных случаях приходится сталкиваться с проблемой неосторожного сопричинения вреда, когда нарушение правил безопасности со стороны одного лица (например, водителя-наставника, полностью передоверившего управление автомашиной малоопытному стажеру), ставшее причиной нарушения тех же правил со стороны другого лица (самого стажера), находится в причинной связи с преступным результатом. Такую причинную связь нельзя назвать необходимой, с неизбежностью, закономерно повлекшей наступление преступных последствий. Она носит ярко выраженный опосредованный характер, тем не менее, ее достаточно для обоснования уголовной ответственности.

По делам о дорожно-транспортных преступлениях обязательно проведение дорожно-транспортной экспертизы, разрешающей только специальные технические вопросы.

Так, Д., следуя на автомобиле ГАЗ-69 по ул. Ватутина г. Орджоникидзе (ныне Владикавказ), на остановке транспорта не принял мер к снижению скорости или остановке управляемой им машины, в результате чего сбил пешехода У., причинив тому тяжкие телесные повреждения. По делу установлено, что Д. увидел, как У. перелез через металлическую ограду и стал переходить проезжую часть в неполюженном месте, но на середине проезжей части остановился. Рассчитывая, что У. пропускает его машину, Д. продолжил движение, но когда расстояние сократилось до 7-8 метров, У. неожиданно быстро победжал. Д. затормозил и повернул машину вправо, но избежать наезда на У. не смог. Судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда РФ признала, что дорожно-транспортное происшествие произошло по вине пострадавшего У., и дело в отношении Д. прекратила¹

Субъективная сторона преступления характеризуется только неосторожной формой вины в виде легкомыслия либо небрежности.

Не является преступлением такое нарушение правил безопасности функционирования транспорта, при котором лицо, управляющее транспортным средством, не должно и не могло предвидеть наступление указанных в ст. 264 УК последствий. Здесь имеет место невиновное причинение вреда (казус).

Если же лицо, управляющее транспортным средством, действует умышленно, сознавая характер своих действий и предвидя возможные последствия таких действий, содеянное им квалифицируется не как нарушение Правил дорожного движения, а как умышленное преступление против жизни или здоровья, то есть как убийство или умышленное причинение вреда здоровью. В конечном итоге, форма вины в совершении дорожно-транспортного преступления водителем, нарушающим правила дорожного движения, определяется по характеру его отношения к аварийной обстановке, создаваемой в результате этого нарушения².

Мотив нарушения правил безопасности движения на квалификацию не влияет. Им чаще всего бывает стремление проявить удаль, лихачество, пренебрежительное отношение к таким правилам. Иногда мотивом является производственная необходимость, как ее понимает виновный. Учет характера побуждений лица, толкнувших его на нарушение правил, имеет значение при индивидуализации наказания.

¹ БВС РСФСР. 1973. № С. 9–10.

² Лукьянов В.В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений: специальные вопросы уголовного и административного права. М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2003. С. 30.

По мнению В.В. Лукьянова, вина водителя в совершении дорожно-транспортного преступления заключается в нарушении правил дорожного движения, создающем аварийную обстановку. Следовательно, обвинение в совершении преступления не может быть связано с таким нарушением правил, которое не создавало аварийной обстановки¹.

Согласно п. 15 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 в тех случаях, когда лицо, управлявшее транспортным средством, умышленно использовало его в целях причинения вреда здоровью потерпевшего, содеянное влечет уголовную ответственность по статьям Особенной части УК РФ о преступлениях против личности.

Субъект преступления специальный – лицо, достигшее 16 лет и управляющее транспортным средством, подходящим под признаки, указанные в примечании ст. 264 УК РФ. Правомерность либо неправомерность такого управления (при отсутствии водительских прав) на оценку деяния не влияет.

Согласно Постановлению Пленума Верховного суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» им признается не только водитель, сдавший экзамены на право управления указанным видом транспортного средства и получивший соответствующее удостоверение, но и любое другое лицо, управлявшее транспортным средством, в том числе лицо, у которого указанный документ был изъят в установленном законом порядке за ранее допущенное нарушение пунктов Правил, лицо, не имевшее либо лишенное права управления соответствующим видом транспортного средства, а также лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением.

1.3. Меры предупреждения дорожно-транспортной преступности

В целом все причины нарушений правил дорожного движения можно разделить на две группы: 1) низкий уровень правосознания и подготовки участников дорожного движения; 2) несоответствие темпов развития дорожно-транспортной системы темпам автомобилизации страны.

Традиционно в криминологической науке меры воздействия на дорожно-транспортную преступность предлагается подразделить на три группы:

1. Меры воздействия на человека.
2. Повышение конструктивной безопасности технических и средств.
3. Меры, обеспечивающие безопасную эксплуатацию источников повышенной опасности.

В зависимости от масштаба применения меры предупреждения преступных нарушений Правил дорожного движения преступных нарушений можно разделить на: 1) общегосударственные; 2) меры предупреждения, относящиеся к отдельным объектам или микрогруппам; 3) индивидуальные².

Однако криминальное поведение присуще не транспортному средству, а человеку. «Поведение лица, несмотря на присоединение привходящих причин, остается прямой причиной следствия», – указывает В.И. Кофман³. И в этом плане необходимы более углубленные методики исследования личности тех, кто собирается управлять автомобилем и уже является водителем транспортного средства: медицинской, социально-демографической и социально-ролевой направленности; психологические и иные, позволяющие отличать личность потенциального правонарушителя от правопослушного лица.

¹ Лукьянов В.В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений: специальные вопросы уголовного и административного права. М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2003. С. 28.

² Криминология: учебник / Под ред. А.И. Долговой. М.: Инфра-Норма, 1997. С. 340.

³ Кофман В.И. Границы юридически значимого причинения // Правоведение. 1960. № 3. С. 51.

В Федеральном законе от 23 июня 2016 г. № 182 «Об основах профилактики правонарушений в Российской Федерации» закреплено понятие и виды профилактики правонарушений.

В статье 2 закона указано, что профилактика правонарушений представляет собой совокупность мер социального, правового, организационного, информационного и иного характера, направленных на выявление и устранение причин и условий, способствующих совершению правонарушений, а также на оказание воспитательного воздействия на лиц в целях недопущения совершения правонарушений или антиобщественного поведения два вида предупреждения¹. В ст. 6 закона отмечено, что к числу основных направлений профилактики правонарушений относится обеспечение общественной безопасности, в том числе безопасности дорожного движения и транспортной безопасности.

В свою очередь в ст. 15 Закона в качестве видов профилактики указаны общая и индивидуальная профилактика. При этом отмечено, что общая профилактика направлена на выявление и устранение причин, порождающих правонарушения, и условий, способствующих совершению правонарушений или облегчающих их совершение, а также на повышение уровня правовой грамотности и развитие правосознания граждан.

Индивидуальная профилактика правонарушений направлена на оказание воспитательного воздействия на лиц, указанных в части 2 статьи 24 настоящего Федерального закона, на устранение факторов, отрицательно влияющих на их поведение, а также на оказание помощи лицам, пострадавшим от правонарушений или подверженным риску стать таковыми. Индивидуальная профилактика правонарушений может осуществляться с применением специальных мер профилактики правонарушений².

Приказ МВД России от 17 января 2006 г. № 19 «О деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений» дает определение *предупреждения преступлений* как деятельности служб, подразделений и сотрудников органов внутренних дел, осуществляемой в пределах их компетенции, направленной на недопущение преступлений путем выявления, устранения или нейтрализации причин, условий и обстоятельств, способствующих их совершению, оказания профилактического воздействия на лиц с противоправным поведением.

Согласно данному приказу сотрудники подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения:

11.1. Выявляют условия и причины, способствующие совершению дорожно-транспортных происшествий, и направляют предложения по их устранению в соответствующие инстанции.

11.2. Принимают меры по пресечению нарушений правил дорожного движения и иных противоправных действий, влекущих угрозу безопасности дорожного движения.

11.3. Проводят в том числе с использованием средств массовой информации профилактическую и разъяснительную работу по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, нарушений правил дорожного движения, краж и угонов автотранспорта.

11.4. Устанавливают (выявляют) в ходе выполнения служебных обязанностей транспортные средства и лиц, находящихся в розыске, измененную (уничтоженную) маркировку номерных агрегатов автотранспортных средств, документы и государственные регистрационные знаки с признаками подделки или находящиеся в розыске транспортные средства, водители которых скрылись с места совершения дорожно-транспортных происшествий.

В современный период «одним из перспективных направлений по снижению уровня аварийности, сохранению человеческих жизней является использование средств автоматической фиксации административных правонарушений с целью повышения уровня безопасно-

¹ Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации: Федер. закон Рос. Федерации от 23 июня 2016 г. № 182-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2016. № 26 (Часть I), ст. 3851.

² Там же.

сти дорожного движения путем принуждения водителей к соблюдению требований Правил дорожного движения»¹.

Использование систем фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения призвано реализовать все указанные виды профилактики, что существенно повышает безопасность на дорогах.

Исследования показывают, что на дорогах в городской местности с их применением достигается больший профилактический эффект, чем на дорогах регионального и федерального значения.

Однако такой эффект достигается не сразу, а по прошествии определенного времени с момента установки таких систем, когда водители, зная о контроле за соблюдением скоростного режима на определенной территории, выбирают скорость движения транспортного средства в соответствии с разрешенным на данном участке местности значением.

Действительно, «огромная концентрация автотранспорта в городской местности анонимизирует рядового водителя, автоматизация правоприменительной практики способна персонифицировать его в потоке движения и заставить подчиняться правилам»². Этим объясняется снижение аварийности в городах, где система фотовидеофиксации находится в действии продолжительное время, тем самым достигается ее главная функция в виде воздействия на водителя с целью мотивировать его на соблюдение установленного скоростного режима³.

Возможность привлечения к административной ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения, в случае их фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи, была обусловлена принятием Федерального закона от 24 июля 2007 года № 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях»⁴. С момента вступления в силу данных поправок, с 1 июля 2008 года, система фотовидеофиксации активно применяется, интенсивно развивается на дорогах разного вида и служит важным профилактическим средством обеспечения безопасности дорожного движения.

Основными целями работы данной системы являются: пресечение и предупреждение административных правонарушений в области дорожного движения; снижение количества дорожно-транспортных происшествий и уменьшение тяжести их последствий; повышение уровня взаимодействия заинтересованных муниципальных, региональных, федеральных организаций, обеспечивающих безопасность дорожного движения; оперативный анализ для принятия экстренных решений; обеспечение возможности восстановления хода событий на основе записанных фотовидеоматериалов при расследовании уголовных преступлений, розыскных мероприятий.

Несмотря на постоянное расширение сферы применения комплексов фотовидеофиксации в отношении разных видов нарушений правил дорожного движения, их функционирование направлено, в первую очередь, на предупреждение наиболее распространенных и опасных дорожно-транспортных нарушений, влекущих тяжкие последствия, наказуемые в уголовном порядке.

В криминологических исследованиях отмечается, что некоторые аварии с тяжкими последствиями, связанные с демонстрацией виновным своего превосходства над окружающими, полным пренебрежением их жизнью и здоровьем следует квалифицировать не как на-

¹ Коняев С.А., Золотарев И.И. Об эффективности использования средств автоматизированной фиксации административных правонарушений в предупреждении ДТП и сохранении жизни и здоровья участников дорожного движения // Вестник Воронежского института МВД России. № 3. 2013. С. 136–137.

² Кильдеев М.В. Автоматический контроль скоростного режима на автомобильных дорогах республики Татарстан // Вестник НЦ БЖД. 2012. № 4 (14). С. 11.

³ Баранчикова М.В., Смоляков А.И. Использование средств фотовидеофиксации для выявления нарушений скоростного режима: обеспечение безопасности дорожного движения или фискальная функция? // Известия Юго-Западного государственного университета. 2016. № 4 (67). С. 198–207.

⁴ О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федер. закон Рос. Федерации от 24 июля 2007 г. № 210-ФЗ // Рос. газ. 2007. 31 июля. № 164.

рушение правил дорожного движения, а убийство общеопасным способом с косвенным неконкретизированным умыслом. Предлагаются критерии, позволяющие распознать умышленную форму вины в конкретном случае¹.

Полагаем, что надежным средством в верной оценке объективных и субъективных признаков таких преступлений будут видеозаписи, представленные органам предварительного расследования.

Очевидно, что «превышение установленного ограничения скорости движения является основным фактором гибели людей и получения ими тяжелых ранений при дорожно-транспортных происшествиях. В связи с этим возрастает роль нового способа фиксации нарушений ПДД специальными техническими средствами, работающими в автоматическом режиме и имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки»². Применение средств фотовидеофиксации для контроля за скоростным режимом продолжает оставаться самой «популярной» областью их применения, что связано с особым значением соблюдения ограничений скорости движения для дорожной безопасности.

В современный период при работе со стационарными и передвижными комплексами фото-видеофиксации нарушений правил дорожного движения, работающими в автоматическом режиме, большое значение уделяется информированию граждан о местах их применения путем установки соответствующего дорожного знака или разметки, а так же публикации данных сведений в средствах массовой информации. Предупреждение участников дорожного движения о применении автоматической фиксации административных правонарушений оказывает на них профилактическое воздействие, способствует снижению уровня аварийности на данных участках дорог.

Анализ эффективности применения комплексов, работающих в автоматическом режиме, демонстрирует снижение нарушений правил дорожного движения, а также общего количества дорожно-транспортных происшествий в местах их постоянного функционирования.

Поскольку современные тенденции развития городского движения дополнительно характеризуются ростом загрузки дорожной сети транспортным потоком и повышением скоростных качеств транспортных средств, то без принятия мер организационно-регулирующего характера оба эти фактора вступают в конфликт, результат которого проявляется в виде аварийных ситуаций и дорожно-транспортных происшествий³.

Традиционно дислокация мест использования технических средств фиксации административных правонарушений в области дорожного движения утверждается руководством подразделений Главной инспекции безопасности дорожного движения (далее – ГИБДД) УМВД России в рамках отдельных областей. Сегодня особенно важно продолжать работу по установке средств автоматической фиксации непосредственно в местах концентрации ДТП, причиной которых стало несоблюдение скоростного режима.

В целях контроля за безопасностью дорожного движения Госавтоинспекция активно развивает и совершенствует работу средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения, в рамках которой наряду со стационарными комплексами, фиксирующими нарушения скоростного режима, на дорогах местного значения несут службу и передвижные средства фотовидеофиксации.

Анализ работы стационарных комплексов фотовидеофиксации нарушений Правил, работающих в автоматическом режиме, показывает, что по прошествии определенного количества времени с момента установки комплекса и ввода его в эксплуатацию у водителей транспортных средств появляется «эффект привыкания». Данное обстоятельство приводит к тому, что водители, зная о месте расположения комплекса, принимают меры к снижению

¹ Стешич Е.С. Авария с тяжкими последствиями: неосторожное преступление или убийство? // Уголовное право. 2014. № 2. С. 74–77; Корецкий Д., Стешич Е. Анализ причинно-следственной связи при разграничении неосторожности и косвенного умысла // Уголовное право. 2014. № 4. С. 37–41.

² Кузнецов А.В. Привлечение к административной ответственности за нарушения ПДД при использовании средств автоматической фиксации // Психопедагогика в правоохранительных органах. № 4 (55). 2013. С. 72.

³ Пугачев И. Качественные и количественные характеристики транспортного обслуживания городов [Электронный ресурс]. URL: <http://ksodd.ru/bdd/publication>.

скорости движения транспортного средства в зоне работы комплекса с последующим превышением скоростного режима, минуя стационарный комплекс.

В связи с этим одним из эффективных средств надзора за дорожным движением и профилактики дорожно-транспортных происшествий является комплексное применение стационарных комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения совместно с передвижными средствами фотовидеофиксации, работающими в автоматическом режиме. Достоинством применения передвижных комплексов фотовидеофиксации нарушений скоростного режима является возможность их использования в местах, не имеющих стационарных линий электросетей, а также мобильность в работе, позволяющая оперативно реагировать на складывающуюся дорожную обстановку.

Применение фотовидеофиксации как переход от визуального наблюдения за дорожным движением к использованию специальных технических средств ведет к переоценке тактики надзора за дорожным движением, внедрению новых, более эффективных методов надзора. Это указывает на перспективность развития средств автоматизированной фиксации административных правонарушений, способствующих предотвращению нарушений ПДД, снижению аварийности и сохранению жизни и здоровья на дорогах¹.

Сегодня можно говорить «об активной нормотворческой и правоприменительной деятельности, направленной на внедрение средств фотовидеофиксации административных правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения»². Система автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения обеспечивает документальное подтверждение административных правонарушений, и, как следствие, объективность в их пресечении и наказании правонарушителей.

При выявлении правонарушений сотрудниками дорожно-патрульной службы, значительные временные затраты уходят на составление административного материала, что исключает возможность пресечения правонарушений, совершаемых другими водителями в момент заполнения бланка протокола или постановления по делу об административном правонарушении³.

Обеспечение возможности пресечения нарушений скоростного режима, совершенных сразу несколькими участниками транспортного потока, способствует реализации принципа неотвратимости наказания за совершенные правонарушения, искоренению чувства безнаказанности и правового нигилизма.

Результаты исследований по оценке эффективности работы автоматического выявления и фиксации нарушений, показали, что их количество снижается в среднем на 28 % в городских районах и на 4 % – в сельской местности. Зарубежный опыт демонстрирует, что около 80 % жителей считают, что фото- и видеоконтроль положительно повлиял на дорожную обстановку. Значительное снижение скорости движения в местах установки камер приводит к уменьшению количества ДТП в зонах их действия на 85 %⁴.

В соответствии с Указом Президента РФ от 15 июня 1998 г. 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (Госавтоинспекция) осуществляет федеральный государственный надзор и специальные раз-

¹ Коняев С.А., Золотарев И.И. Об эффективности использования средств автоматизированной фиксации административных правонарушений в предупреждении ДТП и сохранении жизни и здоровья участников дорожного движения // Вестник Воронежского института МВД России. 2013. № 3. С. 137; Селезнёва Т.А., Пресняков В.А. Некоторые аспекты использования средств автоматизированной фиксации административных правонарушений в г. Владивосток // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. 2014. № 8. С. 19.

² Подчерняев А.Н. Особенности внедрения технических средств фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения // Вестник Орловского государственного университета. 2014. № 1 (36). С. 38-39.

³ Баранчикова М.В., Седова А.А. Контроль над превышением скорости движения транспорта средствами фотовидеофиксации как направление предупреждения дорожно-транспортных преступлений на дорогах местного значения // Муниципальная служба: правовые вопросы. 2016. № 2. С. 19.

⁴ Предупреждение дорожно-транспортного травматизма: обзорная информация. Выпуск 18. М.: НИЦ БДД МВД России, 2006. С. 42–45.

решительные функции в области безопасности дорожного движения. Она обеспечивает соблюдение законодательства Российской Федерации, иных нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, проведение мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства¹.

В целях реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения разрабатываются федеральные, региональные и местные программы, направленные на сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и снижение ущерба от этих происшествий. Госавтоинспекция осуществляет свою деятельность во взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления муниципальных образований.

К формам взаимодействия Госавтоинспекции с органами местного самоуправления относится разработка предложений по повышению безопасности дорожного движения, в том числе совместно с заинтересованными органами местного самоуправления муниципальных образований, юридическими лицами и общественными объединениями.

Особая роль принадлежит Центрам автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения ГИБДД, основной функцией которых является производство по делам об административных правонарушениях, зафиксированных с использованием работающих в автоматическом режиме специальных технических средств фотовидеофиксации нарушений Правил дорожного движения. Подразделения осуществляют свою деятельность во взаимодействии территориальными органами других федеральных органов исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов РФ и с органами местного самоуправления.

В современный период наблюдается широкое использование технических средств фотовидеофиксации, работающих в автоматическом режиме, как для обнаружения и пресечения нарушений Правил дорожного движения, так и для выявления других правонарушений и преступлений, раскрытия их по «горячим» следам.

Преимущества автоматической фиксации состоит не только в выявлении нарушений установленной скорости движения, но и в возможности фиксации проезда транспортных средств, хранения информации о движении автомобилей через специальные зоны контроля системы, передаче информации о фактах фиксации транспортных средств в систему федерального уровня, взаимодействии с другими региональными информационными системами, проверка транспортных средств по базам данных розыска различного типа, контроле за транспортными потоками на границах области, внутри региона, а также контроле за движением муниципального, специального транспорта и т.д.²

Постановлениями правительства отдельных областей утверждаются Программы по развитию транспортной системы и повышению безопасности дорожного движения, ответственным исполнителем которых могут выступать областное министерство транспорта и дорожного хозяйства, соисполнителями – Министерство здравоохранения области, Министерство сельского хозяйства, Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства, Министерство образования и подведомственные ему образовательные организации, управление делами аппарата правительства региона, администрация города.

Совместно с подразделениями Госавтоинспекции соисполнители государственных программ в рамках отдельных областей реализуют мероприятия по приобретению спецоборудования и спецтехники для организации функционирования приборов фото- и видеофик-

¹ О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: Указ Президента Рос. Федерации от 15 июня 1998 г. № 711; в ред. от 1 апреля 2015 г. // Рос. газ. 1998. 23 июня. № 116.

² Баранчикова М.В., Седова А.А. Контроль над превышением скорости движения транспорта средствами фотовидеофиксации как направление предупреждения дорожно-транспортных преступлений на дорогах местного значения // Муниципальная служба: правовые вопросы. 2016. № 2. С. 18–22.

сации нарушений, оснащению подразделений ГИБДД автоматическими средствами контроля и надзора за соблюдением ПДД, функционированию ЦАФАП в области дорожного движения ГИБДД. Это могут быть приобретение технических средств, программного обеспечения, оргтехники и расходных материалов к ней, почтовых и канцелярских расходов, а также оснащение подразделений ГИБДД патрульными автомобилями, мотоциклами и оборудованием, устройствами для доступа к базам данных федеральной информационной системы ГИБДД по GPRS-каналам связи (коммуникаторами), оснащение подразделений ДПС видеозаписывающими измерителями скорости и т.п.¹

Основной целью работы систем фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения, в том числе превышения скоростного режима, в рамках отдельных регионов, является профилактика аварийности на заданном участке дороги. Это обуславливает их установку на автодорогах разных видов в местах особой концентрации ДТП.

Наблюдающаяся динамика увеличения числа установленных нарушений Правил дорожного движения в большинстве российских регионов связана с выявлением фактов превышения скоростного режима комплексами автоматической фиксации нарушений. Применение таких комплексов является эффективным средством предупреждения дорожно-транспортных происшествий и преступлений, способствует ликвидации аварийно-опасных участков автомобильных дорог местного значения. Важно «стабилизировать ситуацию в сфере дорожного движения, расширить спектр мер воздействия на его безопасность наиболее эффективными, экономичными и современными средствами»². При этом ни само по себе техническое совершенствование транспортных средств, транспортной инфраструктуры, ни другие из мер, взятые в отдельности, не в состоянии полностью снять проблему аварийности³. Лишь комплексное воздействие мер правового, психологического, организационно-технического характера позволит стабилизировать состояние дорожной безопасности.

Сегодня практически общепризнанно, что специальные комплексы фотовидеофиксации, измеряющие скорость транспортных средств, играют значимую роль в снижении аварийности. Однако оптимальный эффект достигается при их постоянном использовании в очагах аварийности на протяжении достаточно длительного времени, что оказывает непосредственное влияние на участников дорожного движения, а неотвратимость наказания непосредственно вынуждает водителей, нарушающих скоростной режим, строго соблюдать правила дорожного движения.

¹ Об утверждении государственной программы Тульской области «Развитие транспортной системы Тульской области и повышение безопасности дорожного движения»: Постановление Правительства Тульской области от 17 декабря 2013 г. № 745 // Тульские известия. 2013. 26 дек. № 192; Об утверждении государственной программы Орловской области «Развитие транспортной системы в Орловской области (2013–2018 годы)» [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Орловской области от 15 ноября 2012 г. № 422 / ГСИС «Портал Орловской области – публичный информационный центр». URL: <http://www.adm.orel.ru> (дата обращения: 22 ноября 2012 г.).

² Баранчикова М.В., Кузнецова И.И. Пропаганда безопасности дорожного движения: криминологические и психолого-педагогические аспекты // Вестник Орловского государственного университета. 2015. № 4. С. 23.

³ Коробеев А.И. Транспортные преступления и транспортная преступность: монография. М.: Юрлитформ, 2015. С. 51.

Глава 2. Современные технические возможности фиксации правонарушений в области дорожного движения и их использование в профилактике дорожно-транспортной преступности

2.1. Правовые и организационные основы применения технических средств фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения

Безопасность дорожного движения, как уже отмечалось, является важнейшим элементом правопорядка, который призвано обеспечивать государство.

В целях повышения безопасности дорожного движения Правительством Российской Федерации в 2013 г. была принята Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах¹». В рамках вышеуказанной целевой программы одним из основных вопросов стоит использование средств автоматической фиксации нарушений Правил дорожного движения с целью снижения аварийности на дорогах России.

В этой связи особую роль играют современные специальные технические средства выявления и фиксации административных правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения, в т.ч. работающие в автоматическом режиме. Такие ТС фотовидеофиксации нарушений ПДД внедряются и успешно функционируют на автодорогах с июля 2008 года².

Одной из обеспечительных мер стала закрепленная в Постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 февраля 2012 г. № 2 возможность привлечения к административной ответственности собственника (владельца) транспортного средства в качестве субъекта административного правонарушения в случаях, когда нарушение ПДД зафиксировано работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи³. В таких ситуациях протокол об административном правонарушении не составляется, постановление по делу об административном правонарушении выносится без участия собственника (владельца) транспортного средства⁴.

Кроме этого в соответствии с ч. 3.1 ст. 4.1 КоАП РФ назначается административный штраф, исчисляемый в наименьшем размере в пределах санкции применяемой статьи Особенной части КоАП РФ. Если применяемой нормой установлено административное наказание в виде лишения права управления транспортным средством или административный арест, то административный штраф назначается в размере пяти тысяч рублей.

Процессуальный порядок привлечения к административной ответственности лиц, допустивших нарушения ПДД, зафиксированных ТС фотовидеофиксации, имеет характерные особенности.

К административной ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения и административные правонарушения в области благоустройства территории, предусмотренные законами субъектов Российской Федерации, совершенные с использованием транспортных средств, в случае фиксации этих административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами,

¹ См.: О Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2013. № 41, ст. 5183.

² В июле 2008 года вступил в силу Федеральный закон Рос. Федерации от 24 июля 2007 г. № 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях».

³ О внесении изменений в Постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 24 октября 2006 г. № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» [Электронный ресурс]: Постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 9 февраля 2012 г. № 2. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁴ Там же.

имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи привлекаются собственники (владельцы) транспортных средств (ст. 2.6.1 КоАП РФ).

Их правовой статус характеризуется рядом особенностей.

Во-первых, правовые основы названного субъекта закреплены в главе 2 КоАП РФ наряду с другими специальными субъектами административной ответственности: должностными лицами (ст. 2.4 КоАП РФ), юридическими лицами (ст. 2.10 КоАП РФ), военнослужащими, гражданами, призванными на военные сборы, и лицами, имеющими специальные звания (ст. 2.5 КоАП РФ), иностранными гражданами, лицами без гражданства и иностранными юридическими лицами (ст. 2.6 КоАП РФ).

Во-вторых, появление нового субъекта связано исключительно с фактом фиксации нарушения ПДД¹ работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи. Парадоксальность ситуации заключается в том, что именно способ фиксации правонарушения «порождает» новый субъект ответственности – собственник (владелец) транспортного средства. Другие специальные субъекты, перечисленные в главе 2 КоАП РФ, являются таковыми, в силу их правового статуса, определенного другими законодательными актами.

В-третьих, в роли собственника (владельца) транспортного средства может выступать как физическое, так и юридическое лицо.

Экземпляры постановления по делу об административном правонарушении и материалов, полученных с применением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средств фото- и киносъемки, видеозаписи, направляются собственнику транспортного средства, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, по почте заказным почтовым отправлением в форме копии постановления на бумажном носителе или в форме электронного документа, подписанного усиленной квалифицированной электронной подписью уполномоченного должностного лица (ч. 3 ст. 26 КоАП РФ).

Если правонарушение в области дорожного движения было зафиксировано непосредственно сотрудниками Госавтоинспекции с применением указанных выше технических средств, которые не работали в автоматическом режиме, то в данном случае согласно ч. 1 ст. 28.6 КоАП РФ должностным лицом выносится постановление по делу об административном правонарушении либо на основании части 1 статьи 28.2 КоАП РФ составляется протокол об административном правонарушении в отношении водителя транспортного средства. Полученные с использованием названных технических средств материалы фото- и киносъемки, видеозаписи при составлении протокола об административном правонарушении приобщаются к нему в качестве доказательств совершения административного правонарушения².

В соответствии с Указанием главы МВД РФ Владимира Колокольцева от 30 июня 2016 г. № 1/6387 «О мерах по профилактике и пресечению коррупционных преступлений среди личного состава подразделений Госавтоинспекции» не затрагиваются права участников дорожного движения, а меры направлены, прежде всего, на упорядочение процедуры применения сотрудниками подразделений Госавтоинспекции мобильных средств фотовидеофиксации нарушений ПДД с целью обеспечения соответствующего контроля и законности при осуществлении правоприменительной практики³.

¹ См.: О правилах дорожного движения [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

² О внесении изменений в постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24 октября 2006 г. № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» [Электронный ресурс]: Постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 9 февраля 2012 г. № 2. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³ Официальный сайт МВД России. URL: <https://мвд.рф/news/item/8251671> (дата обращения: 20 марта 2017 г.).

При этом в исключительных случаях при необходимости использования указанных технических средств решение принимается руководителем территориального органа МВД России на региональном уровне под личную ответственность, с закреплением ведомственными нормативными правовыми актами порядка их применения и обеспечением реализации мер, исключающих возможность удаления сотрудниками Госавтоинспекции записей правонарушений без соответствующего разрешения руководителя подразделения.

После введенного запрета производители ТС фотовидеофиксации получили задание усовершенствовать устройства, а именно исключить возможность удалять с них записи. В настоящее время в программное обеспечение рассматриваемых технических средств пользователи делятся на операторов (инспекторов ДПС) и администраторов (глав подразделений, которые вправе удалить запись).

Необходимо также отметить, что функционирование на российских дорогах систем управления дорожным движением и ТС фотовидеофиксации нарушений ПДД – перспективные направления в области обеспечения безопасности дорожного движения, которые помогают Госавтоинспекции наиболее эффективно выполнять задачи по профилактике и снижению уровня дорожно-транспортного травматизма на дорогах страны.

Согласно изменениям в ПДД от 1 июля 2013 г. был введен знак дополнительной информации 8.23 «Фотовидеофиксация»¹, а также введена соответствующая дорожная разметка 1.24.4, информирующая водителей о том, что на данном участке дороги может осуществляться фиксация административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами. Такая разметка применяется как для дублирования дорожного знака, так и самостоятельно – в случаях, когда особые правила движения обусловлены категорией дороги или её местоположением. При этом национальный стандарт Российской Федерации «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» не только конкретизирует, с какими знаками следует применять табличку 8.23 «Фотовидеофиксация», но и определяет категорию ТС фотовидеофиксации нарушений ПДД как стационарные (п. 5.9.27 ГОСТ Р 52289-2004)².

С 1 июня 2017 г. вступили в силу: ГОСТ Р 57144-2016 «Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Общие технические требования», ГОСТ Р 57145-2016 «Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Правила применения».

Принятие данных нормативов призвано регламентировать вопросы, связанные с повышением уровня безопасности жизни, здоровья граждан, окружающей среды, в том числе для содействия выполнению требований технических регламентов, технической и информационной совместимости; сопоставимости результатов измерений и испытаний, технических и экономико-статистических данных, в области использования ТС фотовидеофиксации нарушений ПДД.

Немаловажным остается факт, что часть обязанностей по фиксации нарушений правил дорожного движения передана бюджетным учреждениям и гражданским организациям. На данный момент практически все АПК по фиксации административных правонарушений в области дорожного движения России находятся на балансе государственных или гражданских организаций. Сделано это с целью снижения нагрузки на полицию³.

¹ О внесении изменений в Правила дорожного движения Рос. Федерации [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Рос. Федерации от 21 января 2013 г. № 20. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств [Электронный ресурс]: ГОСТ Р 52289-2004 от 15 декабря 2004 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³ См.: Кураков Д.В. Отдельные аспекты применения технических средств фото-видеофиксации нарушения правил дорожного движения подразделениями ГИБДД // Личность, право, государство. 2017. № 3.

В 2010 году в Москве и Московской области создан центр автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения¹, а в 2012 году – казенное учреждение «Центр безопасности дорожного движения Московской области»². Целями которого, являются:

- обеспечение развития и эксплуатации работающих в автоматическом режиме ТС фотовидеофиксации нарушений ПДД;

- содействие органам Государственной инспекции безопасности дорожного движения по городу Москве и Московской области в обработке и рассылке материалов, полученных с использованием указанных технических средств;

- осуществление мониторинга движения пассажирского и специализированного (специального) транспорта на территории города Москвы Московской области с использованием навигационных систем и систем видеонаблюдения.

Основные задачи центра:

- развитие системы ТС фотовидеофиксации нарушений ПДД Российской Федерации;
- техническая обработка информации, зафиксированной автоматизированной системой ТС фотовидеофиксации нарушений ПДД на территории города Москвы и Московской области;

- информирование населения о перемещенных транспортных средствах;

- осуществление мониторинга движения пассажирского и специализированного (специального) транспорта на территории города Москвы и Московской области, участие в создании и внедрении интеллектуальной транспортной системы на территории города Москвы и Московской области и ее интеграция с аналогичными системами города Москвы и других субъектов Российской Федерации;

- выполнение отдельной функции государственного управления – выступать государственным заказчиком и (или) ответственным за выполнение отдельных мероприятий долгосрочных целевых программ города Москвы и Московской области в сфере безопасности дорожного движения.

Представляется, что решение данных задач позволит более успешно предотвращать не только административные правонарушения, но и как следствие более опасные деяния – уголовные преступления, связанные с нарушением правил дорожного движения с причинением тяжких последствий. Аналогичные центры безопасности дорожного движения учреждены в качестве казенных организаций органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации. В этих центрах находятся на балансе ТС фотовидеофиксации нарушений ПДД – стационарные, передвижные, в то время как сотрудники ДПС применяют мобильные средства автоматической фиксации, предназначенные для обеспечения надзора за дорожным движением в течение ограниченного промежутка времени и размещаемые на борту транспортных средств.

Правовые и организационные основы применения технических средств фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения создают предпосылки успешной деятельности подразделений Госавтоинспекции по профилактике правонарушений на дорогах страны. Совершенствование правовой основы привлечения собственников (владельцев) транспортных средств к административной ответственности за нарушения в области дорожного движения, распространение практики применения технических средств контроля позволяет с уверенностью утверждать о положительном эффекте данной работы.

¹ См.: Кулич И. Фото из микроволновки // Полиция России. 2013. № 12. С. 24.

² Официальный сайт государственного казенного учреждения Московской области «Центр безопасности дорожного движения Московской области» [Электронный ресурс]. URL: <http://cbddmo.ru/documents/statutory-and-regulatory-documents.php>.

2.2. Комплекс технических средства фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения

В соответствии с ГОСТом Р 57144-2016¹ технические средства фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения по конструктивным особенностям, связанным со степенью их мобильности подразделяются на: а) стационарные, предназначенные для обеспечения контроля за дорожным движением в режиме непрерывной работы, являющиеся элементами обустройства автомобильных дорог и размещаемые стационарно на стойках, опорах и других конструкциях («Арена», «Кордон», «Кречет», «Робот», «Стрелка-01-СТ», «Крис-С»); б) передвижные, предназначенные для обеспечения контроля за дорожным движением в режиме непрерывной работы в течение ограниченного промежутка времени и размещаемые на специальных конструкциях («ЛИСД-2М», «ЛИСД-2Ф», «Крис-П»); в) носимые, предназначенные для обеспечения контроля за дорожным движением в течение ограниченного промежутка времени и не требующие специальных конструкций для размещения («Бинар», «Визир»); г) мобильные, предназначенные для обеспечения контроля за дорожным движением в течение ограниченного промежутка времени и размещаемые на борту транспортных средств («Паркон», «ПаркРайт»).

Целям накопления, систематизации и дальнейшего оперативного использования информации в основном отвечают стационарные и передвижные приборы, т.к. позволяют использовать не эпизодическую а продолжительную во времени либо круглосуточную репрезентацию.

Среди таких приборов наиболее распространены комплексы «КРИС», «Кордон», «Поток», «Паркон», «Стрелка» и др. Каждый из представленных приборов имеет индивидуальные технические характеристики, позволяющие использовать их в более широком диапазоне задач органов внутренних дел.

Например, комплекс измерения скорости движения транспортных средств фоторадарный стационарный «Крис-С» позволяет формировать базу данных нарушителей и автоматически распознавать государственные регистрационные знаки транспортных средств, зафиксированные в зоне контроля в круглосуточном режиме.

Комплекс «Крис-С» может применяться для автоматической фотофиксации с последующей централизованной обработкой следующих правонарушений:

- Превышение установленной скорости движения.
- Выезд в нарушение ПДД на сторону дороги, предназначенную для встречного движения.
- Движение по полосе для общественного транспорта.

В результате обработки данных на флеш-накопителе фоторадарного датчика сохраняются данные о транспортных средствах (изображение автомобиля с распознанным номером, дата и время фиксации, значение зафиксированной скорости и другие данные). Данные о зафиксированных нарушителях по каналам связи передаются для дальнейшей обработки и формирования базы данных.

Фоторадарный передвижной комплекс «Крис-П» является оперативно-техническим средством автоматического контроля скоростного режима и предназначен для фотовидеофиксации следующих нарушений ПДД:

- превышение установленной скорости движения;
- движение по полосе для общественного транспорта.

Комплекс устанавливается сбоку от контролируемого участка дороги.

Имеется возможность передачи данных и кадров по радиоканалу и/или с помощью флеш-накопителя. Фоторадарный датчик оборудован программно-аппаратными средствами

¹ Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Общие технические требования [Электронный ресурс]: ГОСТ Р 57144-2016 от 11 октября 2016 г. № 1367-ст. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

для автоматического распознавания государственных регистрационных знаков автомобилей и проверки их по различным федеральным и региональным базам.

«Паркон» – средство автоматического контроля правил парковки и других нарушений ПДД. В основе технологии – видеомодуль, установленный в патрульном автомобиле, и рабочая станция, на которой выполняется обработка видео. «Паркон» предназначен для выявления нарушений правил стоянки и остановки с последующей автоматической обработкой данных. На рабочей станции дополнительно формируется список всех транспортных средств, зафиксированных во время патрулирования. Эти данные могут быть использованы для проверки по различным розыскным базам.

Фоторадарный комплекс измерения скорости транспортных средств «Кордон» предназначен для автоматического выявления нарушений скоростного режима с возможностью передачи данных по каналам связи на сервер. Отличительная особенность комплекса – одновременный контроль всех целей на четырех полосах движения.

Комплекс осуществляет:

- Автоматическое измерение скоростей, определение положения и фотофиксация всех ТС на четырех полосах дорожного движения в обоих направлениях.
- Автоматическое фиксирование других нарушений ПДД: движение по обочине и полосе для общественного транспорта, выезд на полосу встречного движения.

Осуществляется автоматическое распознавание различных форматов номерных знаков стран СНГ и Европы для дальнейшей проверки распознанных номеров по различным федеральным и региональным базам розыска.

Комплекс имеет систему видеонаблюдения высокого разрешения с возможностью трансляции в режиме реального времени, с сохранением видеозаписей в архив, возможностью поиска по заданному промежутку времени.

Автоматизированный фоторадарный комплекс «Робот» (ROBOT Multiradar) имеет в своем составе видеокамеру с разрешением 11 мегапикселей, что в свою очередь позволяет отождествить граждан, находящихся в салоне транспортного средства.

Широкое распространение и внедрение фоторадарных комплексов, создание центров обработки данных практически во всех субъектах РФ, а также появление новых комплексов поставило новые задачи и требования¹.

Так, существующий широкий спектр документируемых правонарушений в области безопасности дорожного движения позволил в ряде субъектов централизованно использовать данную информацию в целях борьбы не только с правонарушениями, но и с преступлениями путем обращения как к архивной информации о различных фактах, связанных с функционированием контролируемых участков дороги, так и сведениям в режиме реального времени о трафике автомобильного потока.

2.3. Роль технических средств фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения в профилактике дорожно-транспортной преступности

С ростом интенсивности информационных процессов, возрастающей ролью средств коммуникации в нашем обществе, внедрением достижений науки и техники, процесс общения между людьми претерпевает значительные качественные изменения. Приходится констатировать смещение акцента с реального, т.е. живого общения между субъектами диалога в пользу дистанционного. Активно внедряются технические средства сбора, обработки, контроля в различных отраслях жизнедеятельности государства – охрана правопорядка в общественных местах, обеспечение безопасности дорожного движения, пожарная безопасность хозяйствующих субъектов и т.д. Такие средства имеют высокий информационный потенциал и должны рассматриваться в качестве источников оперативно-значимой информации. Ука-

¹ См.: Подчерняев А.Н. Некоторые аспекты применения технических средств фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения // Научный портал МВД России. 2016. № 1 (33). С. 115–119.

занные обстоятельства позволяют сформулировать вывод о закономерном росте объема информационных возможностей как для профилактики дорожно-транспортной дисциплины, так и предупреждения уголовно-наказуемых деяний, совершаемых на объектах транспортной инфраструктуры. Борьба с преступностью традиционно считается основой безопасного существования государства, особенно сейчас, когда представители криминала не стесняются в выборе средств и методов, совершая противоправные деяния, сопровождающиеся особой жестокостью и цинизмом¹.

Это в свою очередь формирует задачи по расширению тактических приемов сбора и фиксации информации, в целях реализации борьбы с преступностью и охраны правопорядка. Не умоляя эффективности классических средств и методов оперативно-разыскной деятельности, давно и основательно зарекомендовавших себя, следует отметить результативность таких средств как абонентские линии телефонной связи, иные технические каналы – SMS, электронная почта, социальные сети и т.д., которые за последние несколько лет стали надежным источником оперативно значимой информации. Их использование в организационном плане во многом отработано. Регламентировано и документальное сопровождение такой деятельности.

Вместе с тем существуют сферы деятельности, в которых эти процессы только набирают обороты и которые пока не освоены в полной мере с представленной точки зрения. Их всецелое использование во многих случаях может оказать существенную помощь в предупреждении преступлений, их раскрытии, розыске преступников, без вести пропавших и т.д.

Таковыми средствами являются приборы фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. Как уже отмечалось, данный класс современных технических средств активно внедряется во всех субъектах РФ, и наряду с основными функциями фиксации административных правонарушений в области безопасности дорожного движения, реализуют функции видеослежения за рубежом контроля, сбора информации об участниках автомобильного движения на конкретном участке дороги. И если аналогичные средства, как например система «Безопасный город»² уже функционирует, то возможности централизованного сбора и обработки информации фотовидеофиксаторов во всех субъектах РФ еще не реализована.

Накапливать, систематизировать информацию для дальнейшего использования в основном способны стационарные и передвижные приборы, позволяющие использовать не эпизодическую, а продолжительную во времени либо круглосуточную репрезентацию (комплексы «КРИС», «Кордон», «Поток», «Паркон», «Стрелка» и др.)

Достаточно остро стоит вопрос централизованного использования полученной в результате контроля за дорожной обстановкой информации в оперативных целях, т.е. для предупреждения и борьбы с преступностью, главным образом в сфере эксплуатации транспорта. Так, на данной проблематике акцентировалось внимание руководством МВД России в период обеспечения безопасности при проведении XXII Олимпийских зимних игр Сочи 2014. Полагаем, данные вопросы остаются актуальными с учетом проведения в России Кубка Конфедераций FIFA 2017, а также предстоящего Чемпионата мира по футболу FIFA 2018, и других массовых мероприятий подобного уровня. Особое значение обеспечение централизованного использования средств фотовидеофиксации в указанных целях приобретает в контексте проведения мероприятий контртеррористической направленности по контролю за передвижением транспортных средств по автомобильным дорогам в условиях значительного географического удаления спортивных объектов.

¹ См.: Флоря Д.Ф. Проблемы защиты участников уголовного процесса на стадии возбуждения уголовного дела // Наука и практика. 2014. № 3 (60). С. 111.

² Об утверждении Концепции построения и развития аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» [Электронный ресурс]: Распоряжение Правительства Рос. Федерации от 3 декабря 2014 г. № 2446-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Наряду с органами внутренних дел в настоящее время обязанностями по отслеживанию и фиксации нарушений правил дорожного движения наделены бюджетные учреждения и гражданские организации.

Основными направлениями центров безопасности дорожного движения являются обеспечение работы стационарных и передвижных комплексов фотовидеофиксации, монтаж стационарных комплексов, обеспечение процессов передачи и обработки информации о нарушениях правил дорожного движения, выявленных стационарными и передвижными комплексами фотовидеофиксации.

Сведения о зафиксированных нарушениях передаются для обработки и вынесения решения в центры автоматической фиксации административных правонарушений Госавтоинспекции.

Как уже отмечалось, представленные выше технические средства имеют, значительный потенциал оперативных возможностей. Для реализации централизованного использования полученной в результате контроля за дорожной обстановкой информации для предупреждения дорожно-транспортной преступности необходимо реализовать комплекс мероприятий.

Во-первых, приобрести у производителей сертификаты обеспечивающие доступ к функциональным возможностям прибора, в контексте поставленных задач. Весь потенциал оперативных возможностей средств фотовидеофиксации не используется, в частности, в связи с ограниченными правами доступа пользователей.

Во-вторых, необходимо оптимизировать процесс сбора данных о нарушениях ПДД, зафиксированных фоторадарными комплексами и видеофиксаторами различного типа и различных производителей; а кроме того, еще и территориально распределенных по городам и районам. Можно наращивать мощности централизованных постов и строить широкополосные каналы связи от каждого датчика, либо создавать аналогичные центры в каждом городе или районе. Наиболее эффективен первый вариант. Имеется несколько вариантов организации линий связи: а) постоянное проводное соединение по протоколу Ethernet (волоконно-оптическая линия связи (ВОЛС), витая пара UTP). Наиболее предпочтителен вариант ВОЛС, так как позволяет передавать данные на большие расстояния в режиме реального времени; б) беспроводной канал связи (Wi-Fi). На каждом рубеже устанавливаются модули беспроводной связи. Дальность связи по беспроводному каналу составляет до 1,5 километров; в) беспроводной канал операторов мобильной связи (3G, WiMAX).

В-третьих, получить в распоряжение (приобрести уже имеющееся у производителей, инициировать создание нового) программное обеспечение которое позволит обрабатывать и хранить систематизированную информацию, обеспечит доступ и поиск по различным критериям.

В-четвертых, обеспечить использование имеющихся, а если необходимо приобрести новые серверы, которые обеспечат возможность хранения и обработки значительного количества данных.

В-пятых, создание автоматизированных рабочих мест. Выделение персонала.

Ясно, что поставленные задачи требуют комплексного подхода к их решению со стороны всех вовлеченных в процесс обеспечения общественной безопасности организаций¹.

Таким образом, практически все имеющиеся на вооружении технические средства фотовидеофиксации разработаны с запасом возможностей. Это означает, что производитель заложил функциональные возможности по контролю всех транспортных средств, прошедших через рубеж контроля с сохранением результатов. Как видно из анализа, некоторые средства обеспечивают циклическую видеозапись в потоковом режиме. Разрешение камер некоторых из них позволяет отождествить лиц, сидящих на пассажирских местах. Как видно это достаточно мощная и производительная техника, возможности которой по предупреждению дорожно-транспортной преступности будут реализовываться и развиваться в дальнейшем.

¹ Подчерняев А.Н. Источники информации, представляющей оперативный интерес в условиях внедрения современных достижений науки и техники в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2015. № 3 (64). С. 90–93.

Заключение

Значительная доля и прирост числа выявленных и зафиксированных нарушений правил дорожного движения, связанных с превышением скорости, во многом определяет общую негативную картину дорожно-транспортных нарушений. Такая ситуация обусловлена не столько увеличением количества нарушителей скоростного режима, сколько расширением сферы и возможностей их выявления.

Сегодня «менталитет российских водителей не позволяет надеяться на законопослушное поведение за рулем без постоянного внешнего надзора. В этих условиях особую важность и эффективность с точки зрения выявления и фиксации противоправного поведения водителей представляет собой более широкое использование средств видеофиксации»¹.

Справедливо утверждение о том, что «государство и общество при нынешнем уровне научно-технического развития не в состоянии влиять на содержание сознания водителей в момент, когда они собираются нарушить ПДДиЭТС или начинают соответствующие осознанные действия (бездействие)»². Однако воздействовать на правосознание водителей в момент, когда они собираются превысить допустимый на конкретном участке дороги скоростной режим путем установки соответствующих предупреждающих знаков вполне реально.

Сегодня «необходимо расширять практику применения средств видеофиксации различных правонарушений, так как под прицелом видеокамеры нарушители закона, вероятнее всего, будут вести себя более сдержанно»³.

Использование таких средств, преследуя цель повышения уровня безопасности дорожного движения, основано на принуждении водителей к соблюдению требований Правил дорожного движения, может стать одним из перспективных направлений по снижению уровня аварийности, сохранению человеческих жизней⁴. Однако эффективность использования систем фотофиксации в России пока сложно оценить однозначно, несмотря на семилетний опыт их использования на российских дорогах.

¹ Домрачев Д.Г. О некоторых вопросах применении административного законодательства в целях профилактики дорожно-транспортных происшествий в Российской Федерации // Вестник Вятского государственного гуманитарного университета. 2015. № 11. С. 121–126.

² Кравцов А.Ю., Сирохин А.И., Скоморохов Р.В., Шиханов В.Н. Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль. СПб., 2011. С. 448.

³ Астафьев Н.В., Караваев А.Ф. Использование сотрудниками полиции средств аудио-, фото- и видеофиксации в оперативно-служебной деятельности // Психопедагогика в правоохранительных органах. 2013. № 3 (54). С. 31.

⁴ Коняев С.А., Золотарев И.И. Об эффективности использования средств автоматизированной фиксации административных правонарушений в предупреждении ДТП и сохранении жизни и здоровья участников дорожного движения // Вестник Воронежского института МВД России. № 3. 2013. С. 136.

Учебно-практическое пособие

Авторский коллектив:

кандидат юридических наук, доцент
Баранчикова Марина Вячеславовна;
кандидат юридических наук
Подчерняев Александр Николаевич;
кандидат юридических наук, доцент
Флоря Денис Федорович

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОФИЛАКТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ПРЕСТУПНОСТИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Свидетельство о государственной аккредитации
Рег. № 2660 от 02.08.2017 г.

Подписано в печать 15.11.2018 г. Формат 60x90¹/₁₆.
Усл. печ. л. – 2,06. Тираж 36 экз. Заказ № 125.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.