

АДМИНИСТРАТИВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПОЛИЦИИ

Рузин Ю.В., Петров В.Е., Абасов М.М.

ОСОБЕННОСТИ УСТАНОВКИ И ПРИМЕНЕНИЯ КОМПЛЕКСОВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация: Статья направлена на совершенствование деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения (Госавтоинспекции) России. Исследуемым в ней объектом выступили комплексы автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. Предметом явились особенности установки и применения сотрудниками ДПС стационарных и передвижных систем фотовидеофиксации. Проведен анализ правовых основ применения технических средств фиксации нарушений правил дорожного движения. В сравнении исследованы возможности различных современных стационарных и передвижных комплексов, систем и приборов фиксации нарушений. Подобный подход позволил авторам разработать методику установки и применения автоматических комплексов фиксации нарушений правил дорожного движения. Новизна материала статьи состоит в обобщении и проведении сравнительного анализа основных характеристик стационарных и передвижных комплексов автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. Инновационной выступает методика применения автоматических комплексов фиксации. Предложенный авторами подход позволяет спрогнозировать потребность той или иной улично-дорожной сети в комплексах автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения, повысить эффективность их применения. Приводимый информационно-аналитический материал соответствует современным тенденциям и инновациям в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: Комплексы автоматической фотовидеофиксации, измерители скорости движения, передвижные системы контроля, аппаратно-программные комплексы, применение систем фотовидеофиксации, ГИБДД, ДПС, КоАП РФ, транспортное средство, административный регламент МВД.

Review: The article is aimed at the improvement of the traffic police's work. The object of the research is automatic photo-video fixation of violations of the rules of the road. The subject of the research is the set of peculiarities of installation and application

of stationary and mobile systems of photo– and video fixation by traffic police officers. The authors carry out the analysis of legal bases of use of technical means of rules of the road violation fixation. The authors compare the potential of various modern stationary and mobile complexes, systems and devices for the fixation of violations. This approach helps the authors to develop the methodology of installation and use of such complexes. The novelty of the article consists in generalization and comparison of the main characteristics of stationary and mobile complexes of automatic photo– and video fixation. The authors introduce the innovative methodology of use of automatic video fixation complexes. The proposed approach allows forecasting the need of this or that road network for the automatic photo-video fixation complexes, and increasing the efficiency of their use. The contained information and analytical material corresponds to the recent tendencies and innovations in the sphere of road traffic safety ensuring.

Keywords: *Code of Administrative Offences of the Russian Fed, road patrol service, traffic police, use of photo-video fixation complexes, hard and software complexes, mobile control systems, ratemeter, automatic photo-video fixation complexes, vehicle, administrative rules of the Ministry of Internal A.*

Одним из важнейших результатов выполнения Федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», стало широкое внедрение в деятельность Госавтоинспекции во всех регионах Российской Федерации систем автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. Как показала практика [1, 3], их использование явилось назревшей необходимостью, поскольку становится проблематичным эффективно контролировать поведение всё возрастающего количества водителей, управляющих автотранспортными средствами на дорогах, а также в условиях сокращения численности личного состава дорожно-патрульной службы, без разветвленной сети устройств автоматического контроля.

Однако в вопросе применения систем автоматической фотовидеофик-

сации нарушений правил дорожного движения (далее – ПДД) актуален не столько вопрос об установке соответствующих комплексов, сколько методически грамотное использование всех возможностей подобных технических средств [2]. При этом затрагиваются как общепрофилактические (например, дисциплинирование водителей, формирование установочного поведения, привитие культуры управления транспортным средством и т.п.), так и правоприменительные аспекты (привлечение к административной ответственности за нарушение ПДД).

Принимая во внимание актуальность вопроса методической и технической поддержки деятельности сотрудников ДПС, нами проведено прикладное исследование особенностей установки стационарных и передвижных комплексов автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения.

Правовые основы применения технических средств фиксации нарушений ПДД, работающих в автоматическом режиме

Федеральным законом Российской Федерации от 24.07.2007 № 210-ФЗ «О внесении изменений в кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (далее – КоАП или Кодекс) с 1 июля 2008 года введена в действие статья 2.6¹. Она устанавливает, что к ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения в случае их фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото– и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото– и киносъемки, видеозаписи, привлекаются собственники (владельцы) транспортных средств.

В соответствии с ч. 1 ст. 28.1 КоАП такая фиксация факта нарушения ПДД является одним из поводов для возбуждения дела об административном правонарушении.

В то же время частью 3¹ ст. 4.1 КоАП определено, что в случае выявления административного правонарушения, предусмотренного главой 12 Кодекса и зафиксированного с применением специальных технических средств, административное наказание назначается в виде штрафа, размер которого должен быть наименьшим в пределах санкции применяемой статьи Особенной части Кодекса. При этом согласно ст. 28.6 КоАП протокол об административном правонарушении не составляется, а постановление по делу выносится без участия лица, в

отношении которого оно возбуждено, и оформляется в порядке, предусмотренном ст. 29.10 КоАП. Копии постановления по делу об административном правонарушении и материалов, полученных с применением специальных технических средств, направляются лицу, в отношении которого возбуждено дело в течение трех дней со дня вынесения постановления.

Частью 2 ст. 2.6¹ Кодекса определены условия освобождения собственника (владельца) транспортного средства от административной ответственности за нарушение в области дорожного движения, зафиксированное с помощью специальных технических средств, а именно: собственник (владелец) освобождается от административной ответственности, если в ходе проверки будут подтверждены содержащиеся в его сообщении или заявлении данные о том, что в момент фиксации правонарушения транспортное средство находилось во владении или пользовании другого лица, либо к данному моменту выбыло из его обладания в результате противоправных действий других лиц. Исходя из смысла закона, эти факты должны быть заявлены (сообщены) собственником (владельцем) транспортного средства, на которого возлагается обязанность доказывать свою невиновность.

В соответствии с Административным регламентом МВД России исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения (далее – Регламент),

утвержденным приказом МВД России от 02.03.2009 № 185 и зарегистрированным в Минюсте России 18.06.2009 за № 14112, в перечне исполняемых Госавтоинспекцией процедур значится контроль за дорожным движением с использованием специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме. При этом пунктом 55 Регламента установлено, что основанием для осуществления контроля за дорожным движением с использованием специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме и имеющих функции фото– и киносъемки, видеозаписи, или являющихся средствами фото– и киносъемки, видеозаписи, служит решение органа управления Госавтоинспекции о применении таких технических средств.

Допускается многообразие методов установки систем автоматической фотовидеофиксации. Так, в пункте 56

Регламента говорится, что при контроле за дорожным движением могут использоваться стационарные средства автоматической фиксации, размещаемые на конструкциях дорожно-транспортной инфраструктуры или специальных конструкциях, а также мобильные средства автоматической фиксации, размещаемые на участках дорог в зоне ответственности постов и маршрутов патрулирования.

Анализ комплексов фиксации нарушений ПДД, работающих в автоматическом режиме

В настоящее время в Российской Федерации применяются различные комплексы фиксации нарушений ПДД, работающих в автоматическом режиме. В таблице 1 приводятся данные о наиболее распространенных стационарных и передвижных комплексах.

Таблица 1

Основные характеристики стационарных и передвижных комплексов автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения

Наименование комплекса	Источник питания	Способ установки	Кол-во контролируемых полос	Виды фиксируемых нарушений ПДД					
				Скоростного режима	Запрещающий сигнал светофора	Встречная полоса	Остановка, стоянка	Выделенная полоса	Другие нарушения
Измерители скорости движения транспортных средств с автоматической фотофиксацией									
«АРГУС 11» С	200..240 В	Стационарные опоры	4	+	-	-	-	-	-
«АРГУС 11» П	10,8..15 В	Переносной носитель	4	+	-	-	-	-	-
«АРГУС 11» А	200..240 В	В автомобиле	4	+	-	-	-	-	-
«АРГУС 11» М	10,8..15 В	На мостах и путепроводах	1	+	-	-	-	-	-

Наименование комплекса	Источник питания	Способ установки	Кол-во контролируемых полос	Виды фиксируемых нарушений ПДД					
				Скоростного режима	Запрещающий сигнал светофора	Встречная полоса	Остановка, стоянка	Выделенная полоса	Другие нарушения
Измерители скорости транспортных средств радиолокационные с фотовидеофиксацией нарушений ПДД									
«РОБОТ»	207..243 В	Кронштейн	До 4-х полос в разных направлениях	+	+	+	-	+	-
Измеритель скорости транспортных средств радиолокационный									
«СФИНКС-С»	207..243 В	Стационарные опоры	4	+	+	+	-	-	-
«Автодория»	200..240 В	Стационарные опоры	До 3-х полос одной камерой	+	-	+	-	-	-
Комплекс измерения скорости движения транспортных средств фоторадарный									
«КРИС» С	220..240 В	Стационарные опоры	До 8 полос	+	-	+	-	+	-
«КРИС» П	Аккумулятор	Тренога	4	+	-	+	-	+	-
«КОРДОН»	220..240 В	Стационарные опоры	4 в разных направлениях	+	-	+	-	+	-
Аппаратно-программный комплекс идентификации транспортных средств по государственным регистрационным знакам и фиксации нарушений ПДД									
«АВТО-УРАГАН»	200..240 В	Оборудование стационарного поста ДПС, поста охраны на охраняемую территорию; оборудование патрульного автомобиля; автономное оборудование, расположенное на стационарном объекте; оборудование для центра сбора и обработки информации о транспортных средствах по их государственным регистрационным знакам	4	+	+	+	+	+	Пешеходный переход

Административная деятельность полиции

Наименование комплекса	Источник питания	Способ установки	Кол-во контролируемых полос	Виды фиксируемых нарушений ПДД					
				Скоростного режима	Запрещающий сигнал светофора	Встречная полоса	Остановка, стоянка	Выделенная полоса	Другие нарушения
«АВТО-УРАГАН-ВСМ»	220..240 В	Стационарные опоры	4	+	+	+	+	+	Пешеходный переход, проезд ТС под запрещающий знак, проезд ТС по обочине, незаконное такси и т.д.
«Интегра-КДР-Р»	200..240 В	Стационарные опоры	4	+	+	+	-	+	+
Комплексы контроля дорожного движения автоматизированные стационарные									
КҚДДАС-01 СТ «Стрелка-СТ»	187..242 В	Стационарные опоры	До 4-х полос в разных направлениях	+	-	-	-	-	-
Система фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения									
«Перекрёсток»	195..243 В	Кронштейн	4	-	+	-	-	-	Ж/д переезд
«Трафик-Сканер»	200..240 В	Стационарные опоры	4	-	+	+	+	+	Ж/д переезд
Система видеофиксации нарушений правил дорожного движения									
«Автопатруль пешеход»	220..242 В	Стационарные опоры	4	-	+	-	-	-	Пешеходный переход
«ПАРКОН»	11..16 В	Кронштейн автомобиля	1	-	-	-	+	-	Ж/д переезд, остановка или стоянка ТС на тротуаре, на пешеходном переходе, размещение ТС на газонах
Передвижной комплекс автоматической фотофиксации нарушений ПДД									
«Арена»	Аккумулятор	Тренога	4	+	-	+	-	+	-
Стационарный комплекс автоматической фотофиксации нарушений ПДД									
«Ураган-Р»	220..240 В	Стационарные опоры	До 8 полос	+	-	+	-	+	-
«Арена»	220..240 В	Стационарные опоры	До 3 полос	+	-	+	-	+	-

Наименование комплекса	Источник питания	Способ установки	Кол-во контролируемых полос	Виды фиксируемых нарушений ПДД					
				Скоростного режима	Запрещающий сигнал светофора	Встречная полоса	Остановка, стоянка	Выделенная полоса	Другие нарушения
«Одиссей»	220..240 В	Стационарные опоры	До 8 полос	+	+	+	+	+	Остановка или стоянка ТС на тротуаре, остановка или стоянка ТС на пешеходном переходе, размещение ТС на газонах

Учитывая доминирующую направленность средств автоматической фиксации на контроль скоростного режима на дороге, отдельно следует остановиться на такой отечественной системе измерения скорости движения транспортных средств как «Автодория». В нее входят:

- регистраторы транспортных средств – датчик, фиксирующий факт проезда транспортного средства мимо него с использованием ГЛОНАСС и технологий оптического распознавания символов государственных регистрационных знаков;
- единый вычислительный центр – программно-аппаратный комплекс для обработки данных с регистраторов транспортных средств, расчета скорости их движения между регистраторами и выявления нарушений скоростного режима на участках, ограниченных двумя регистраторами.

Для формирования зон контроля требуется, как минимум, два регистратора транспортных средств «Автодория». Возможна организация непрерывных участков контроля за счет использования одних и тех

же регистраторов на соседних зонах контроля, то есть три регистратора могут образовать две зоны контроля, четыре – три зоны контроля и т.д.

Регистраторы транспортных средств «Автодория» контролируют до трех полос движения и измеряют скорость движения транспортных средств вне зависимости от их направления движения.

Преимуществом работы системы «Автодория» являются:

- осуществление непрерывного контроля за скоростным режимом на значительном участке улично-дорожной сети, практически на всем протяжении аварийно-опасного участка;
- использование оптических технологий делает его «невидимым» для радар-детекторов;
- меньшая по сравнению с другими комплексами зависимость точности измерений от неблагоприятных метеоусловий в местах размещения датчиков.

Вместе с тем, практическое применения системы «Автодория» сопряжено с некоторыми сложностями, находящимися в правом поле. Так, в

соответствии с действующим законодательством (ст. 12.9. КОАП) к административной ответственности за превышение установленной скорости движения могут привлекаться водители транспортных средств, которые допустили такое нарушение в определенных пределах. При этом названная статья КОАП РФ содержит 4 пункта, в которых обозначены конкретные величины превышения скорости и содержатся определенные в порядке ужесточения соответствующие санкции. Система «Автодория» определяет среднюю скорость движения транспортного средства на участке дороги, выделенной датчиками. Таким образом, водителю транспортного средства не предоставляется возможным вменить в вину конкретное нарушение и применить к нему конкретную санкцию. Поэтому в случаях несогласия водителя с наложенным на него административным взысканием создается повод для опротестования соответствующих действий должностных лиц Госавтоинспекции.

Методика применения автоматических комплексов фиксации нарушений ПДД

Анализ характеристик и технических возможностей комплексов фото-видеофиксации нарушений ПДД, работающих в автоматическом режиме, показывает, что они могут фиксировать следующие виды нарушений:

- превышение установленной скорости движения;
- проезд на запрещающий сигнал светофора;

- нарушение правил проезда регулируемых перекрестков;
- нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств;
- нарушение правил движения через железнодорожные пути;
- выезд на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления;
- движение транспортного средства по полосе для маршрутных транспортных средств;
- движение транспортного средства по велосипедным или пешеходным дорожкам либо тротуарам в нарушение Правил дорожного движения;
- движение транспортного средства по обочинам;
- нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов;
- нарушение правил пользования внешними световыми приборами.

С точки зрения распространенности на практике не все вышеперечисленные нарушения фиксируются не в равной степени и объеме (частоте). Статистические данные показывают, что преобладающее количество выявленных средствами автоматической фиксации правонарушений – это нарушения, связанные с превышением установленной скорости движения. Объясняется это тем обстоятельством, что данный вид нарушений является наиболее распространенным среди нарушений, в результате которых происходят ДТП с тяжкими последствиями. Так, в 2013 году по причинам превышения установленной скорости и несоответ-

ствия скорости конкретным условиям произошло 54157 происшествий (26,5 % от общего количества ДТП), в которых погибло 9716 человек, было ранено 72234 человек. Поэтому подавляющее большинство подобных комплексов разрабатывалось именно для фиксации фактов превышения установленной скорости движения.

Принимая во внимание то, что в целом по России в общем массиве зафиксированных данными комплексами правонарушений превышение скорости составляет около 90 %, можно говорить о выраженном уклоне в сторону контроля соблюдения водителями скоростного режима на дороге.

В период с 2008 по 2014 годы (когда вступили в силу основные нормы права о фотовидеофиксации в Российской Федерации) выявляемость комплексами нарушений правил дорожного движения выросла почти в 138 раз (с 293199 до 40374702 случаев). За этот период произошло снижение количества ДТП на 8,5 %, погибших – на 9,9 %, раненых – на 7,1 %. Наибольшее снижение показателей аварийности зарегистрировано по причине несоблюдения скоростного режима водителями транспортных средств (ежегодно на 33-35 %).

Таким образом, можно сделать вывод, что применение комплексов фиксации нарушений ПДД, работающих в автоматическом режиме, положительно влияет на состояние аварийности в местностях, где они применяются. Данный тезис также подтверждается результатами сравнительного анализа состояния аварийности в зонах строевых под-

разделений ДПС Госавтоинспекции различных субъектов Российской Федерации. Например, в Воронежской области был проведен анализ состояния аварийности на участке федеральной автомобильной дороги М-4 «Дон» протяженностью 293 км. На данном участке установлено 23 стационарных рубежа контроля, на которых работает 12 комплексов, и 34 рубежа для передвижных комплексов, на которых функционирует 20 комплексов. В период с 2008 по 2012 годы произошло снижение количества ДТП на 25 %, погибших – на 19 %, раненых – на 36 %.

Сравнимые результаты были получены в ходе анализа влияния применения комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД на состояние аварийности на автодорогах Московской области, Республики Татарстан и некоторых других регионах Российской Федерации.

Как указывалось выше, в настоящее время комплексы фиксации нарушений ПДД, работающие в автоматическом режиме, способны регистрировать несколько видов нарушений ПДД. При этом одна часть этих видов представляет собой одномоментные нарушения (проезд на запрещающий сигнал светофора, нарушение правил движения через железнодорожные пути, выезд на полосу, предназначенную для встречного движения), другая часть нарушений совершается на протяжении определенного времени (превышение установленной скорости движения, нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств, дви-

жение транспортного средства по полосе для маршрутных транспортных средств). В связи с этим методика использования комплексов имеет определенные отличия.

Вместе с тем, общим и единственным основанием для применения тех или иных комплексов должно быть проведение всестороннего анализа аварийности в зоне ответственности строевых подразделений ДПС Госавтоинспекции. Об этом однозначно говорится в указании ГУОБДД МВД России от 27.08.2013 № 13/10-214: «При выработке решений (о размещении комплексов) предусматривать размещение комплексов только на аварийно-опасных участках улично-дорожной сети, исключить их применение с целью фиксации максимального количества нарушений (в зонах действия временных дорожных знаков, непосредственно у знаков 5.23 и т.п.)».

Таким образом, общим требованием к выбору мест установки комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД, работающих в автоматическом режиме, должно быть проведение тщательного анализа дорожно-транспортных происшествий, связанных с определенными видами нарушений ПДД водителями транспортных средств. Такой анализ должен показывать наиболее аварийно-опасные места на улично-дорожной сети, то есть участки дорог с наибольшим количеством ДТП за определенный промежуток времени, как правило, не менее, чем за год – для определения мест дислокации стационарных комплексов и за квартал – для передвижных. Кроме того, для определения периода работы пе-

редвижных комплексов также важным является информация о времени совершения ДТП в выявленных очагах аварийности. Протяженность участка, на котором рассматривается локализация ДТП, должна определяться исходя из технических возможностей применяемых комплексов.

Очевидно, что для ДТП, связанных с одномоментными нарушениями правил проезда на запрещающий сигнал светофора, движения через железнодорожные пути, очагами аварийности соответственно будут являться соответственно территории регулируемых перекрестков и железнодорожных переездов.

После определения очагов аварийности следует произвести их ранжирование по количеству ДТП, тяжести последствий и временным рамкам их совершения для последующего подбора используемых комплексов и исходя из их технических возможностей. Безусловным приоритетом при определении мест установки комплексов должен быть выбор очагов аварийности, характеризующихся наибольшим количеством ДТП, погибших и раненых в них людей. Проведенный анализ для наглядности целесообразно проиллюстрировать в картографическом виде, отразив очаги аварийности на схеме улично-дорожной сети.

Определив места дислокации стационарных и передвижных комплексов, следует выбрать оптимальную методику их использования в конкретных условиях.

Для фиксации одномоментных нарушений ПДД методика применения

комплексов сводится лишь к выбору конкретной аппаратуры и к выполнению инструкций предприятий-изготовителей комплексов с тем, чтобы приборы могли фиксировать нарушения без искажений обстановки на территории перекрестка, железнодорожного переезда, пешеходного перехода и т.п. В частности, для фиксации таких нарушений могут быть использованы стационарные комплексы: «Автоураган», «Интегра-КДР-Р», «Робот», «Сфинкс-С», «Перекресток», «Автопатруль пешеход», «Автоураган ВСМ», «Трафик-Сканер» и некоторые другие.

Сложнее обстоит дело с выбором методики использования комплексов, фиксирующих нарушения ПДД, совершаемых в течение определенного временного периода. В первую очередь здесь речь идет о таком нарушении, как превышение установленной скорости движения.

По результатам анализа аварийности в зоне ответственности подразделения Госавтоинспекции определяются аварийноопасные участки, на которых следует установить постоянный контроль за соблюдением водителями транспортных средств скоростного режима. В зависимости от характеристик участков улично-дорожной сети (количество полос, конфигурация проезжей части, интенсивность транспортного потока и т.д.) выбираются стационарные комплексы фото-, видеофиксации нарушений ПДД с соответствующими характеристиками. К ним можно отнести: «Аргус 11 С», «Автоураган», «Стрелка-СТ», «Интегра-КДР-Р»,

«Робот», «Сфинкс-С», «Авто-Ураган-ВСМ», «Крис-С», «Кордон». Все они имеют возможность контролировать скоростной режим во встречном направлении до 4-х полос одновременно, а комплексы «Стрелка-СТ», «Автоураган» и «Робот» – также в попутном направлении.

Стационарные комплексы устанавливаются непосредственно перед аварийно-опасным участком, исходя из возможностей дорожной инфраструктуры, позволяющей подключение приборов к электрическим и коммуникационным сетям. При этом удаление комплекса от очага аварийности не должно превышать 500 м.

Как показывает практика, наибольший эффект в профилактике ДТП, совершаемых по причине превышения установленной скорости движения, достигается, если после стационарного комплекса за ним по ходу движения транспортного потока применяется передвижной, который дислоцируется примерно через 1-2 км от стационарного. К ним относятся такие комплексы, как «Аргус 11 П» и «Крис-П». Такое сочетание создает у водителей транспортных средств впечатление тотального, непрерывного контроля, дисциплинирует, формирует психологию соблюдения ПДД на любых участках улично-дорожной сети.

Вместе с тем, следует отметить, что основным предназначением передвижных комплексов является создание возможности руководителям подразделений Госавтоинспекции оперативно реагировать на изменения ситуации с аварийностью в зоне ответственности. На основании квар-

тальных анализов аварийности принимается решение на установку комплексов на аварийно-опасных участках улично-дорожной сети. Как правило, они возникают в случаях изменения дорожных условий, открытия объектов придорожной инфраструктуры, либо смещения (миграции) очагов аварийности в результате продолжительной работы стационарных комплексов. Недостаток применения передвижных комплексов (если только они не устанавливаются на специальных стойках с антивандальными корпусами) состоит в том, что в непосредственной близости от них требуется присутствие сотрудников Госавтоинспекции для осуществления охранных функций. Поэтому в ряде регионов России интересной оказалась практика заключения договоров со сторонними организациями, а также с ветеранами Госавтоинспекции на осуществление охраны передвижных комплексов, которые предварительно устанавливаются, настраиваются для работы и снимаются по окончании смены ответственными за это сотрудниками Госавтоинспекции.

Необходимо сказать, что, по мнению сотрудников Госавтоинспекции, практическое значение стационарных комплексов меняется в зависимости от продолжительности их применения в одном и том же месте. Наиболее эффективно они работают в течение 3-6 месяцев. Затем наступает привыкание водителей к установленным измерительным приборам, что зачастую приводит к «миграции» очага аварийности. Это происходит в результате того, что основная часть

водителей транспортных средств пользуются автомобилем в пределах одного-двух административных образований и используют одни и те же маршруты движения. Поэтому в названные выше сроки целесообразно изменять дислокацию установки стационарных комплексов. Вместе с тем, практика показывает весьма полезным передислоцированные стационарные комплексы заменять муляжами и имитаторами сигналов.

Результаты проведенного анонимного экспресс-опроса водителей транспортных средств показали, что более 50 % из них пользуются радар-детекторами. Поэтому установка имитаторов сигналов взамен передислоцированных стационарных комплексов сохраняет профилактическое воздействие на водителей до 6 месяцев. На практике в качестве имитаторов сигналов нередко используются снятые с оснащения Госавтоинспекции измерители скорости «Сокол» и «Искра».

Совместное использование стационарных комплексов с муляжами и имитаторами практически равно эффекту от работы двух полноценных комплексов. Вместе с тем, использование имитаторов и муляжей остается целесообразным, когда их количество не превышает числа работающих комплексов.

Использование различных моделей комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения, работающих в автоматическом режиме, в настоящее время в России носит характер развития новых форм и методов контроля и надзора в сфе-

ре обеспечения безопасности дорожного движения. Эффективность применения таких комплексов бесспорна и диктует необходимость постоянного увеличения количества приборов в подразделениях Госавтоинспекции. Однако отечественная практика еще не выработала критериев необходимости и достаточности комплексов для обеспечения наиболее эффективной работы по профилактике аварийности на дорогах страны. Поэтому на основе материалов зарубежного опыта был произведен расчет потребности комплексов для Российской Федерации. При этом были учтены рекомендации Европейского Союза о том, что комплексы должны быть установлены на всех автомагистралях и скоростных дорогах, а также на загруженных городских дорогах в местах, где велика вероятность ДТП. При этом предполагается, что места расположения комплексов должны «закрывать» участки, где возникают примерно 55 % ДТП с погибшими и ранеными. Число комплексов рассчитывалось, исходя из необходимости оборудования 1 поста контроля через каждые 12 километров протяженности полос дорог.

В результате расчетов, проведенных ГУОБДД МВД России и ФКУ НИЦ БДД России, было установлено следующее. По состоянию на начало 2015 года в стране имеется 4669 стационарных и 3910 передвижных ком-

плексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения, из которых в эксплуатации находится 6452 различных комплекса.

Количество комплексов, необходимое для полного выполнения рекомендации Европейского Союза на основе протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым усовершенствованным покрытием составляет 29594 штук. Таким образом, укомплектованность комплексами автоматической фиксации нарушений ПДД составляет всего 22 %. Это является огромным потенциалом развития как всей дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции, так и ее технической составляющей – оснащенности комплексами автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения.

Полагаем, что повышение оснащенности подразделений ДПС комплексами автоматической фотовидеофиксации нарушений ПДД и методически грамотное их применение позволит существенно улучшить ситуацию с аварийностью на дороге, в потенциале сформировать особую культуру у водителя, которая бы основана на правосознании, безоговорочном соблюдении требований Правил дорожного движения, личной ответственности и самоорганизованности, уважении к иным участникам дорожного движения.

Библиография:

1. Анализ аварийности в подразделениях Госавтоинспекции: Методические рекомендации / В.В. Сергеев, С.Г. Бородина, Е.В. Дедюлин, А.О. Бурмитсов, С.Б. Наумов. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2014. 40 с.

2. Понарьин О.Е., Приходько В.Е., Ракчеев А.И., Рузин Ю.В. Применение оборудования фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения // Дорожно-патрульная служба Госавтоинспекции: сборник методических материалов. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2011. С. 5-26.
3. Тактика действий сотрудников ДПС при надзоре за дорожным движением и соблюдением ими мер личной безопасности: Методические рекомендации / С.Н. Антонов, В.Е. Приходько, Ю.В. Рузин, Н.В. Кострова. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2013. 40 с.
4. Антропова Ю.Ю., Калинин И.А. Безопасность дорожного движения в Свердловской области: анализ проблемы и изучение общественного мнения // Национальная безопасность / nota bene. – 2014. – 2. – С. 217 – 226. DOI: 10.7256/2073-8560.2014.2.10856.
5. Зиганшин М.М. К вопросу об обеспечении дорожно-транспортной безопасности ДПС ГИБДД // Административное и муниципальное право. – 2015. – 7. – С. 700 – 705. DOI: 10.7256/1999-2807.2015.7.14072.

References (transliterated):

1. Analiz avariinosti v podrazdeleniyakh Gosavtoinspektсии: Metodicheskie rekomendatsii / V.V. Sergeev, S.G. Borodina, E.V. Dedyulin, A.O. Burmitsrov, S.B. Naumov. M.: FКУ NITs BDD MVD Rossii, 2014. 40 s.
2. Ponar'in O.E., Prikhod'ko V.E., Rakcheev A.I., Ruzin Yu.V. Primenenie oborudovaniya fotovid-eofiksatsii narushenii pravil dorozhnogo dvizheniya // Dorozhno-patru'l'naya sluzhba Gosavto-inspektсии: sbornik metodicheskikh materialov. M.: FКУ NITs BDD MVD Rossii, 2011. S. 5-26.
3. Antropova Yu.Yu., Kalinin I.A. Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya v Sverdlovskoi oblasti: analiz problemy i izuchenie obshchestvennogo mneniya // Natsional'naya bezopasnost' / nota bene. – 2014. – 2. – С. 217 – 226. DOI: 10.7256/2073-8560.2014.2.10856.
4. Ziganshin M.M. K voprosu ob obespechenii dorozhno-transportnoi bezopasnosti DPS GIBDD // Administrativnoe i munitsipal'noe pravo. – 2015. – 7. – С. 700 – 705. DOI: 10.7256/1999-2807.2015.7.14072.