

МВД России
Санкт-Петербургский университет

А. С. Квитчук, И. С. Лаврентьева, С. М. Фомичев

**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ УЧЕТОВ
И АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ИНФОРМАЦИОННЫХ
СИСТЕМ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Учебное пособие

Санкт-Петербург
2022

УДК 34.342
ББК 67.401.1
К32

К32 Использование специальных учетов и автоматизированных информационных систем в деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения: учебное пособие. — Санкт-Петербург: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2022. — 68 с.

Авторский коллектив:

Квитчук А. С., — гл. 1, заключ.; *Лаврентьева И. С.*, — введ., гл. 1, 2, 5;
Фомичев С. М., — гл. 3–4

ISBN 978-5-91837-659-1

Учебное пособие по дисциплине «Использование специальных учетов и автоматизированных информационных систем в деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения» содержит материалы, отражающие особенности использования специальных учетов в деятельности Госавтоинспекции. Рассматриваются основные виды автоматизированных информационных систем, применяемых в деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения.

Предназначено для курсантов и слушателей образовательных организаций системы МВД России, а также для использования в профессиональной и служебной подготовке личного состава, научно-педагогических работников.

**УДК 34.342
ББК 67.401.1**

Рецензенты:

Плужников К. Ю., заместитель начальника Управления ГИБДД
МВД России по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области;
Зейналов Ф. Н., кандидат юридических наук
(Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова)

ISBN 978-5-91837-659-1

© Санкт-Петербургский университет
МВД России, 2022

Оглавление

Введение	4
Глава 1. Правовые основы использования специальных учетов и автоматизированных информационных систем в деятельности ГИБДД МВД России	6
Глава 2. Обеспечение информационной безопасности при использовании специальных учетов и автоматизированных информационных систем в деятельности ГИБДД МВД России	14
Глава 3. Федеральная информационная система (ФИС ГИБДД-М) ..	20
Глава 4. Перечень функций, реализуемых СПО ФИС ГИБДД-М.....	27
Глава 5. Аппаратно-программные комплексы, используемые в деятельности подразделений ГИБДД МВД России	37
Заключение	63
Список рекомендуемой литературы	64

Введение

Создание и поддержание безопасных условий жизнедеятельности человека, сохранение жизни и здоровья участникам дорожного движения являются целью деятельности государственных органов и общественных организаций в сфере дорожного движения, направленной на создание условий устойчивого развития общества. Особенности современного использования колесных транспортных средств выступают высокие темпы автомобилизации (ежегодно автомобильный парк страны в среднем увеличивается на 1 млн единиц транспорта), рост числа лиц, допущенных к управлению транспортными средствами, а также мобильность населения и активный процесс по изменению прав собственности на транспортное средство. Указанные обстоятельства связаны с необходимостью повышать качество сбора, обработки, передачи информации в условиях постоянно растущего объема массива данных. Для снижения аварийности, эффективного управления транспортными потоками, выявления правонарушений необходимо обрабатывать большой объем данных с минимальными затратами времени, что возможно только при использовании автоматизированных систем. Автоматизированная обработка данных необходима для выявления причин и условий возникновения аварий, поиска оптимальных решений с учетом широкого спектра особенностей и характеристик организации дорожного движения. Современное управление безопасностью дорожного движения характеризуется автоматизацией многих процессов, связанных с данной деятельностью, — от учета транспортных средств до контроля за их движением.

Современные требования к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, оказанию государственных услуг органами внутренних дел в рассматриваемой сфере обусловили новый подход к техническому и информационно-коммуникационному оснащению правоохранительной деятельности. Информационное обеспечение службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее — Госавтоинспекция, ГИБДД МВД России) является актуальным вопросом, поскольку сегодня перед нами качественно новое общество — информационное. Естественно, что жизнь и практическая деятельность неразрывно связаны с освоением и использованием совре-

менных информационных технологий во всех сферах человеческой деятельности, включая ГИБДД МВД России. Деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения в условиях значительного роста информационных потоков осуществляется с применением возможностей современных информационных технологий.

Глава 1

Правовые основы использования специальных учетов и автоматизированных информационных систем в деятельности ГИБДД МВД России

Социально-экономическое благополучие страны, рост материального обеспечения граждан оказывают непосредственное влияние на ускорение темпов автомобилизации. Влияние использования автомобильного транспорта на социально-экономическую сферу очевидно, и государство прилагает значительные усилия для развития систем безопасности в сфере дорожного движения¹. Правительством Российской Федерации утверждена Стратегия безопасности дорожного движения на 2018–2024 годы² (далее — Стратегия), главная цель которой — сокращение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях (далее — ДТП) россиян практически до нуля. В Стратегии установлено, что «повышение безопасности дорожного движения, направленное на сохранение жизни, здоровья и имущества граждан Российской Федерации, является одним из приоритетных направлений государственной политики и важным фактором обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития страны»³.

Обеспечение безопасности дорожного движения реализуется комплексно. Указом Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» федеральный государственный надзор, а также осуществление специальных разрешительных функций в области безопасности дорожного движения возложены на Госавтоинспекцию⁴. Основными задачами данного подразделения органов внутренних дел являются, во-первых, обеспечение соблюдения российского законодательства по вопросам безопасности дорожного движения всеми физическими и юридическими лицами,

¹ Степанов И. В., Грачев Ю. А. Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2015. № 4(68). С. 175–178.

² Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы : распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

³ Там же.

⁴ О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения : указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

во-вторых, проведение мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий. Все мероприятия проводятся в целях охраны человека, его жизни, здоровья, прав, признаваемых Конституцией РФ высшей ценностью. Кроме того, целями деятельности ГИБДД МВД России является охрана имущества граждан, их законных интересов, а также интересов общества и государства.

Обязанности, которые возложены на Госавтоинспекцию, содержатся в 24 пунктах ст. 11 отмеченного Указа Президента РФ. Среди них такие обязанности, как: осуществление государственного контроля и надзора за соблюдением установленных требований к строительству и реконструкции дорог, дорожных сооружений других видов деятельности, за организацией и проведением технического осмотра транспортных средств и др.; проведение экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений; регистрация и учет автотранспортных средств и прицепов к ним, организация и проведение в порядке, определяемом Министерством внутренних дел Российской Федерации, работы по розыску угнанных, похищенных либо скрывшихся с места ДТП автотранспортных средств и многие другие.

В настоящее время происходит постоянное повышение требований к качеству профессиональной деятельности во всех сферах, особенно правоохранительной. Особую требовательность общество выражает к деятельности подразделений Госавтоинспекции, поскольку высокий уровень автомобилизации и интенсивность дорожного движения вовлекают в сферу дорожного движения практически все население страны. Сотрудники ГИБДД МВД России ежедневно выполняют значительный объем социально значимой работы и обрабатывают большое количество информации. Политика государства в области информации и качества предоставления услуг населению диктует необходимость сокращения временных затрат и повышения производительности труда сотрудников Госавтоинспекции.

Достичь высокого качества выполнения возложенных на подразделения функций возможно посредством эффективного управления. В любой социальной системе процесс управления начинается с осознания и познания целей и задач. Они для Госавтоинспекции определяются названным Указом Президента РФ. В современном понимании управление деятельностью обязательно должно включать информационно-

аналитической обеспечение, предназначенное для обеспечения работающих структур всей необходимой информацией, аналитическими, прогнозными и оценочными материалами. Все нормативные правовые акты, которые регламентируют функционирование системы МВД России в целом и Госавтоинспекции в частности, отводят важную роль информационно-аналитическому обеспечению. В МВД России постоянно предпринимаются меры, направленные на совершенствование информационной составляющей деятельности.

Массив обрабатываемой и используемой в органах внутренних дел информации весьма широк и разнообразен — это сведения, которые отражают оперативную обстановку, состояние правопорядка и охраны общественного порядка, характеризуют силы и средства органов внутренних дел, способы и методы применяемого воздействия на управляемую систему и результаты управляющих воздействий, условия и проявления внешней среды, влияющие на состояние сфер управления и эффективность деятельности органов внутренних дел.

Осуществление деятельности с использованием информационных технологий в ОВД и его подразделениях, в том числе ГИБДД МВД России, происходит на основе единой правовой, информационной и научно-технической политики, а также в соответствии с действующим законодательством, ведомственными нормативными правовыми актами.

Законодатель установил, что «полиция в своей деятельности обязана использовать достижения науки и техники, информационные системы, сети связи, а также современную информационно-телекоммуникационную инфраструктуру. Полиция использует технические средства, включая средства аудио-, фото- и видеофиксации, при документировании обстоятельств совершения преступлений, административных правонарушений, обстоятельств происшествий, в том числе в общественных местах, а также для фиксирования действий сотрудников полиции, выполняющих возложенные на них обязанности»¹.

Информационные системы и технологии используются в следующих направлениях деятельности Госавтоинспекции:

- 1) управленческая деятельность;
- 2) выполнение непосредственных функций;
- 3) внутриведомственный обмен информацией;
- 4) межведомственное взаимодействие;

¹ О полиции : федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

- 5) предоставление государственных услуг;
- 6) информирование о результатах деятельности Госавтоинспекции и обеспечение доступа к информации.

Необходимость использования информационных технологий обусловлена в управленческой деятельности стоящими задачами: сбором информации об оперативной обстановке, о результатах деятельности по различным направлениям, анализом (общим, проблемным, сравнительным), прогнозированием и выработкой управленческих решений по планированию деятельности, расстановке сил и т. п. Информационно-аналитическая работа подразделений органов внутренних дел регламентирована ведомственными нормативными актами, в частности приказом МВД России от 26 сентября 2018 г. № 623, которым утверждена Инструкция об организации информационно-аналитической работы в управленческой деятельности органов внутренних дел Российской Федерации¹. Возможности сбора и систематизации данных позволяют оптимизировать данный вид работы². Оперативную обстановку как управленческую категорию, помимо ее иерархической структуризации (района, города, субъекта, федерального округа, территории РФ), различают и по направлениям деятельности. Одно из направлений связано с дорожной безопасностью, которое, в свою очередь, можно дифференцировать по специфике служебной деятельности.

Информация, характеризующая оперативную обстановку на обслуживаемой территории, делится на несколько блоков:

— информация, отражающая состояние правопорядка в регионе и т. д.;

— информация, характеризующая элементы внешней среды — это факторы или явления, которые оказывают прямое или косвенное воздействие на деятельность подразделения или службы и состояние правопорядка;

¹ Об утверждении Инструкции об организации информационно-аналитической работы в управленческой деятельности органов внутренних дел Российской Федерации: приказ МВД России от 26 сентября 2018 г. № 623. Документ опубликован не был.

² См., напр.: Новичкова Е. Е., Сорока В. Г. Аналитическая работа в органах внутренних дел и пути ее совершенствования // Правопорядок: история, теория, практика. 2019. № 2(21). С. 11–15.

— информация об организации правоохранительной деятельности подразделений Госавтоинспекции (как системы, предназначенной для решения определенных социальных задач);

— информация об эффективности функционирования подразделения.

Соответственно, оперативная обстановка — это внутренние и внешние условия, в которых подразделению ГИБДД МВД России необходимо реализовать свои правоприменительную и правоохранительную функции. Информационные системы ОВД для проведения анализа занимают особую нишу среди большого количества иных источников информации.

Согласно Положению о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, определяющему ее правовой статус, Госавтоинспекция осуществляет свою деятельность во взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления муниципальных образований, другими подразделениями органов внутренних дел Российской Федерации, организациями, средствами массовой информации, а также сотрудничает в установленном порядке с компетентными органами иностранных государств¹. Межведомственное информационное взаимодействие может осуществляться на основании договоров, соглашений, положений, совместных приказов и т. п. В качестве примера можно привести Соглашение о взаимодействии подразделений Госавтоинспекции и налоговых органов при представлении информации о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы².

Структурные подразделения территориального органа МВД России, подчиненные ему органы и организации по закрепленным направлениям деятельности осуществляют обработку, анализ, накопление и систе-

¹ Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации : приказ МВД России от 16 июня 2011 г. № 678. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Соглашение о взаимодействии подразделений Госавтоинспекции и налоговых органов при представлении информации о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы : приказ МВД России № 948, ФНС России № ММ-3-6/561 от 31 октября 2008 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

матизацию оперативной информации о правонарушениях, неотложных мерах по их раскрытию, происшествиях и ликвидации их последствий, использовании сил и средств; данных статистической отчетности и материалов, характеризующих состояние преступности и общественного порядка, результаты своей оперативно-служебной деятельности, эффективность использования имеющихся сил и средств и др.

За все время существования оперативно-справочные картотеки ОВД претерпели различные изменения и на данный момент делятся на два вида: федеральные картотеки (Главный информационно-аналитический центр Министерства внутренних дел Российской Федерации (ГИАЦ МВД России)) и картотеки регионов (информационные центры), которые обеспечивают правоохранные органы всей необходимой для их деятельности информацией. ГИАЦ МВД России является банком данных, который принимает и накапливает информацию от всех существующих источников и обрабатывает ее для дальнейшего оперативного использования. Аналогичные функции у региональных информационных центров, но по своей территории обслуживания.

Основным элементом инфраструктуры Единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России (ИСОД МВД) является Единый информационный сервис центральной обработки данных (ЕИС ЦОД).

К прикладным сервисам, обеспечивающим оперативно-служебную деятельность, относятся следующие: сервис обеспечения деятельности дежурных частей; сервис обеспечения охраны общественного порядка; федеральная информационная система ГИБДД (ФИС ГИБДД); сервис статистической отчетности и другие.

Выполнение задач, возложенных на ГИБДД МВД России, в настоящее время невозможно без применения средств вычислительной техники и информационных систем.

Таким образом, ИСОД — это совокупность автоматизированных систем обработки информации, используемых в МВД России, а также программно-аппаратных комплексов и комплексов программно-технических средств, систем передачи данных и связи, которые необходимы для наиболее эффективного обеспечения служебно-боевой и оперативно-служебной деятельности.

Внедрение в деятельность Госавтоинспекции информационных технологий шла поэтапно. Первый этап (1992–1997) связан с формиро-

ванием региональных электронных учетов зарегистрированных транспортных средств, их владельцев, выданных водительских удостоверений, административных правонарушений, дорожно-транспортных происшествий и других данных. На федеральном уровне была внедрена автоматизированная информационно-поисковая система розыска транспортных средств. База данных формировалась по информации территориальных органов и имела сеть межрегиональных и региональных центров. Через такие центры обеспечивалась возможность оперативно проверить транспортное средство или лицо на нахождение в розыске по федеральным базам непосредственно из подразделения через каналы связи. Федеральная база содержала данные о разыскиваемых лицах, транспортных средствах, специальной продукции, документов и оружия. Вместе с преимуществами выявились и недостатки. Региональные базы данных работали обособленно от других. Отсутствовала возможность получить оперативную информацию по другому региону.

Второй этап (до 2014 г.) — создание федеральной информационной системы, обеспечивающей удаленный доступ к информационным учетам — территориально распределенной информационной системы ФИС ГИБДД (по девяти федеральным округам РФ), функционирующей на базе Единой информационно-телекоммуникационной системы МВД России (ЕИТКС).

Третий этап (с 2014 г.) — перевод информационных систем обеспечения деятельности ОВД МВД России с платформы ЕИТКС на более современную — интегрированную мультисервисную телекоммуникационную систему (ИМТС) и создание информационной системы обеспечения деятельности ОВД МВД России (ИСОД). Особенность современной системы заключается в ее реализации в формате сервисов и обеспечении автоматизации доступа регионов к межрегиональным ресурсам. Автоматизация доступа регионов к межрегиональным ресурсам предоставила возможность повысить качество предоставляемых услуг (например, существенно сократить сроки принятия решения при проверке транспортного средства, находящегося на учете в другом регионе), раскрываемость преступлений и административных правонарушений и др.

В информационно-аналитической деятельности Госавтоинспекции следует отметить большой объем данных, сформировавшихся ранее в ходе ведения профильных учетов на территориальном и региональном уровнях. Все данные объединены в единый банк данных с возможностью оперативного доступа. Информационная система

охватывает всю территорию России и обеспечивает автоматизацию ведомственной деятельности на базе ресурсов федеральной информационной системы ГИБДД МВД России.

Таким образом, система информационного обеспечения ГИБДД МВД России представляет собой совокупность программно-технических средств, специальных и централизованных учетов, объединенных для информационной поддержки подразделений Госавтоинспекции на всех уровнях: от федерального до территориального. В структуре подразделений ГИБДД МВД России всех уровней функционируют подразделения информационного обеспечения Госавтоинспекции.

Глава 2

Обеспечение информационной безопасности при использовании специальных учетов и автоматизированных информационных систем в деятельности ГИБДД МВД России

Государственная стратегия развития информационного общества Российской Федерации основывается на следующих принципах:

- обеспечение прав граждан на доступ к информации;
- обеспечение свободы выбора средств получения знаний при работе с информацией;
- сохранение традиционных и привычных для граждан (отличных от цифровых) форм получения товаров и услуг;
- приоритет традиционных российских духовно-нравственных ценностей и соблюдение основанных на этих ценностях норм поведения при использовании информационных и коммуникационных технологий;
- обеспечение законности и разумной достаточности при сборе, накоплении и распространении информации о гражданах и организациях;
- обеспечение государственной защиты интересов российских граждан в информационной сфере¹.

Организационно-правовое обеспечение информационной безопасности включает основные принципы и критерии отнесения отдельных сведений к защищаемой информации; определение системы органов и должностных лиц, ответственных за обеспечение информационной безопасности; определение мер ответственности за нарушение правил защиты информации и сведений; определение порядка разрешения споров по вопросам защиты информации.

Правовую основу деятельности, связанной со сбором, обработкой, хранением, передачей информации, представляют Закон РФ «О государственной тайне»², постановление Правительства РФ от 15 апреля 1995 г. № 333 «О лицензировании деятельности предприятий и органи-

¹ О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017–2030 годы : указ Президента Российской Федерации от 9 мая 2017 г. № 203. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

² О государственной тайне : закон Российской Федерации от 21 июля 1993 г. № 5485-І. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

заций по проведению работ, связанных с использованием сведений, составляющих государственную тайну, созданием средств защиты информации, а также с осуществлением мероприятий и (или) оказанием услуг по защите государственной тайны»¹ и др.

Деятельность в области защиты информации и проведение работ, связанных с созданием средств защиты информации, подлежат лицензированию и сертификации в установленном порядке.

Федеральная служба по техническому и экспортному контролю (ФСТЭК) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим реализацию государственной политики, организацию межведомственной координации и взаимодействия, специальные и контрольные функции в области государственной безопасности по вопросам обеспечения защиты информации иным вопросам, определяемым Указом Президента РФ от 16 августа 2004 г. № 1085 «Вопросы Федеральной службы по техническому и экспортному контролю»².

Обязательной сертификации подлежат средства защиты информации, т. е. технические, криптографические, программные и другие средства, предназначенные для защиты сведений, содержащих государственную тайну, средства, в которых они реализованы, а также средства контроля эффективности защиты информации в соответствии с постановлением Правительства РФ от 26 июня 1995 г. № 608 «О сертификации средств защиты информации»³.

Технические, криптографические, программные и другие средства, предназначенные для защиты сведений, составляющих государственную тайну, средства, в которых они реализованы, а также средства контроля эффективности защиты информации являются средствами защиты информации. Сертификация средств защиты инфор-

¹ О лицензировании деятельности предприятий, учреждений и организаций по проведению работ, связанных с использованием сведений, составляющих государственную тайну, созданием средств защиты информации, а также с осуществлением мероприятий и (или) оказанием услуг по защите государственной тайны : постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 1995 г. № 333. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант»

² Вопросы Федеральной службы по техническому и экспортному контролю : указ Президента Российской Федерации от 16 августа 2004 г. № 1085. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

³ О сертификации средств защиты информации : постановление Правительства Российской Федерации от 26 июня 1995 г. № 608. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

мации по требованиям безопасности информации — это комплекс организационно-технических мероприятий, в результате которых посредством специального документа и знака соответствия с определенной степенью достоверности подтверждается, что средства защиты информации соответствуют требованиям нормативных документов по безопасности информации и государственных стандартов.

В приказе МВД России «О порядке эксплуатации специального программного обеспечения федеральной информационной системы Госавтоинспекции»¹ (далее — ФИС ГИБДД-М) указано, что система ФИС ГИБДД-М относится к классу защищенности К1, а в отношении обрабатываемых персональных данных обеспечивает второй уровень защищенности. Целью защиты информации является обеспечение конфиденциальности обрабатываемой в системе информации, в том числе персональных данных, предотвращения утечки, хищения, утраты информации, неправомерных действий по ее уничтожению, модификации, искажению, несанкционированному копированию и блокированию.

Информационная безопасность обеспечивается как подсистема информационной безопасности ИСОД МВД России на всех этапах эксплуатации, в том числе при техническом обслуживании, ремонте оборудования.

Защита информации в ФИС ГИБДД-М осуществляется на всех этапах эксплуатации системы. Информация, содержащаяся в базах данных, ежедневно копируется для защиты от уничтожения.

Применяются меры по защите данных от несанкционированного доступа посредством ограничения и разграничения доступа к информации, использования усиленной квалифицированной электронной подписи, учета доступа и соблюдения допущенных сотрудников определенных ограничений при работе с системой (запрет распространения сведений, на пользование телефоном и т. п.).

Классификация информационных систем и компонентов информационно-телекоммуникационной инфраструктуры, создаваемых и приобретаемых за счет бюджетных средств субъектов Российской Федерации, осуществляется в соответствии с Положением

¹ О порядке эксплуатации специального программного обеспечения федеральной информационной системы Госавтоинспекции. Приложение № 1. Инструкция по эксплуатации специального программного обеспечения федеральной информационной системы Госавтоинспекции : приказ МВД России от 5 февраля 2016 г. № 60. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

о федеральной государственной информационной системе учета информационных систем, создаваемых и приобретаемых за счет средств федерального бюджета и бюджетов государственных внебюджетных фондов¹.

В методических указаниях по учету информационных систем они классифицируются следующим образом:

1. Информационные системы обеспечения специальной деятельности.
2. Информационные системы обеспечения типовой деятельности.
3. Центр обработки данных.
4. Типовые компоненты информационно-телекоммуникационной инфраструктуры (ИТКИ).
5. Компоненты инфраструктуры электронного правительства.

Информационные системы специальной деятельности — это информационные системы, используемые для реализации специфичных полномочий, а именно предназначены для автоматизации либо информационной поддержки предоставления государственных услуг и исполнения государственных функций, предусмотренных в качестве полномочий Госавтоинспекции, а также исполняемых им функций по государственному контролю (надзору).

Информационные системы типовой деятельности предназначены для автоматизации обеспечивающей деятельности Госавтоинспекции в рамках исполнения ими типовых полномочий.

Центр обработки данных (ЦОД) — технологически и территориально обособленные серверные комплексы, в том числе рабочие станции, предназначенные для обслуживающего персонала, и технологическое оборудование, обеспечивающее функционирование серверов (стойки, источники бесперебойного питания, коммутационное оборудование и кабельные системы).

Типовые компоненты ИТКИ — программно-технические комплексы и средства, выполняющие общие технологические функции, и (или) совместно используемые информационные системы (средства

¹ О федеральной государственной информационной системе учета информационных систем, создаваемых и приобретаемых за счет средств федерального бюджета и бюджетов государственных внебюджетных фондов : постановление Правительства Российской Федерации от 26 июня 2012 г. № 644. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

вычислительной техники, предназначенные для непосредственной работы пользователя).

Компоненты инфраструктуры электронного правительства — это компоненты инфраструктуры, обеспечивающие информационно-технологическое взаимодействие информационных систем, которые используются для предоставления государственных и муниципальных услуг в электронной форме.

Инфраструктура электронного правительства представляет собой единый комплекс, включающий информационно-технологические и телекоммуникационные элементы. Состав элементов определен постановлением Правительства РФ от 8 июня 2011 г. № 451 «Об инфраструктуре, обеспечивающей информационно-технологическое взаимодействие информационных систем, используемых для предоставления государственных и муниципальных услуг в электронной форме»¹.

Основная их цель — обеспечение бесперебойного межведомственного электронного взаимодействия ведомственных информационных систем с использованием единой и региональной систем межведомственного электронного взаимодействия².

В целях выполнения требования федерального законодательства обеспечить доступ к информации о деятельности Госавтоинспекции³ и реализации Указа Президента РФ № 8⁴ об обеспечении доступа

¹ Об инфраструктуре, обеспечивающей информационно-технологическое взаимодействие информационных систем, используемых для предоставления государственных и муниципальных услуг в электронной форме : постановление Правительства Российской Федерации от 8 июня 2011 г. № 451. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

² О федеральной государственной информационной системе «Единая система идентификации и аутентификации в инфраструктуре, обеспечивающей информационно-технологическое взаимодействие информационных систем, используемых для предоставления государственных и муниципальных услуг в электронной форме» : постановление Правительства Российской Федерации от 28 ноября 2011 г. № 977. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

³ Об обеспечении доступа к информации о деятельности государственных органов и органов местного самоуправления : федеральный закон от 9 февраля 2009 г. № 8-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

⁴ Об утверждении перечня информации о деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации, размещаемой в сети «Интернет» : указ Прези-

к такой информации используется аппаратно-программный комплекс «Официальный интернет-сайт МВД России» (далее — интернет-сайт МВД России), используемый в установленном порядке¹.

Информация о деятельности ГИБДД МВД России размещается на интернет-сайте МВД России. Порядок размещения определен приказом МВД России от 26 февраля 2018 г. № 109².

дента Российской Федерации от 10 августа 2011 г. № 1060. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

¹ Инструкция по эксплуатации аппаратно-программного комплекса «Официальный интернет-сайт МВД России» : утв. приказом МВД России от 14 января 2013 г. № 15. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

² О порядке подготовки и размещения информации о деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» : приказ МВД России от 26 февраля 2018 г. № 109. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

Глава 3

Федеральная информационная система (ФИС ГИБДД-М)

Решение многочисленных и разноплановых задач в деятельности ГИБДД МВД России в современных условиях жизни невозможно представить без использования средств вычислительной техники и информационных систем.

Федеральная информационная система «ФИС ГИБДД-М» целенаправленно разработана в интересах Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (ГУОБДД МВД России) для обеспечения деятельности подразделений Госавтоинспекции, а также их межведомственного взаимодействия. Она предназначена для хранения и реализации всех информационных сведений в единой базе. ФИС ГИБДД-М — это интегрированный банк данных. Он предоставляет возможность распределенного сбора, учета, хранения и обработки информации обо всех объектах ГИБДД МВД России, зарегистрированных на всей территории страны. Система обеспечивает оперативный доступ к необходимым данным каждого пользователя из любой точки Российской Федерации в режиме реального времени и в соответствии с его уровнем и правами доступа, позволяет собрать и систематизировать сведения в едином информационном пространстве, к которому уполномоченные специалисты могут получить доступ из любого региона страны. Система позволяет осуществить оперативный обмен данными об объектах инспекторского учета внутри программы в режиме реального времени в соответствии с уровнем и правом доступа. Кроме того, система обеспечивает взаимодействие с Единым порталом государственных и муниципальных услуг и иными государственными службами и министерствами.

Внедрение ФИС ГИБДД-М позволило объединить все региональные базы данных в единую систему. До внедрения данной системы вся информация о транспортных средствах и об участниках дорожного движения обрабатывалась и хранилась в нескольких информационных системах отдельно в каждом регионе и на федеральном уровне. Отсутствовала возможность проведения информационного обмена между подразделениями ГИБДД МВД России, что увеличивало сроки проверки информации. Кроме того, при таком положении и разобщенности информационных баз оказание государственных услуг через интернет было невозможно.

Создание централизованной системы позволило решить актуальные проблемы. Федеральная информационная система ГИБДД-М обеспечила возможность быстрого доступа к любым сведениям. Сотрудники Госавтоинспекции получили средство, необходимое для выполнения поставленных перед ними задач.

Юридической основой функционирования базы данных является приказ МВД России от 5 февраля 2016 г. № 60 «О порядке эксплуатации специального программного обеспечения Федеральной информационной системы Госавтоинспекции»¹.

ФИС ГИБДД-М представляет собой сложную многоуровневую корпоративную систему, включающую разнородные территориально-распределенные региональные и межрегиональные информационные подсистемы ГИБДД МВД России, каждая из которых реализует определенный набор функций, в том числе обеспечивает выполнение определенных задач учета (рис. 1).

ФИС ГИБДД-М: задачи учета
- розыск транспортных средств «Розыск»
- транспортных средств, имеющих ограничения «Ограничения»
- распределения специальной продукции «Спецпродукция»
- похищенных (утраченных) специальной продукции «Документ»
- разыскиваемых физических лиц «Лица»
- похищенного (утраченного) оружия «Оружие»
- транспортных средств «Автомобиль»
- паспортов транспортных средств «ПТС»
- административных правонарушений «Админпрактика»
- водительских удостоверений «Водитель»
- дорожно-транспортных происшествий «ДТП».

Рис. 1. Задачи учета

Информационные учеты федеральной базы данных формируются в ГИАЦ МВД России, ФТС России из территориальных, региональных межрегиональных подразделениях ГИБДД МВД России, заводов-изготовителей специальной продукции и транспортных средств.

¹ О порядке эксплуатации специального программного обеспечения Федеральной информационной системы Госавтоинспекции : приказ МВД России от 5 февраля 2016 г. № 60. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

Обеспечение сбора, сохранения, обмена и реализации данных, а также организация доступа к информации выполняются строго в соответствии с внутриведомственными требованиями (стандартами) в ГИБДД МВД России согласно приказу МВД России от 3 декабря 2007 г. № 1144 «О системе информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции»¹.

Доступ к информационным ресурсам ФИС ГИБДД-М централизованного хранения на всех уровнях осуществляется в регламентном режиме, в том числе удаленном, с использованием терминалов, функционирующих по каналам сотовой GPRS/EDGE/3G-связи и каналам единой информационно-телекоммуникационной системой органов внутренних дел Российской Федерации (ЕИТКС ОВД РФ).

Общий объем информационных учетов ФИС ГИБДД-М размещен на 35 серверах баз данных, интегрированных в единую территориально-распределенную сеть, по восьми федеральным округам РФ, составляет около 300 млн единиц хранения.

Все серверы баз данных объединены в ФИС ГИБДД-М техническими средствами и ЕИТКС ОВД РФ. Поисковая система ФИС ГИБДД-М получает поисковые реквизиты от терминала удаленного доступа, по определенным правилам формирует запрос и может адресовать его к любому серверу (или группе серверов) этой сети. Время реакции системы доступа при обработке комплексного запроса (одновременно к нескольким учетам) составляет от 3 до 8 секунд.

Обработка запроса поисковой системой составляет миллисекунды (несколько тысячных долей секунды), остальное время тратится на передачу информации по каналам связи.

Техническая инфраструктура системы информационного обеспечения состоит из комплекса средств автоматизации (КСА), установленных на четырех уровнях управления ОВД: федеральном, межрегиональном, региональном и территориальном.

В состав ФИС ГИБДД-М входят пять подсистем:

- 1) «Транспортные средства»;
- 2) «Водительские удостоверения»;
- 3) «Административные правонарушения»;
- 4) «Специальная продукция»;

¹ О системе информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции : приказ МВД России от 3 декабря 2007 г. № 1144 (ред. от 27.01.2014). Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

5) «Получение и предоставление сведений».

Первая подсистема «Транспортные средства» осуществляет:

- учет и обработку заявлений на совершение регистрационных действий с транспортными средствами (ТС);
- поиск и изменение регистрационных данных ТС, а также ранее проведенных регистрационных действий;
- постановку и снятие с розыска в случае обнаружения утраченных, похищенных или не сданных в установленном порядке регистрационных документов;
- формирование необходимых отчетов о регистрационных действиях в отношении ТС.

Подсистема «Водительские удостоверения» используется:

- при приеме и учете результатов квалификационных экзаменов на предоставление права управления транспортными средствами;
- для обработки, регистрации заявлений и формирования необходимых отчетов о выдаче водительских удостоверений;
- для интеграции с web-камерами в целях получения фотоизображения заявителя для персонализации бланков водительского удостоверения.

Подсистема «Административные правонарушения» осуществляет следующие функции:

- импорт и экспорт информации о платежах по административным штрафам с сохранением полученных сведений в подсистеме;
- формирование необходимых отчетов на основании сведений об административных правонарушениях и межведомственных запросах;
- контроль процессуальных сроков и автоматизацию оформления административных материалов в случае несвоевременной оплаты штрафа нарушителем.

Подсистема «Специальная продукция» реализует:

- учет изготовленной и распределенной продукции, сбор потребностей в спецпродукции, розыск спецпродукции;
- внесение информации о движении спецпродукции (получение, передача, утрата, порча);
- ведение реестра утраченной спецпродукции, документов и государственных регистрационных знаков;
- контроль состояния спецпродукции, формирование необходимых отчетов.

Подсистема «Получение и предоставление сведений» используется для:

- организации взаимодействия с информационными системами МВД России НЦБ Интерпола, ФМС России, ФССП России, ФНС России, ФТС России и другими по предоставлению сведений о проводимых розыскных мероприятиях в отношении транспортных средств и лиц;

- предоставления общедоступных сведений о транспортных средствах по запросам информационных систем субъектов РФ, федеральных органов исполнительной власти и других организаций;

- формирования общедоступных сведений о транспортном средстве путем взаимодействия Единой автоматизированной информационной системы технического осмотра (ЕАИС ТО) с эксплуатируемой системой Госавтоинспекции ФИС ГИБДД-М;

- учета дорожно-транспортных происшествий и т. п.;

- межведомственного взаимодействия с Федеральным дорожным агентством (Росавтодор), Федеральной таможенной службой России и Федеральной миграционной службой России.

Вся система информационного обеспечения (СИО) состоит из территориально распределенных подсистем по восьми федеральным округам:

1. «Центральный» ФИС ГИБДД;
2. «Северо-Западный» ФИС ГИБДД;
3. «Южный» ФИС ГИБДД;
4. «Северо-Кавказский» ФИС ГИБДД;
5. «Приволжский» ФИС ГИБДД;
6. «Уральский» ФИС ГИБДД;
7. «Сибирский» ФИС ГИБДД;
8. «Дальневосточный» ФИС ГИБДД.

Основными функциями информационной системы являются сбор, хранение и реализация сведений в едином информационном пространстве, а также обеспечение быстрого доступа к базе данных, а именно:

- формирование информационных ресурсов ФИС ГИБДД-М посредством обработки информации поступающей от территориальных подразделений ГИБДД МВД России;

- обеспечение исполнения административных регламентов;
- поиск данных по запросам с произвольными критериями;
- корректировка информации;

- формирование аналитических отчетов;
- контроль за формированием, ведением и использованием информационных ресурсов системы;
- автоматизированный обмен данными с федеральными государственными информационными системами заинтересованных органов посредством системы межведомственного электронного взаимодействия;
- контроль за выгрузкой сведений в автоматизированную информационную систему государственных услуг;
- обеспечение информационной безопасности.

На федеральном уровне:

- обеспечение в установленном порядке доступа и обмена информацией с межрегиональными и региональными подразделениями, ГИАЦ МВД России, другими подразделениями органов внутренних дел РФ, органами государственной власти РФ, страховщиками и их профессиональным объединением;
- обобщение и анализ результатов работы подразделений системы информационного обеспечения, подготовка на этой основе предложений по повышению эффективности их деятельности;
- обеспечение проведения сверок информационных ресурсов на всех уровнях системы.

На межрегиональном уровне:

- обеспечение организационно-методического руководства деятельностью подразделений системы информационного обеспечения, входящих в состав соответствующей подсистемы;
- обеспечение обмена информацией федерального центра и региональных центров, входящими в состав соответствующей подсистемы;
- обобщение и анализ результатов работы межрегионального центра и подразделений системы информационного обеспечения, входящих в состав соответствующей подсистемы, подготовка на этой основе предложений по повышению эффективности их деятельности;
- обеспечение проведения сверок информационных ресурсов ФИС ГИБДД-М на уровне соответствующей подсистемы;
- формирование ежемесячного представления в федеральный центр отчетов о результатах деятельности межрегиональных и региональных центров.

На региональном уровне:

- обеспечение контроля, оказание организационно-методической и практической помощи подразделениям Госавтоинспекции в районах,

городах и иных муниципальных образованиях, в том числе в нескольких муниципальных образованиях, межрайонных регистрационно-экзаменационных и строевых подразделениях районных отделов ОВД в части формирования соответствующих информационных ресурсов ФИС ГИБДД-М;

- обеспечение в установленном порядке обмена информацией с соответствующими межрегиональными центрами, информационными центрами МВД, ГУВД, УВД по субъектам РФ, органами государственной власти РФ;

- обобщение и анализ результатов работы, подготовка предложений по повышению эффективности их деятельности;

- обеспечение проведения сверок информационных ресурсов ФИС ГИБДД-М на своем уровне;

- формирование и ежемесячное представление в соответствующий межрегиональный центр отчетов о результатах деятельности регионального центра.

На территориальном уровне:

- сбор, учет, обработка, формирование, хранение, передача и контроль сведений в едином информационном пространстве;

- обеспечение быстрого доступа к базе данных;

- организация взаимодействия;

- обеспечение информационной безопасности.

Результатами внедрения сервиса являются:

- обеспечение формирования и ведение оперативного управления и осуществления информационного взаимодействия ГИАЦ МВД России с подразделениями Госавтоинспекции;

- унификация процессов на различных организационных уровнях управления подразделений Госавтоинспекции;

- свободная отчетность по отдельным направлениям Госавтоинспекции МВД России;

- обеспечение информационной безопасности.

Глава 4

Перечень функций, реализуемых СПО ФИС ГИБДД-М

С внедрением ФИС ГИБДД-М стал доступен обмен данными между подразделениями Госавтоинспекции в режиме реального времени.

Для граждан сократилось время оказания государственных услуг и получения информации о штрафах за совершение административных правонарушений (на портале государственных услуг и сайте ГИБДДМВД России), а также информации об их оплате. На данный момент к ФИС ГИБДД-М подключено более 18 400 пользователей во всех регионах РФ. Система позволяет ежемесячно регистрировать более 100 000 транспортных средств, более 48 000 водительских удостоверений (прав). Кроме того, каждый месяц через систему проходит около 800 000 административных правонарушений (в том числе зафиксированных видеокамерами). Результат ее работы дает положительный эффект. Система продолжает совершенствоваться, корректироваться на всех уровнях и во всех субъектах РФ, что позволяет качественно повышать уровень государственных услуг и развития функций системы. С помощью ФИС ГИБДД-М осуществляются:

- учет и обработка заявлений на совершение регистрационных действий с транспортными средствами в любом субъекте Российской Федерации, вне зависимости от места жительства или регистрации по месту пребывания физического лица или нахождения юридического лица либо его обособленного подразделения;
- поиск и изменение регистрационных данных транспортных средств, а также ранее проведенных регистрационных действий;
- постановка и снятие с розыска в случае обнаружения утраченных, похищенных или не сданных в установленном порядке регистрационных документов;
- формирование необходимых отчетов о регистрационных действиях в отношении транспортных средств.

Правила заполнения карточки учета транспортных средств

Первичным документом учета транспортных средств является карточка учета транспортных средств, заполняемая от руки или на печатающей машинке (ручной способ), а также с использованием средств вычислительной техники (автоматизированный способ). При автоматизированном способе используется экранная форма карточки учета транспортных средств, с изменением которой производится печать и замена карточки в ручной картотеке.

Карточка заполняется на каждое транспортное средство, подлежащее регистрации.

При проведении периодических сверок в случае обнаружения отличия информации картотечной от компьютерной формы, при ее корректировке в форму (карточку) заносится фамилия ответственного за выполнение операции.

Основанием для постановки (снятия) на специализированный учет является осуществление любых регистрационных действий.

Заполняемая при проведении регистрационных действий карточка на бумажном носителе остается в картотеке подразделения Госавтоинспекции, зарегистрировавшего транспортное средство. В карточку ручной картотеки и электронную базу данных заносится уникальный номер, формируемый на основе первичного паспорта транспортного средства и порядковый номер по реестру.

Номера по реестру в течение года проставляются последовательно без пропусков, уникальный номер не меняется и не повторяется для разных транспортных средств. Информация в компьютерном виде незамедлительно направляется в региональное подразделение, где формируется региональная картотека.

Региональное подразделение контролирует полноту и достоверность полученной информации.

Сведения о проведенных регистрационных действиях региональное подразделение незамедлительно направляет в электронном виде (в транспортном формате) на межрегиональный и федеральный уровни АИПС «Автомобиль».

Федеральная база данных формируется на основе сведений о зарегистрированном транспорте из межрегиональных и региональных подразделений.

На временно зарегистрированные транспортные средства по месту их пребывания формируются отдельные картотеки.

Карточки транспортных средств, снятых с временного учета, хранятся не менее пяти лет.

При изменении регистрационных данных транспортного средства оформляется новая карточка учета транспортных средств. Изъятые из картотек (замененные) карточки после ввода в автоматизированный учет уничтожаются.

При снятии с учета транспортного средства карточка из действующей картотеки изымается и помещается в отдельную картотеку снятых

с учета транспортных средств. Сведения о снятых с учета транспортных средствах сохраняются не менее пяти лет.

Информация из базы данных АИПС «Автопоиск» ГИАЦ МВД России поступает в АИПС «Розыск» ФИС ГИБДД-М в сеансах ежедневного обмена информацией на федеральном уровне.

Достоверность данных по разыскиваемому транспортному средству (модель, год выпуска, цвет, номерные агрегаты) при постановке его на оперативный учет в АИПС «Розыск» обеспечивает региональное подразделение информационного обеспечения Госавтоинспекции на основе базы данных зарегистрированных транспортных средств;

Коррекцию (удаление, снятие) информации в базе данных оперативного учета проводит региональное подразделение.

АИПС «Ограничения». Основанием для занесения в базу данных является признание регистрации транспортного средства недействительной (регистрация аннулирована) или наложение в установленном порядке ограничений на проведение регистрационных действий. Информация о наложенных ограничениях в течение суток после наложения ставится на автоматизированный региональный учет. В течение суток после постановки на учет сведения регионального учета передаются на межрегиональный и федеральный уровни. Информация о похищенных (утраченных) документах, спецпродукции государственных регистрационных знаках в течение суток, с момента поступления в Госавтоинспекцию, ставится на автоматизированный и картотечный региональный учет. Затем она передается на межрегиональный и федеральный уровни АИПС «Документ».

Информация о спецпродукции и ее реквизитах, подлежащих учету, в течение трех суток с момента ее получения от предприятий-изготовителей ставится на автоматизированный и картотечный региональный учет. Реквизиты спецпродукции передаются на межрегиональный и федеральный уровни АИПС «Документ».

АИПС «Розыск» — учет, предназначенный для систематизации сведений о транспортных средствах, которые находятся в розыске. Пользователю доступна информация не только о параметрах угнанного или похищенного автомобиля, но и о том, кто, когда и где подал заявление в розыск.

Каждому подразделению Госавтоинспекции для выполнения функциональных обязанностей выделяются бланки и специальная продукция.

Отследить информацию по их изготовлению, распределению и использованию по подразделениям можно в учетах в подсистеме АИПС «Розыск».

Основанием для постановки на оперативный учет, снятия с оперативного учета является заявление (сообщение) в органы внутренних дел в районах, городах и иных муниципальных образованиях, в том числе в нескольких муниципальных образованиях, ОВД РО о хищении, неправомерном завладении транспортным средством без цели хищения, а также о его причастности к совершению преступления.

Подразделение Госавтоинспекции органа внутренних дел в районах, городах и иных муниципальных образованиях, в том числе в нескольких муниципальных образованиях, ОВД РО, в которое поступило заявление (сообщение), в установленном порядке регистрирует заявление (сообщение) и незамедлительно направляет информацию в дежурную часть подразделения Госавтоинспекции и информационный центр МВД, ГУВД, УВД по субъекту Российской Федерации.

Информация должна содержать данные о фабуле правонарушения (хищение, неправомерное завладение, разбой, грабеж, оставление места ДТП, другое), имеющихся установочных данных на разыскиваемый транспорт: государственный регистрационный знак; идентификационный номер (VIN); марка, модель, год выпуска транспортного средства; модель, год выпуска и номер двигателя, номер шасси (рамы), номер кузова (прицепа), цвет кузова (кабины грузового транспортного средства), а также особые приметы (повреждения, следы ремонта, наклейки, надписи, дополнительные устройства и другие) и код региона подразделения органа внутренних дел Российской Федерации, разыскивающего транспортное средство.

В случае отсутствия подтверждения факта возбуждения уголовного дела и постановки транспорта в розыск на постоянный учет ГИАЦ МВД России в течение 90 дней с момента постановки транспорта на оперативный учет, информация из базы по оперативному учету АИПС «Розыск» удаляется как ошибочно введенная.

При постановке транспорта на постоянный учет ГИАЦ МВД России, оперативный учет АИПС «Розыск» заменяется постоянным с сохранением даты постановки на оперативный учет и простановкой даты замены.

При обнаружении транспортного средства до направления информации в ГИАЦ МВД России инициатор розыска на основании

письменного заявления лица, подавшего в розыск, в течение суток с момента подачи заявления снимает транспортное средство с оперативного учета.

Федеральный центр в рамках ежесуточного информационного обмена доводит указанную информацию через межрегиональное подразделение до региональных подразделений. Инициатор розыска и подразделения Госавтоинспекции по месту регистрации транспортного средства информируются о прекращении розыска через соответствующие учеты АИПС «Розыск».

При постановке на оперативный учет транспортных средств по инициативе судов (арест с ограничением права пользования и распоряжения) снятие с учета производится по постановлению данного суда об отмене всех ограничений или по истечении 90 дней с момента постановки при непоступлении подтверждения из ГИАЦ МВД России о переводе на постоянный учет.

Дежурная часть подразделения Госавтоинспекции при получении информации о совершении правонарушений с использованием транспортных средств или незаконном завладении транспортным средством незамедлительно информирует наряды строевых подразделений Госавтоинспекции и региональное подразделение информационного обеспечения Госавтоинспекции о факте правонарушения, имеющих установочных данных.

Региональное подразделение незамедлительно уточняет информацию об объявленных в розыск транспортных средствах, корректность информации по имеющимся данным регистрационного подразделения и инициатора розыска, при необходимости вносит соответствующие коррективы и осуществляет постановку транспортного средства на оперативный учет в региональную базу АИПС «Розыск», направляет указанную информацию в межрегиональное подразделение для последующей корректировки базы данных оперативного учета на федеральном уровне и доводит ее до территориальных подразделений Госавтоинспекции путем передачи изменений и дополнений поисковых реквизитов разыскиваемых транспортных средств или предоставления прямого доступа в региональную базу данных. Присвоенный уникальный номер записи остается неизменным при проведении любых технологических операций с записью.

АИПС «Водитель» работает в следующем порядке:

— информация о выданных водительских удостоверениях и лицах, лишенных права на управление транспортными средствами,

в течение суток с момента выдачи водительского удостоверения ставится на автоматизированный региональный учет;

- в базу данных заносится порядковый номер по реестру. Номера по реестру в течение года проставляются последовательно без пропусков;

- региональное подразделение контролирует полноту и достоверность полученной информации;

- сведения регионального учета в течение суток с момента постановки на учет передаются на межрегиональный и федеральный уровни АИПС «Водитель».

АИПС «Адмпрактика» имеет следующие особенности:

- основанием для постановки на региональный учет является оформление соответствующего протокола об административных правонарушениях в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- информация об оформленных протоколах об административных правонарушениях в течение суток с момента оформления ставится на автоматизированный региональный учет;

- сведения регионального учета в течение суток с момента постановки на учет передаются на межрегиональный и федеральный уровни АИПС «Адмпрактика».

АИПС «Автомобиль» формируется в следующем порядке:

- при регистрации транспортных средств заполняются карточки учета транспортных средств;

- при заполнении карточки проводится автоматическая проверка по базам данных АИПС «Розыск», «Документ», «Лица».

АИПС «Спецпродукция» формируется следующим образом:

- при постановке на учет изготовленной и полученной специальной продукции, а также похищенных (утраченных), выбракованных документов и бланков, государственных регистрационных знаков (АИПС «Документ») заполняются карточки учета изготовленной специальной продукции; карточки учета похищенных (утраченных), выбракованных документов и бланков, государственных регистрационных знаков; карточки учета изготовленной специальной продукции заполняются на каждую партию одной серии полученной специальной продукции.

Карточки учета похищенных (утраченных) документов, государственных регистрационных знаков и специальной продукции заполняются на каждый похищенный (утраченный) документ, государственный

регистрационный знак, бланк или партию специальной продукции одной серии.

Постановка на учет похищенных (утраченных) документов, государственных регистрационных знаков и специальной продукции производится подразделениями Госавтоинспекции, осуществляющими регистрацию транспортных средств или выдачу водительских удостоверений и временных разрешений. Для постановки на такой учет необходимы:

- официальное уведомление, представленное предприятием (учреждением, организацией) о хищении (утрате) спецпродукции;

- заявление собственника транспортных средств или его законного представителя о выдаче в установленном порядке дубликата похищенного (утраченного) документа или государственного регистрационного знака взамен похищенного (утраченного).

Снятие с учета похищенной (утраченной) спецпродукции осуществляется следующим образом. Состоящая в розыске похищенная (утраченная) спецпродукция снимается с учета инициатором розыска через соответствующие подразделения информационного обеспечения Госавтоинспекции МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации, выполняющие функции региональных центров ФИС ГИБДД-М в связи с обнаружением и изъятием или в связи с истечением сроков давности. Срок давности установлен не менее десяти лет.

Разысканные документы, государственные регистрационные знаки и спецпродукция снимаются с учета путем внесения соответствующих корректив в автоматизированный и картотечный региональный учет. Первичная учетная информация хранится не менее десяти лет.

О прекращении розыска в течение суток с момента поступления информации на региональный учет передаются сообщения на межрегиональный и федеральный уровни АИПС «Документ».

Постановка на учет распределенной спецпродукции осуществляется на основании актов их приемки подразделениями Госавтоинспекции МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации, ОВД РО от предприятий-изготовителей или сообщения предприятий-изготовителей в согласованном формате об отгрузке.

АИПС «Ограничения». Основанием для занесения в базу данных является признание регистрации транспортного средства недействительной (регистрация аннулирована) или наложение в установленном порядке ограничений на проведение регистрационных действий.

Информация о наложенных ограничениях в течение суток после наложения ставится на автоматизированный региональный учет.

Сведения регионального учета в течение суток после постановки на учет передаются на межрегиональный и федеральный уровни, информация о похищенных (утраченных) документах, спецпродукции и государственных регистрационных знаках в течение суток с момента поступления в Госавтоинспекцию ставится на автоматизированный и картотечный региональный учет и передается на межрегиональный и федеральный уровни АИПС «Документ».

Информация о спецпродукции и ее реквизитах, подлежащих учету, в течение трех суток с момента ее получения от предприятий-изготовителей ставится на автоматизированный и картотечный региональный учет. Реквизиты спецпродукции передаются на межрегиональный и федеральный уровни АИПС «Документ».

Формирование базы данных *АИПС«ПТС»* осуществляется следующим образом. Региональный учет формируется региональными подразделениями на основе отчетов о расходовании бланков паспортов транспортных средств (паспортов шасси транспортных средств), поступающих от организаций-изготовителей транспортных средств и подразделений Госавтоинспекции. При этом осуществляется контроль полноты и корректности информации с использованием информации о распределении спецпродукции.

Для осуществления контроля формируются справочники. Региональное подразделение разрабатывает справочник кодов организаций-изготовителей транспортных средств по региону и один раз в квартал направляет его в отдел информационного обеспечения Центра оперативного реагирования и специальных мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения МВД России для сверки с федеральным справочником. В случае расхождения данных региональное подразделение обеспечивает корректировку сформированного справочника в соответствии с федеральным справочником.

В течение суток после поступления отчета о расходовании бланков паспортов транспортных средств (паспортов шасси транспортных средств) от организаций-изготовителей транспортных средств, региональное подразделение Госавтоинспекции направляет информацию в соответствующие межрегиональные подразделения информационного обеспечения Госавтоинспекции, выполняющие функции межрегиональных центров ФИС ГИБДД-М и в федеральный центр.

Организация взаимодействия информационной системы МВД России с ГИАЦ МВД России, в том числе с информационными государственными системами, осуществляется посредством системы межведомственного электронного взаимодействия (СМЭВ). ФИС ГИБДД-М осуществляет межведомственное электронное взаимодействие со многими ведомствами. Так, формирование баз данных АИПС «Лица» и АИПС «Оружие» ФИС ГИБДД-М осуществляется на основе ежедневного информационного обмена на федеральном уровне с ГИАЦ МВД России.

Режим работы информационных центров на всех четырех уровнях круглосуточный.

Персональная ответственность за функционирование комплекса средств автоматизации, за достоверность и актуальность информации возлагается на начальников подразделений Госавтоинспекции в районах, городах и иных муниципальных образованиях, в том числе в нескольких муниципальных образованиях, межрайонных регистрационно-экзаменационных и строевых подразделениях ГАИ, в которых формируются соответствующие учеты. По каждому выявленному факту несвоевременного, неполного, ошибочного включения информации в специализированные федеральные учеты Госавтоинспекции проводится служебная проверка.

Передача копий баз данных ФИС ГИБДД-М из подразделений Госавтоинспекции запрещена.

Передача выборок объемом более 10 %, а также предоставление сведений, носящих статистический характер, осуществляется только по согласованию с федеральным центром ФИС ГИБДД-М.

В целях обеспечения информационной безопасности назначается ответственный сотрудник по обеспечению информационной безопасности, допускается совмещение функций администратора баз данных и ответственного по обеспечению информационной безопасности.

Обязанности ответственного сотрудника по обеспечению информационной безопасности:

- контроль за политикой разграничения доступа к информационным ресурсам системы;
- выявление технических каналов утечки информации, возможности несанкционированного доступа к информации, ее разрушения (уничтожения) или искажения;
- разработка предложений по совершенствованию обеспечения информационной безопасности;

— организация проведения служебных занятий по вопросам обеспечения информационной безопасности.

Таким образом, система информационного обеспечения Госавтоинспекции обеспечивает эффективный обмен информацией, необходимой для решения служебных задач различными подразделениями ГИБДД МВД России. Общее руководство работами по обеспечению информационной безопасности при формировании и ведении автоматизированных учетов ФИС ГИБДД-М осуществляет начальник соответствующего подразделения информационного обеспечения Госавтоинспекции.

Система информационного обеспечения включает четыре территориально-распределенных уровня: федеральный, межрегиональный, региональный, территориальный.

Основной структурной единицей информационного обеспечения Госавтоинспекции являются автоматизированные информационно-поисковые системы: девять специализированных и три централизованных. В них содержится основная учетная информация Госавтоинспекции.

Глава 5

Аппаратно-программные комплексы, используемые в деятельности подразделений ГИБДД МВД России

Одним из действенных инструментов по реализации Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 гг. — повышения уровня безопасности дорожного движения и снижения смертности на дорогах — является повсеместное внедрение и использование автоматизированного контроля. Современные исследователи и сотрудники подразделений ГИБДД МВД России справедливо отмечают, что использование автоматизированного контроля на дорогах страны — это наиболее эффективный способ (инструмент) снижения аварийности на отечественных дорогах на современном этапе.

Автоматизированный контроль дорожного движения имеет сравнительно недавнюю историю и является составной частью контроля и надзора, осуществляемого в сфере дорожного движения в России.

В 2007 г. была принята поправка к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях — КоАП РФ был дополнен ст. 2.6.1, регламентирующей привлечение к ответственности за нарушения, зафиксированные работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами.

Порядок использования и виды технических средств определялись приказом МВД России от 2 марта 2009 г. № 185 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения»¹. В 2017 г. приказом МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного

¹ Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения : приказ МВД России от 2 марта 2009 г. № 185 // Рос. газета. 2009. 7 июля.

движения»¹ приказ № 185 признан утратившим силу. Был введен в действие Административный регламент исполнения МВД России государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения (далее — Административный регламент).

В пункте 31 Административного регламента предусмотрено использование технических средств и специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме (далее — средства автоматической фиксации), при осуществлении надзора за дорожным движением. В пунктах 75–78 конкретизированы требования по использованию средств автоматической фиксации.

Основаниями для использования средств автоматической фиксации при осуществлении надзора за дорожным движением, как указано в п. 75 Административного регламента, являются решение руководителя подразделения Госавтоинспекции территориального органа МВД России на региональном уровне о применении таких технических средств, руководителя подразделения ДПС, руководителя подразделения Госавтоинспекции территориального органа МВД России на районном уровне о порядке несения службы сотрудником.

Поскольку выявление отдельных правонарушений связано с измерением скорости движения, КоАП РФ и Административный регламент предъявляют особые требования к средствам фиксации нарушений. Данные требования закреплены в ч. 1 ст. 26.8 «Показания специальных технических средств» КоАП РФ и в п. 76 Административного регламента. Общими требованиями к специальным техническим средствам, в случае использования их показаний для привлечения к административной ответственности, являются:

- 1) наличие на техническое средство сертификата средства измерения;
- 2) прохождение метрологической поверки технического средства измерения, подтвержденное соответствующим свидетельством.

¹ Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения : приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

Материалы информационных баз и банков данных и иные носители информации, в том числе фото-, видеозаписи, согласно ч. 1 ст. 26.8 КоАП РФ, признаются доказательствами по делу об административном правонарушении в качестве документов.

Как указано в ст. 10 Федерального закона «О полиции», полиция при осуществлении своей деятельности взаимодействует с другими правоохранительными органами, государственными и муниципальными органами, общественными объединениями, организациями и гражданами. Это дает основание полиции использовать информацию о правонарушении, полученную перечисленными субъектами на свои технические средства.

В части непосредственно реализации контрольных и надзорных функций при помощи автоматизированного контроля порядок применения и виды средств такого контроля устанавливаются ведомственными нормативными актами, в частности Административным регламентом. Применение средств автоматизированного контроля должно осуществляться в строгом соответствии с инструкциями и методическими указаниями о порядке применения этих средств.

Особенности и условия применения средств автоматизированного контроля и фиксации зависят от поставленных целей их применения, их тактико-технических и эксплуатационных свойств и возможностей оборудования.

Выбор мест установки средств автоматической фиксации имеет важное значение. Согласно п. 78 Административного регламента этот выбор осуществляется на основании анализа аварийности на участках автомобильных дорог с высокой вероятностью возникновения ДТП. Рекомендуются их применение на участках автомобильных дорог, не превышающих 200 м в населенных пунктах или не превышающих 1000 м вне населенных пунктов, а также на перекрестках, характеризующихся повышенной аварийностью. Отнесение участков к аварийно-опасным связано с дорожно-транспортными происшествиями и их частотой. Установка средства контроля движения необходима, если в течение последних 12 месяцев произошло три и более дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими и причиной были нарушения требований Правил дорожного движения, которые могут быть зафиксированы с помощью этих средств. Протяженность зон контроля на таких участках дорог не зависит от протяженности аварийных участков.

Целесообразным считается использование средств автоматической фиксации нарушений на участках дорог независимо от наличия аварийности, являющихся потенциально опасными или требуют постоянного контроля в целях недопущения правонарушений. К потенциально опасным местам относятся участки дороги с ограниченной видимостью в направлении движения, железнодорожные переезды, пересечения с пешеходными и велосипедными дорожками. Требуют постоянного контроля для исключения или уменьшения возможных нарушения требований Правил дорожного движения отдельные участки дороги, если имеется выделенная полоса для движения маршрутных транспортных средств, вводятся изменение скоростного режима движения, на регулируемых перекрестках; вблизи образовательных учреждений и мест массового скопления людей; в местах, где запрещена стоянка или остановка транспортных средств, а также на участках дорог, характеризующихся многочисленными проездами транспортных средств по обочине, тротуару или разделительной полосе. Рекомендована установка автоматических средств контроля и на участках размещения систем автоматизированного весогабаритного контроля и в иных местах.

В ранее действующем Административном регламенте запрещалось на участках дорог, где ограничения движения устанавливались временными дорожными знаками, применение для контроля движения средств автоматической фиксации. В действующем Административном регламенте таких ограничений нет. Данное обстоятельство вызвало у автомобилистов сомнение в законности контроля движения на таких участках дорог и послужило поводом для судебного разбирательства. Верховный Суд Российской Федерации в 2018 г. рассматривал дело по исковому заявлению гр. Г. о признании не действующим в части п. 78 Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения, утвержденного приказом МВД России от 23 августа 2017 г. № 664. В удовлетворении названных исковых требований Верховный Суд РФ отказал. В решении указано, что превышение установленной скорости движения независимо от вида запрещающего дорожного знака (в том числе и временного) относится к числу

административных правонарушений (ст. 12.9 КоАП РФ), и выявление правонарушений возможно с использованием технических средств.

Применения специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме и используемых для контроля за дорожным движением, в том числе для фиксации административных правонарушений в области дорожного движения, должно осуществляться в соответствии с техническими требованиями и правилами, установленными следующими Национальными стандартами РФ:

— 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»¹ (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 октября 2016 г. № 1367-ст и введен в действие с 1 июня 2017 г.);

— 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»² (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 октября 2016 г. №1368-ст и введен в действие с 1 июня 2017 г.).

Классификация средств автоматизированного контроля и фиксации может быть осуществлена по степени мобильности, способу измерения скорости движения транспортных средств, методу измерения параметров, принципу измерения параметров транспортных средств, видам выявляемых правонарушений (рис. 2).

¹ 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» // Электронный фонд нормативно-технической и нормативно-правовой информации Консорциума «Кодекс». URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200140208#7D20K3>.

² 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» // Электронный фонд нормативно-технической и нормативно-правовой информации Консорциума «Кодекс». URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200140209>.

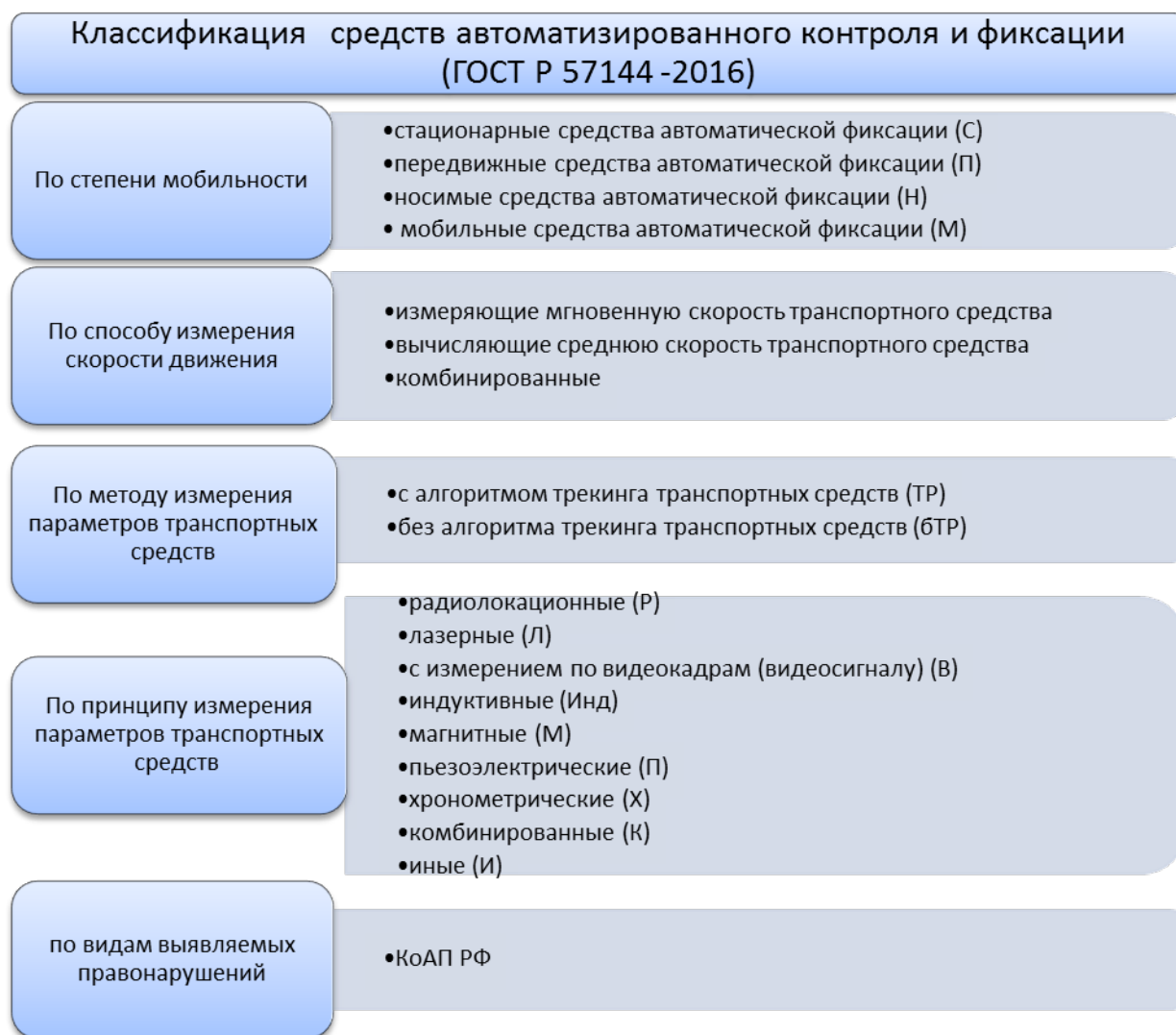


Рис. 2. Классификация средств автоматизированного контроля и фиксации (ГОСТ Р 57144-2016)

По степени мобильности различают следующие группы:

- стационарные (С);
- передвижные (П);
- носимые (Н);
- мобильные (М).

По способу измерения скорости движения транспортных средств различают группы технических средств:

- измеряющие мгновенную скорость;
- вычисляющие среднюю скорость;
- комбинированные.

По методу измерения параметров выделяют:

- метод с алгоритмом трекинга транспортных средств (ТР);
- метод без алгоритма трекинга транспортных средств (БТР).

Средства автоматизированного контроля и фиксации в зависимости от применяемого принципа измерения параметров транспортных средств подразделяют на следующие типы: радиолокационные (Р); лазерные (Л); с измерением по видеокадрам (видеосигналу) (В); индуктивные (Инд); магнитные (М); пьезоэлектрические (П); хронометрические (Х); комбинированные (К); иные (И)¹.

Кроме того, средства автоматизированного контроля и фиксации можно классифицировать по видам выявляемых правонарушений:

1. Нарушение установленного скоростного режима:
 - превышение установленной скорости движения;
 - движение по автомагистрали на транспортном средстве, скорость которого по технической характеристике менее 40 км/ч.
2. Нарушение установленных правил стоянки или остановки транспортных средств — несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, запрещающими остановку или стоянку транспортных средств.
3. Движение по обочине (движение транспортного средства без перестроения) в нарушение Правил дорожного движения.
4. Движение по тротуарам, пешеходным, велосипедным и вело-пешеходным дорожкам, полосам для велосипедистов в нарушение Правил дорожного движения.
5. Нарушение правил пользования внешними световыми приборами.
6. Движение по полосе для маршрутных транспортных средств (в попутном направлении) или остановка на указанной полосе в нарушение Правил дорожного движения.
7. Выезд в нарушение Правил дорожного движения на полосу встречного движения.
8. Выезд на трамвайные пути встречного направления.
9. Движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением.
10. Разворот, поворот налево, движение задним ходом в местах, где такие маневры запрещены.
11. Нарушение требований дорожных знаков и дорожной разметки (за исключением вышеназванных случаев).
12. Проезд на запрещающий сигнал светофора, в том числе на регулируемом пешеходном переходе и на железнодорожном переезде.

¹ Принятые индексы (указаны в скобках) используют для условного обозначения технического средства автоматической фото-видео-фиксации.

13. Невыполнение требования Правил дорожного движения об остановке перед стоп-линией при запрещающем сигнале светофора.

14. Выезд на перекресток или пересечение проезжей части дороги в случае возникновения затора.

15. Невыполнение требования Правил дорожного движения уступить дорогу пешеходам.

16. Иные административные правонарушения в области дорожного движения.

Все используемые технические средства автоматической фотовидеофиксации оснащены системой распознавания государственных регистрационных знаков транспортных средств всех типов, применяемых в нашей стране и не менее чем в четырех иных странах.

В соответствии с требованиями ГОСТа технические средства автоматической фотовидеофиксации должны обеспечивать эффективную работу в любое время суток и при различных погодных условиях при минимальной установленной погрешности измерений. Технические требования приведены на рисунке 3.

Аппаратно-программное обеспечение исключает или забраковывает результаты измерений в случаях:

- несоответствия значений влияющих величин, характеризующих внешние воздействия;

- если транспортное средство находится на расстоянии, превышающем максимальную дальность измерения скорости;

- при некорректном определении трассы конкретного транспортного средства.

Конструкция технических средств автоматической фотовидеофиксации включает (рис. 3):

- оборудование фотовидеофиксации (одна или несколько видеокамер для формирования изображения);

- измерительное оборудование (измерители параметров транспортных средств и участников дорожного движения);

- аппаратно-программное обеспечение, в том числе вычислительный модуль, модуль для синхронизации с национальной шкалой координированного времени Российской Федерации UTC (SU), а для мобильных, передвижных и носимых технических средств фотовидеофиксации также включает в себя модуль для автоматического определения собственных пространственных координат;

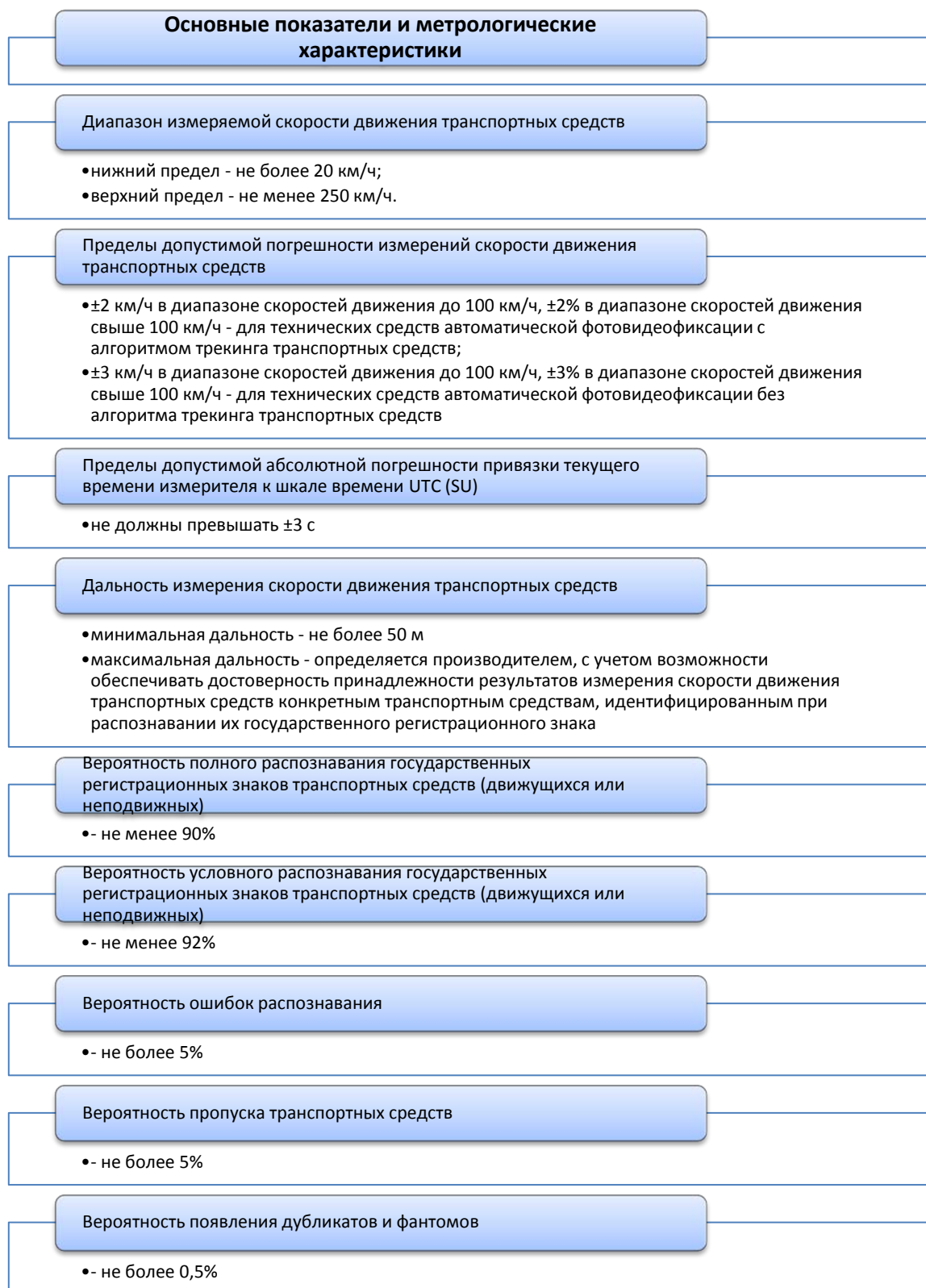


Рис. 3. Основные показатели и метрологические характеристики технических средств автоматической фотовидеофиксации

— устройства обеспечения работоспособности: устройства подсветки и диагностики, стационарные и передвижные технические средства автоматической фотовидеофиксации должны включать в себя устройства автоматической очистки или защиты объектива видеокамеры и устройств подсветки от загрязнения.

Конструкция должна обеспечивать устойчивость к внешним воздействиям и соответствовать требованиям безопасности, в том числе электробезопасности, пожарную безопасность (рис. 4).



Рис. 4. Конструкция технических средств автоматической фотовидеофиксации

Рассматриваемые технические средства должны обеспечивать фиксацию в автоматическом режиме определенных событий (в том числе административных правонарушений) и формирование материалов в соответствии с установленными требованиями. Сформированные материалы о зафиксированном событии должны содержать следующую информацию:

— полностью распознанный государственный регистрационный знак транспортного средства;

— информацию о времени фотовидеофиксации в форматах по ГОСТ ИСО 8601-2001¹;

— заводской номер технического средства автоматической фотовидеофиксации;

— геопозицию технического средства автоматической фотовидеофиксации;

— информацию, позволяющую идентифицировать техническое средство автоматической фотовидеофиксации, в том числе информацию о его расположении;

— наименование административного правонарушения;

— информацию о границах зоны контроля технического средства автоматической фотовидеофиксации (для систем с алгоритмом трекинга транспортных средств).

Дополнительные требования к содержанию информации о событии указаны в таблице 1 и связаны с особенностями доказательств по отдельным составам административных правонарушений. Перечень административных правонарушений в области дорожного движения (административных правонарушений), фиксируемых с помощью технических средств автоматической фотовидеофиксации, различен в разных АПК. Изготовитель в соответствующей технической (в том числе эксплуатационной) документации указывает перечень возможных выявляемых (распознаваемых системой) и фиксируемых правонарушений.

Стационарные технические средства автоматической фотовидеофиксации должны обеспечивать контроль транспортных потоков с получением информации о всех находившихся в зоне контроля или на контролируемом участке транспортных средствах. Данная информация включает видеоизображение транспортного средства в зоне контроля и увеличенное фотоизображение его государственного регистрационного знака.

¹ ГОСТ ИСО 8601-2001 Межгосударственный стандарт. СИБИД «Представление ДАТ и времени. Общие требования» // Электронный фонд нормативно-технической и нормативно-правовой информации Консорциума «Кодекс». URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200029038?section=text>.

Материалы, формируемые о событии правонарушения

Наименование фиксируемых событий, в том числе административных правонарушений	Описание формируемых материалов о событиях
Нарушение установленного скоростного режима — превышение установленной скорости движения	• Не менее 2 последовательных ф/и ТС в ЗК с интервалом не менее 0,1 с, фиксирующие моменты совершения АП, с полностью распознанным ГРЗ. • увеличенные ф/и распознанного ГРЗ ТС. • расстояние до ТС при измерении скорости движения (в случаях, когда в ЗК имеются участки с различной установленной скоростью движения). • значения измеренной скорости и информация о направлении движения ТС. • видеозапись, при этом ф/и должны находиться в пределах времени видеозаписи (не обязательно)
Нарушение установленного скоростного режима: — движение по автомагистрали на ТС, скорость которого по технической характеристике менее 40 км/ч	• 2 ф/и ТС с полностью распознанным ГРЗ в начале и конце ЗК • 2 увеличенных ф/и распознанного ГРЗ ТС в начале и конце ЗК • время, затраченное ТС на преодоление ЗК • значение средней скорости движения ТС; • информация о направлении движения ТС
Нарушение установленных правил стоянки или остановки ТС: - несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой, запрещающими остановку или стоянку ТС	• Ф/и ТС, остановившееся в месте, где запрещена стоянка или остановка. • ф/и ТС, остановившееся в месте, где запрещена стоянка, по истечении более 5 мин после первого обнаружения или временного интервала, указанного на дорожном знаке, но не более 1 суток (нарушение правил стоянки). • ф/и ТС, остановившееся в месте, где запрещена остановка, по истечении не менее 5 мин, но не более 1 суток (нарушение правил остановки). • ф/и ТС с распознанным ГРЗ.

Наименование фиксируемых событий, в том числе административных правонарушений	Описание формируемых материалов о событиях
	• увеличенные ф/и распознанного ГРЗ ТС. • ф/и дорожной обстановки (одно или несколько), позволяющие идентифицировать место фиксации. (при фиксации АП мобильными и носимыми средствами при отсутствии на фотоматериале дорожных знаков или разметки)
Движение по обочине (движение ТС без перестроения). Движение по тротуарам, пешеходным, велосипедным и велопешеходным дорожкам, полосам для велосипедистов в нарушение ПДД. Нарушение правил пользования внешними световыми приборами	• Не менее 2 последовательных ф/и ТС в ЗК с интервалом не менее 0,1с, на которых зафиксированы моменты совершения АП, с распознанным ГРЗ. • увеличенные ф/и распознанного ГРЗ ТС. • значения измеренной скорости движения ТС • видеозапись, при этом ф/и должны находиться в пределах времени видеозаписи (не обязательно)
Движение по полосе для маршрутных ТС (в попутном направлении) или остановка на указанной полосе. Выезд в нарушение ПДД РФ на полосу встречного движения. Выезд на трамвайные пути встречного направления. Движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением. Разворот, поворот налево, движение задним ходом в местах, где такие маневры запрещены. Иные нарушение требований	• Не менее 2 последовательных ф/и ТС в ЗК с интервалом не менее 0,1 с, на которых зафиксированы моменты совершения АП, с распознанным ГРЗ. • увеличенные ф/и распознанного ГРЗ ТС, при этом ф/и должны находиться в пределах времени видеозаписи (не обязательно)

Наименование фиксируемых событий, в том числе административных правонарушений	Описание формируемых материалов о событиях
дорожных знаков и дорожной разметки	
Проезд на запрещающий сигнал светофора, в т. ч. на регулируемом пешеходном переходе, — выезд на железнодорожный переезд при запрещающем сигнале светофора	Изображения, с фиксацией: • ТС до момента пересечения дорожной разметки 1.12 (стоп-линии) или до момента проезда дорожного знака 6.16; • запрещающий (красный) сигнал. • фотоизображения, на которых зафиксированы: • ТС во время (после пересечения ближайшей границы пересекаемой проезжей части) или после проезда перекрестка • или ТС во время или после проезда регулируемого пешеходного перехода (после пересечения его ближайшей границы), • или ТС во время проезда участка дороги, в границах ж/д переезда - от шлагбаума или транспортного светофора до ближайшего рельса, • или после проезда этого участка; • запрещающий (красный) сигнал светофора. • видеозапись, при этом формируемые фотоизображения должны находиться в пределах времени видеозаписи (не обязательно). • все материалы, должны относиться к одной фазе регулирования
Невыполнение требования ПДД об остановке перед стоп-линией при запрещающем сигнале светофора	• ф/и ТС до момента пересечения дорожной разметки 1.12 (стоп-линии) или до момента проезда дорожного знака 6.16; • ф/и запрещающий (красный) сигнал светофора. • ф/и ТС, остановившееся после пересечения дорожной разметки 1.12 (проезда дорожного знака 6.16) до ближайшей границы пересекаемой проезжей части, • или ф/и ТС, остановившееся после пересечения дорожной разметки 1.12 (проезда дорожного знака 6.16) до регулируемого пешеходного перехода, • или ф/и ТС, остановившееся на участке дороги,

Наименование фиксируемых событий, в том числе административных правонарушений	Описание формируемых материалов о событиях
	в границах ж/д - после пересечения дорожной разметки 1.12 (проезда дорожного знака 6.16) до шлагбаума или до светофора; • ф/и ТС, в момент совершения АП, с распознанным ГРЗ. • увеличенное ф/и распознанного ГРЗ ТС • время, с момента включения запрещающего (красного) сигнала до фиксации АП. • видеозапись, при этом ф/и должны находиться в пределах времени видеозаписи (не обязательно). • Все, сформированные при фиксации событий, материалы, должны относиться к одной фазе регулирования
Выезд на перекресток или пересечение проезжей части дороги в случае возникновения затора. Невыполнение требования ПДД уступить дорогу пешеходам. Иные АП в области дорожного движения	Фотоматериалы формируются в соответствии с требованиями, установленными подразделением Госавтоинспекции на федеральном уровне

Материалы, сформированные при фиксации событий, хранятся на встроенных носителях информации не менее 30 суток с последующим автоматическим удалением.

Аппаратно-программное обеспечение технических средств автоматической фотовидеофиксации обеспечивает передачу информации на внешний аппаратно-программный комплекс. На основании обработки фото- и видеоматериалов подготавливаются постановления об административных правонарушениях.

При этом со стационарных технических средств фотовидеофиксации передача информации на внешний аппаратно-программный комплекс осуществляется в режиме реального времени. Вся информация передается по проводным и (или) беспроводным защищенным

каналам связи и защищена электронной подписью, формируемой по ГОСТ Р 34.10-2012 «Информационная технология. Криптографическая защита информации. Процессы формирования и проверки электронной цифровой подписи»¹. При отсутствии связи с внешними аппаратно-программными комплексами система функционирует в режиме накопления информации с последующей передачей. Информация, переданная с технических средств фотовидеофиксации, хранится в хранилищах, принадлежащих подразделениям Госавтоинспекции на региональном уровне.

Аппаратно-программный комплекс включает аппаратно-программное обеспечение технических средств автоматической фотовидеофиксации, соответствующее ГОСТ Р 8.654-2015 «Государственная система обеспечения единства измерений (ГСИ). Требования к программному обеспечению средств измерений. Основные положения»².

Особые требования предъявляются к месту установки технических средств автоматической фотовидеофиксации. Они должны быть размещены таким образом, чтобы не ограничивать видимость технических средств организации дорожного движения, исключить возможность ослепления водителей, также не допускается их размещение вблизи источников внешних электромагнитных воздействий.

Стационарные технических средств автоматической фотовидеофиксации могут размещаться на индивидуальных стойках, консольных и рамных опорах; на опорах, стойках и колонках технических средств организации дорожного движения; на опорах стационарного электрического освещения; на элементах дорожных сооружений, в том числе мостов, путепроводов и тоннелей; в (под) дорожное покрытие. Их устанавливают сбоку от проезжей части (в том числе на разделительной полосе), над проезжей частью, в (под) дорожное покрытие. Расстояние от края проезжей части (при наличии обочины —

¹ Национальный стандарт РФ. ГОСТ Р 34.10-2012 «Информационная технология. Криптографическая защита информации. Процессы формирования и проверки электронной цифровой подписи» // Электронный фонд нормативно-технической и нормативно-правовой информации Консорциума «Кодекс». URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200095034?section=text>.

² Национальный стандарт РФ. ГОСТ Р 8.654-2015 «Государственная система обеспечения единства измерений (ГСИ). Требования к программному обеспечению средств измерений. Основные положения» // Электронный фонд нормативно-технической и нормативно-правовой информации Консорциума «Кодекс». URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200121089?section=status>.

от бровки земляного полотна) до стационарного технического средства, установленного сбоку от проезжей части, должно быть не менее 0,5 м. Высота установки от проезжей части должна быть не менее 1,5 м. При установке над проезжей частью не должны выступать за их нижний край пролетных строений дорожных сооружений. Важным является условие о том, что место установки стационарных технических средств автоматической фото-видео-фиксации должно быть отражено в проектной документации по организации дорожного движения.

Места установки передвижных технических средств автоматической фотовидеофиксации должны быть согласованы в установленном порядке. Они устанавливаются сбоку от проезжей части, в том числе на разделительной полосе. При этом расстояние до края проезжей части должно быть не менее 3 м. При использовании специальных вышек на базе транспортных средств должно быть расстояние не менее 0,5 м до края проезжей части. Расстояние до поверхности дороги должно быть от 0,5 до 2 м.

Транспортные средства с установленными мобильными техническими средствами автоматической фотовидеофиксации должны передвигаться по согласованным маршрутам.

В настоящее время на рынке существует много предложений производителей технических средств автоматической фотовидеофиксации. Продукция предлагается в различных исполнениях и решениях.

Общий принцип действия комплексов основан на осуществлении в зоне контроля синхронно нескольких операций, которые зависят от поставленных задач, связанных с конкретным видом правонарушения (рис. 5). При контроле скорости, например, осуществляется фото- или видеофиксация транспортного средства, распознавание государственного регистрационного знака транспортного средства, измерение скорости движения транспортных средств посредством радара, сохранение информации о зафиксированном нарушении скоростного режима и передача материалов.

Практика применения средств автоматической фиксации правонарушений в сфере дорожного движения расширилась и в настоящее время приобрела особую актуальность. Во многом это связано с увеличением количества транспортных средств на дорогах, повышающих необходимость обеспечения личной безопасности участников дорожного движения, а также оптимизацией человеческих ресурсов при выявлении правонарушений в этой сфере.

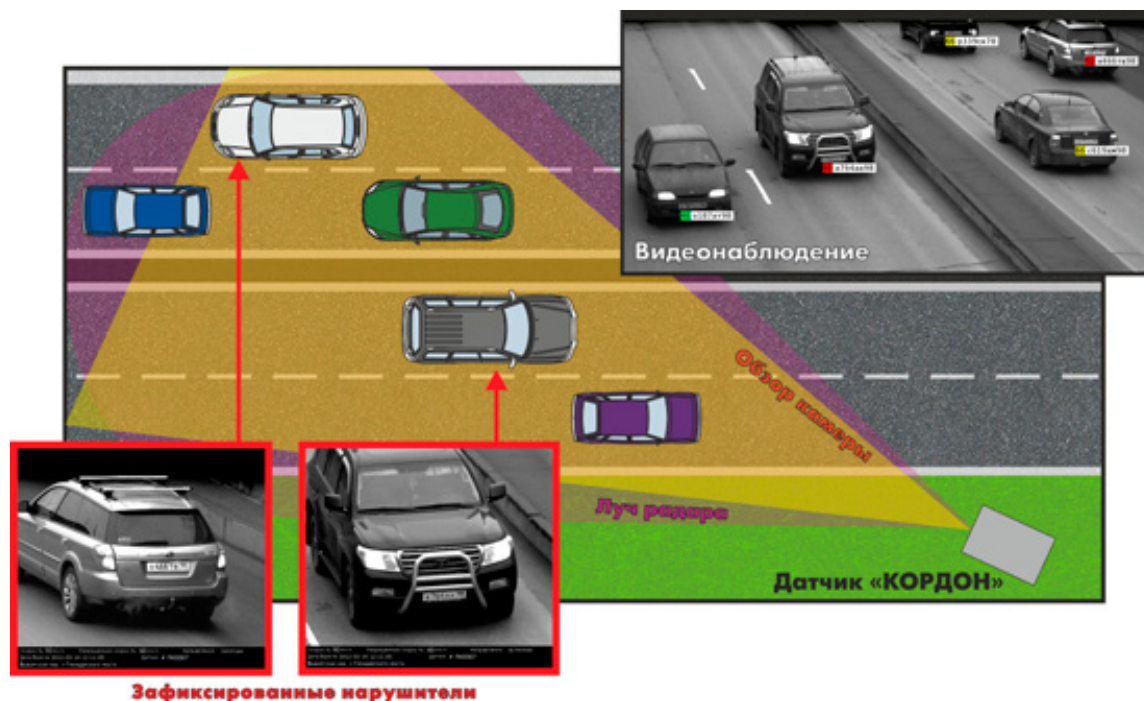


Рис. 5. Общий принцип работы измерительного комплекса с видеофиксацией

Применение средств автоматических технических средств фото-видеофиксации выявило проблемные вопросы, связанные с их использованием в правоприменительной практике. Можно выделить следующие группы: технико-организационные и правовые проблемы.

Основные технико-организационные проблемы при использовании технических средств автоматической фиксации нарушений в дорожном движении следующие:

1. Ошибки при распознавании в автоматическом режиме государственного регистрационного знака автомобиля, что влечет неверное определение транспортного средства и, соответственно, его владельца.

2. Ошибки определения транспортного средства–нарушителя в ситуации, когда в зоне контроля находятся несколько автомобилей. При таких ошибках комплекса автоматической фиксации невозможно достоверно установить транспортное средство, на котором действительно превышает разрешенная скорость. Фиксация скорости и видеофиксация при этом осуществляются разных транспортных средств.

3. Ошибки при установке комплексов фиксации нарушения правил дорожного движения на местности. В частности, к таким нарушениям относятся случаи, когда место проведения замера скоростного режима с применением работающего в автоматическом режиме технического средства не находится в зоне действия знаков, ограничивающего максимальную скорость.

4. Ошибки, связанные с техническим сбоем комплекса автоматической фиксации правонарушений¹.

Среди проблем правового характера можно выделить следующие: надлежащее информирование водителей транспортных средств о месте расположения указанных устройств (например, отсутствие дорожных знаков), своевременное информирование о факте нарушения. Другим проблемным вопросом, с точки зрения защиты прав потенциального нарушителя, выступает презумпция виновности в отношении правонарушений, выявляемых рассматриваемыми техническими средствами, и, как следствие, сложность в доказывании невиновности. Возникает необходимость доказывать, что за рулем был другой, отличный от номинального владельца человек, доказывать, что неверное распознавание номера привело к ошибочному определению виновного

¹ Полякова С. В. Проблемы применения средств автоматической фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения в России // Символ науки : международный научный журнал. 2016. № 3-5(17). С. 164–165.

лица, и т.д. Подчас доказать факт того, что показания средства автоматической фиксации правонарушений являются ошибочными, невозможно. Следует отметить, судебная практика исходит из того, что наличие сертификата и результатов поверки средства измерения на устройство автоматической фиксации правонарушения свидетельствует о доброкачественности его показаний.

Внедрение и использование в контроле и надзоре за исполнением законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения средств автоматической фиксации показало высокую эффективность. Как отмечают В. И. Майоров и А. Ю. Петров, «частота выявления случаев правонарушений, формирующих поведение водителей в желательном направлении, по зарубежным исследованиям, должна составлять не менее 50 % всех случаев правонарушений. В противном случае не следует ожидать сколько-нибудь заметного эффекта от дорожного надзора»¹. Максимальное выявление правонарушений и привлечение к ответственности виновных играет значительную роль в формировании правопослушного поведения участников дорожного движения. Использование технических средств автоматической фиксации правонарушений позволяют обеспечить круглосуточный контроль дорожного движения, в том числе на перекрестках, многополосных дорогах, при плотном потоке движения, осуществлять одновременную фиксацию нескольких правонарушений, что повышает эффективность надзора за соблюдением правил дорожного движения, оптимизирует использование человеческих ресурсов.

Современное информационное пространство предоставило для широкого использования возможности навигации. Предлагаемые производителями системы навигации включают бортовое оборудование, средства беспроводной передачи данных, картографические и программные решения. В деятельности органов внутренних дел данные системы также получили применение. Среди них навигационные системы контроля и управления нарядами.

Навигационные системы контроля и управления нарядами силами предназначены для автоматизации управления нарядами, задействованными в обеспечении общественного порядка и безопасности. Применяются для нарядов, работающих в системе единой дислокации.

¹ Майоров В. И., Петров А. Ю. Государственный контроль и надзор в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Нижегородского университета имени Н. И. Лобачевского. 2015. № 5-6. С. 252.

Данные навигационные системы функционируют на основе ГЛОНАСС — глобальной навигационной спутниковой системы России. Это сложная, территориально рассредоточенная навигационная система. Она использует системы навигации, видеонаблюдения, телефонии, беспроводной передачи данных, цифровые электронные карты, базы данных, защищенные каналы связи.

Постановлением Правительства РФ от 25 августа 2008 г. № 641 «Об оснащении транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS»¹ определены общие тактико-технические требования, предъявляемые к спутниковым навигационно-мониторинговым системам, используемым в органах внутренних дел.

Спутниковые навигационно-мониторинговые системы органов внутренних дел — это комплекс технических и аппаратно-программных средств на основе аппаратуры спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, обеспечивающий возможность контроля в центре мониторинга состояния и местоположения транспортных средств и позволяющий принимать решения по их управлению в соответствии с полученной информацией.

Посредством данных систем осуществляется обмен информации между мониторинговым центром и служебными транспортными средствами. Каждый автомобиль обладает уникальным идентификационным номером. На электронной карте местности отображаются навигационные параметры автотранспорта, его местоположение, одновременно реализуется возможность обмена актуальной информацией с центром мониторинга и отображение необходимой информации на бортовом оборудовании как текстовой, так и графической. Общая схема работы спутниковой навигационно-мониторинговой системы представлена на рисунке 6. Система состоит из диспетчерского центра, автоматизированных рабочих мест и терминальных устройств, которые устанавливаются на охраняемые подвижные и стационарные объекты.

¹ Об оснащении транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS : постановление Правительства Российской Федерации от 25 августа 2008 г. № 641. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».



Рис. 6. Общая схема работы спутниковой навигационно-мониторинговой системы

Единая система мониторинга включает три уровня: федеральный уровень (департаменты МВД России, подразделения, непосредственно подчиненные МВД России); региональный уровень (МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации) и районный уровень (отделы (управления) внутренних дел по районам, городам и иным муниципальным образованиям).

Функциональные возможности навигационных систем управления, используемые в Госавтоинспекции, различны. Использование данных систем позволяет:

- сократить время на реагирование на поступившее сообщения о дорожно-транспортных происшествиях, преступления;
- повысить эффективность мероприятий по розыску угнанного автотранспорта, в том числе при вводе планов «Перехват»;
- повысить качество несения дорожно-постовой службы за счет контроля за нахождением экипажей на маршруте патрулирования и использованием экипажей по назначению;
- повысить эффективность управленческих решений на основании доступности актуальной информации о расположении нарядов, графической наглядности планов единой дислокации, организационно-штатной структуры, обеспеченности личным составом и транспортом любых территориальных и функциональных подразделений МВД России;
- обеспечить оперативность и слаженность действий различных подразделений полиции и других ведомств при чрезвычайных происшествиях.

Навигационные системы контроля и управления нарядами включают бортовое оборудование, серверное оборудование и оборудование автоматизированных рабочих мест.

Бортовое оборудование представляет совокупность технических средств, устанавливаемых на транспортное средство и обеспечивающих контроль и управление данным автомобилем. Оно должно отвечать основным требованиям приказа МВД России от 31 декабря 2008 г. № 1197 «Об утверждении Инструкции об организации выплаты ежемесячной процентной надбавки за непрерывную работу (выслугу лет) гражданскому персоналу воинских частей, учреждений и подразделений системы МВД России»¹. На служебные транспортные средства устанавливается оборудование для определения его координат и передачи информации о его местоположении. В качестве системы определения местоположения используются ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 9 июня 2005 г. № 365 «Об оснащении космических, транспортных средств, а также средств, предназначенных для выполнения геодезических и кадастровых работ, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS»². Бортовое оборудование включает GSM/GPRS модуль, модуль ГЛОНАСС/GPS, ГЛОНАСС/GPS антенну, программное обеспечение бортового оборудования.

Серверное оборудование включает Сервер СУБД, Сервер приложений, картографический сервер, сервер приема координат.

В качестве среды информационного обмена подсистемы используется защищенная ведомственная сеть и защищенные каналы связи.

Автоматизированные информационные системы учета и анализа сведений о показателях в области безопасности дорожного движения используется в деятельности подразделений ГИБДД МВД России с 2014 г. Цель ее использования — формирование единой федеральной базы сведений о дорожно-транспортных происшествиях, в которых погибли или ранены люди. Данная система введена взамен ранее существующей системы оформления учетных документов (карточек учета ДТП и журналов) на бумажных носителях.

¹ Об утверждении Инструкции об организации выплаты ежемесячной процентной надбавки за непрерывную работу (выслугу лет) гражданскому персоналу воинских частей, учреждений и подразделений системы МВД России : приказ МВД России от 31 декабря 2008 г. № 1197. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

² Об оснащении космических, транспортных средств, а также средств, предназначенных для выполнения геодезических и кадастровых работ, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS : постановление Правительства Российской Федерации от 9 июня 2005 г. № 365. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

Сбор информации по конкретному ДТП осуществляется более чем по 300 позициям, характеризующим аварийность.

В соответствии с приказом МВД России от 16 августа 2014 г. № 700 «О порядке эксплуатации в органах внутренних дел Российской Федерации автоматизированных систем оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения»¹ учет и сбор сведений о ДТП осуществляется с использованием специализированных информационных систем.

Система сбора, учета и анализа сведений по основным показателям состояния обеспечения безопасности дорожного движения, осуществляемая ГИБДД МВД России, включает автоматизированную информационно-управляющую систему Госавтоинспекции (АИУС, Журнал ДТП), автоматизированную систему учета дорожно-транспортных происшествий (АС УДТП, Госучет ДТП) и многопараметрическую информационно-аналитическую систему прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС) (рис. 7).

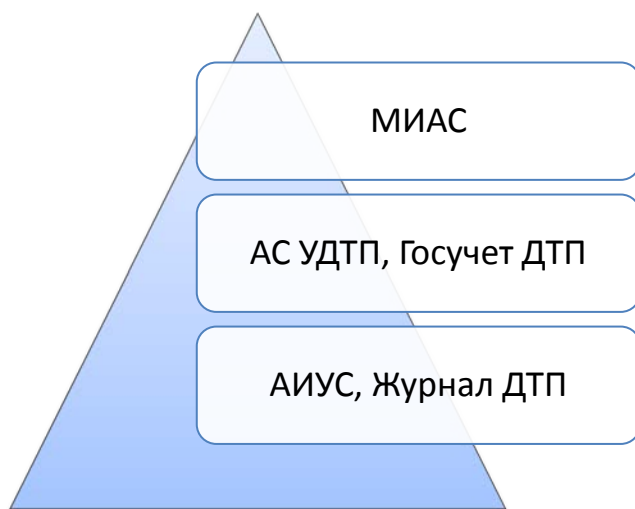


Рис. 7. Система сбора, учета и анализа сведений по основным показателям состояния обеспечения безопасности дорожного движения

Автоматизированная информационно-управляющая система Госавтоинспекции (АИУС, Журнал ДТП) постоянно используется в служебной деятельности. По каждому ДТП составляется в электронном

¹ О порядке эксплуатации в органах внутренних дел Российской Федерации автоматизированных систем оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения : приказ МВД России от 16 августа 2014 г. № 700. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

виде карточка учета ДТП. Основные сведения вносятся в течение 3 часов после получения сообщения о ДТП, в полном объеме карточка заполняется в срок до 72 часов. В карточку в электронном виде вносятся основные сведения о времени и месте совершения ДТП; характеристика объектов улично-дорожной сети и схема совершения ДТП. Отражаются также дорожные условия и факторы, способствовавшие возникновению аварийной ситуации, действия экстренных служб по ликвидации последствий ДТП, сведения о транспортных средствах и участниках ДТП и необходимая дополнительная информация. В системе формируется архив материалов по дорожно-транспортному происшествию в электронном виде: схема ДТП, фотографии с места ДТП, документы по факту ДТП, заключения по результатам проверок, документы, составленные до ДТП, принятые меры, протоколы в отношении участников, протоколы в отношении транспортного средства, фотоснимки по устранению недостатков, документы по выполнению контрольных поручений, основания исключения и несвоевременного внесения сведений в госстатотчетность. При заполнении карточек учета место происшествия отображается на электронной карте. Мобильная версия АИУС ГИБДД МВД России предоставляет возможность внесения сведений о ДТП с планшетных компьютеров непосредственно на месте происшествия.

АИУС ГИБДД МВД России содержит функции формирования по внесенным данным оперативной отчетности, включающую суточную оперативную сводку по ДТП и доклад дежурного по аварийности в субъекте Российской Федерации, а также статистической отчетности.

Использование данной автоматизированной информационной системы позволяет оперативно осуществлять контроль вышестоящими должностными лицами качества и полноты оформляемых первичных документов по дорожно-транспортному происшествию и при необходимости направлять поручения по устранению недостатков.

Основные направления развития АИУС ГИБДД МВД России на современном этапе:

1. Внедрение средств оформления ДТП и формирования юридических документов на месте происшествия с использованием мобильных устройств.
2. Повышение качества и достоверности сведений о ДТП за счет автоматизированного получения сведений от смежных и внешних баз данных и информационных систем.

3. Развитие средств поиска сведений и формирования оперативной отчетности — определение мест концентрации ДТП, детальный поиск по атрибутам участников ДТП и пр.

4. Развитие средств информационного взаимодействия с другими ведомствами, реализующими политику в сфере безопасности дорожного движения — Минздрав, Росавтодор, МЧС России и др.

5. Разработка публичных сервисов предоставления сведений о дорожно-транспортной аварийности.

Автоматизированная система учета дорожно-транспортных происшествий (АС УДТП, Госучет ДТП) служит для осуществления государственного учета состояния безопасности дорожного движения и формирования банка данных на основе карточек учета ДТП. В нее поступают сведения о происшествиях, в которых погибли или ранены люди. Полученные сведения используются для расчета показателей, характеризующих безопасность дорожного движения и для аналитического исследования причин и условий совершения ДТП.

Многопараметрическая информационно-аналитическая система прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС) используется для аналитического исследования имеющегося банка данных о ДТП. МИАС содержит несколько аналитических модулей, в том числе картографический.

Развитие информационных систем продолжается в целях расширения прикладных направлений. На основании сведений, формируемых с помощью рассматриваемых информационных систем, в перспективе планируется создание функционалов автоматизированного определения маршрутов патрулирования нарядов ДПС, безопасных маршрутов движения детей с учетом не только показателей аварийности, но и других факторов, влияющих на дорожно-транспортную ситуацию.

Совершенствование деятельности Госавтоинспекции и ОВД в современных условиях требует применения новейших технологических решений в служебной деятельности. Применение автоматизированных информационных систем и комплексов повышает эффективность выполнения задач по обеспечению общественной безопасности, в частности личной и имущественной безопасности граждан, дорожной безопасности, посредством обеспечения постоянного контроля за состоянием оперативной обстановки, выявления правонарушителей и оптимального управления нарядами.

Заключение

Практика применения средств автоматической фиксации правонарушений в сфере дорожного движения расширилась и в настоящее время приобрела особую актуальность. Во многом это связано с увеличением количества транспортных средств на дорогах, повышающих необходимость обеспечения личной безопасности участников дорожного движения, а также оптимизацией человеческих ресурсов при выявлении правонарушений в этой сфере.

Применение средств автоматических технических средств фотовидеофиксации выявило наличие отдельных проблемных вопросов, связанных с их использованием в правоприменительной практике. Можно выделить следующие группы: технико-организационные и правовые проблемы.

Совершенствование деятельности Госавтоинспекции и ОВД в современных условиях требует применения новейших технологических решений в служебной деятельности. Применение автоматизированных информационных систем и комплексов повышает эффективность выполнения задач по обеспечению общественной безопасности, в частности личной и имущественной безопасности граждан, дорожной безопасности, посредством обеспечения постоянного контроля за состоянием оперативной обстановки, выявления правонарушителей и оптимального управления нарядами.

Список рекомендуемой литературы

Основная литература

1. Андреев В. П., Домбровская Л. А., Яковлева Н. А. Информатика и информационные технологии в правоохранительной деятельности: учебное пособие. — Санкт-Петербург: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2019.
2. Васильева И. Н., Смирнова О. Г. Основы информационной безопасности в ОВД: учебное пособие. — Санкт-Петербург: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2017.

Дополнительная литература

1. Использование современных ГИС (геоинформационные системы) систем в контроле за нормативным обустройством и содержанием улично-дорожной сети техническими средствами организации дорожного движения / Н. В. Смоляков [и др.] // Безопасность дорожного движения: сборник научных трудов. — Вып. 18. — Москва: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2019. С.132–138. URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/1819516>.
2. Лаврентьева И. С. Пропаганда безопасности дорожного движения: воспитательно-правовой и организационно-управленческий аспекты. — Санкт-Петербург: Изд-во СПбУ МВД России, 2021. — 120 с.
3. Лаврентьева И. С. Перспективы развития транспортной инфраструктуры // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. — 2021. — № 1(4). Орел, 2021. — С. 271–277.
4. Лаврентьева И. С. Информационное профилактическое воздействие на участников дорожного движения: СМИ и Интернет // Право и государство: теория и практика. — 2021. — № 11(203). — С. 246–249.
5. Основы применения специальной техники и информатики в профессиональной деятельности сотрудника полиции: учебное пособие. — Москва: ДГСК МВД России, 2017. — 192 с. (Глава 4. Современные информационные технологии и особенности их применения в служебной деятельности подразделений ОВД).
6. Квитчук А. С., Лаврентьева И. С. Организация деятельности ГИБДД МВД России: учебное наглядное пособие. — Санкт-Петербург: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2021. — 130 с.

7. Птицын К. Г., Лаврентьева И. С. Информационно-коммуникационные системы в организации дорожного движения // Межведомственное взаимодействие при проведении профилактической работы подразделениями Госавтоинспекции: материалы межведомственного научно-практического круглого стола, Санкт-Петербург, 30 сентября 2020 года. — Санкт-Петербург: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2021. — С. 72–75.

8. Севостьянов А. В. Некоторые вопросы применения современных технических средств для обеспечения безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения: сборник научных трудов. — Вып. 17. — Москва: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2018. С. 131–139. URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/1819537>.

9. Попов А. Н. Правовые и организационные основы деятельности дорожно-патрульной службы ГИБДД: учебное электронное издание. — В 3 ч. Ч. 1. — Тамбов: Тамбовский государственный технический университет, 2018. URL: <https://avtorvuz.univermvd.ru/mm/library/1268813>.

10. Турищева А. А. Автоматический контроль скорости в Финляндии // Безопасность дорожного движения: сборник научных трудов. — Вып. 17. — Москва: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2018. С. 149–143. URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/1819537>.

Для заметок

Для заметок

Учебное издание

Квитчук Анатолий Сергеевич,
*доктор юридических наук, профессор,
заслуженный сотрудник органов внутренних дел Российской Федерации;*
Лаврентьева Ирина Станиславовна,
кандидат юридических наук, доцент;
Фомичев Сергей Михайлович,
кандидат юридических наук

**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ УЧЕТОВ
И АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ИНФОРМАЦИОННЫХ
СИСТЕМ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Учебное пособие

Редактор *Великих А. Н.*
Компьютерная вёрстка *Фролова А. В.*
Дизайн обложки *Шеряй А. Н.*

ISBN 978-5-91837-659-1



Подписано в печать 20.12.2022. Формат 60×84 ¹/₁₆
Печать цифровая 4,25 п. л. Тираж 50 экз. Заказ № 123/22

Отпечатано в Санкт-Петербургском университете МВД России
198206, Санкт-Петербург, ул. Летчика Пилютова, д. 1