

Заключение. Цифровая среда способствует активизации познавательных компетенций студентов – будущих юристов, но вместе с тем имеются и недостатки, которые еще предстоит устранить.

Список литературы

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г.). Текст Конституции, включающий новые субъекты Российской Федерации – Донецкая Народная Республика, Луганская Народная Республика, Запорожская область и Херсонская область, приведен в соответствии с официальной публикацией на Официальном интернет-портале правовой информации (www.pravo.gov.ru), 6 октября 2022 г., № 0001202210060013 // СПС «Гарант» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.garant.ru/doc/constitution> (дата обращения: 08.09.2024).

2. Федеральный закон от 21 ноября 2011 г. № 324-ФЗ «О бесплатной юридической помощи в Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121887 (дата обращения: 08.09.2024).

3. Залоило М. В. Понятие и формы конкретизации юридических норм: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2011. 20 с.

Е. В. Гаврилов,

советник юридического отдела экспертно-правового управления,
Законодательное Собрание Красноярского края

О НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМАХ ПРАВОВОГО РЕЖИМА СТАЦИОНАРНЫХ, ПЕРЕДВИЖНЫХ И МОБИЛЬНЫХ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация. В статье рассматриваются некоторые проблемы правового режима стационарных, передвижных и мобильных средств автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения. Цель исследования – привлечь внимание к указанным юридическим проблемам. Новизна исследования обусловлена тем, что правовой режим указанных средств автоматической фиксации правонарушений является новым, а поднимаемые проблемы ранее отдельно не освещались. Сделан вывод о необходимости совершенствования федерального и регионального законодательства.

Ключевые слова: средства фиксации, цифровые технологии, правила дорожного движения, органы власти, полномочия

ON SOME PROBLEMS OF THE LEGAL REGIME OF STATIONARY, MOBILE AND MOBILE MEANS OF AUTOMATIC RECORDING OF TRAFFIC VIOLATIONS

Abstract. The article examines some problems of the legal regime of stationary, mobile and mobile means of automatic recording of traffic violations. The purpose of

the study is to draw attention to the specified legal problems. The novelty of the study is due to the fact that the legal regime of the specified means of automatic recording is new, and the problems raised have not been separately covered. The author comes to the conclusion that the federal and regional legislation on the designated topic requires improvement.

Keywords: recording means, digital technologies, traffic rules, authorities, powers

На территории Российской Федерации (в основном в крупных городах, на трассах, в наиболее опасных локальных местах) функционируют свыше 9 тысяч стационарных, более 3 тысяч передвижных и 656 мобильных комплексов автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения (далее – ПДД) [1. С. 80]. Такие технические средства автоматической фиксации правонарушений являются эффективным средством статистического обобщения информации, а также сбора доказательств совершения правонарушения, позволяют выяснить обстоятельства случившихся дорожно-транспортных происшествий, помогают в расследовании преступлений, фиксируя перемещения транспортных средств [2. С. 348]. Это наглядный пример использования цифровых технологий в дорожной деятельности, транспортных системах и праве.

При этом долгое время правовой режим работающих в автоматическом режиме стационарных специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений ПДД, передвижных специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений ПДД, мобильных специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений ПДД (далее – стационарные, передвижные и мобильные средства автоматической фиксации нарушений ПДД) не имел нормативного регламентирования [3. С. 22].

Однако с 1 сентября 2024 года вступили в силу существенные изменения в Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон о дорожной деятельности).

Изменения связаны с установлением требований к стационарным, передвижным и мобильным средствам автоматической фиксации нарушений ПДД, в том числе регламентированы вопросы их размещения (применения), отключения и демонтажа, финансирования расходов, связанных с содержанием указанных средств фиксации и др. (см. статью 22¹ Федерального закона о дорожной деятельности).

Во-первых, перечисляются *признаки* стационарных, передвижных и мобильных средств автоматической фиксации нарушений ПДД (используются на дорогах; работают в автоматическом режиме; имеют функции фото- и киносъемки, видеозаписи; установленный порядок их утверждения в качестве средства изменения; наличие соответствующего сертификата и действующего свидетельства о метрологической поверке), а также их *цели* (выявлять и фиксировать нарушения ПДД без непосредственного воздействия человека).

Во-вторых, указываются субъекты, имеющие право на принятие решения о размещении (применении) на дороге стационарных средств автоматической

фиксации, передвижных средств автоматической фиксации и (или) мобильных средств автоматической фиксации (уполномоченный орган исполнительной власти субъекта РФ, владелец автомобильной дороги, а также территориальный орган федерального органа исполнительной власти в сфере внутренних дел в субъекте РФ (далее – ОВД)). Эти же субъекты принимают решение об отключении и (или) о демонтаже указанных средств фиксации нарушений ПДД.

В-третьих, предусмотрено согласование вышеназванных решений между уполномоченным органом исполнительной власти субъекта РФ и владельцем автомобильной дороги, а также с ОВД. Решение об отключении и (или) о демонтаже, принятое ОВД, согласования с уполномоченным органом исполнительной власти субъекта РФ и владельцем автомобильной дороги не требует.

В-четвертых, указываются субъекты, устанавливающие стационарное средство автоматической фиксации или передвижное средство автоматической фиксации, использующие мобильное средство автоматической фиксации (уполномоченный орган исполнительной власти субъекта РФ, владелец автомобильной дороги). Обращаем внимание, что непосредственно установка, использование средств автоматической фиксации нарушений ПДД возможны только при согласовании решения о размещении.

В-пятых, отключение и (или) демонтаж стационарных, передвижных и мобильных средств автоматической фиксации, независимо от того, кто принял решение об отключении и (или) о демонтаже, осуществляет уполномоченный орган исполнительной власти субъекта РФ. При этом демонтаж отключенных стационарных средств автоматической фиксации или передвижных средств автоматической фиксации помимо уполномоченного органа исполнительной власти субъекта РФ осуществляет владелец автомобильной дороги. Федеральный закон о дорожной деятельности не ставит вопрос об отключении и (или) демонтаже средств автоматической фиксации в зависимости от согласования решения об отключении и (или) о демонтаже.

В-шестых, большая доля финансовых аспектов, связанных со средствами автоматической фиксации нарушений ПДД, передана уполномоченному органу исполнительной власти субъекта РФ, соответственно, это вопросы регионального бюджета.

Кроме того, регламентируются более узкие организационные вопросы правового режима стационарных, передвижных и мобильных средств автоматической фиксации нарушений ПДД. Правила размещения стационарных средств фиксации, передвижных средств фиксации или мобильных средств фиксации утверждены Постановлением Правительства РФ от 01.06.2024 № 754.

Нетрудно заметить, что значительная часть нововведений касается региональных органов власти, их полномочий. В этой связи региональные законы и иные нормативные правовые акты субъектов РФ подлежат приведению в соответствие со статьей 22¹ Федерального закона о дорожной деятельности.

В своей профессиональной деятельности при приведении законодательства Красноярского края в соответствие с вышеназванными новеллами (в рамках правовой экспертизы краевого законопроекта, на основе которого впоследствии был принят Закон Красноярского края от 04.07.2024 № 7-2971 «О внесении изменений в статью 3 Закона края «О разграничении полномочий органов государственной

власти Красноярского края в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности, организации дорожного движения и организации проведения технического осмотра транспортных средств» и статью 2 Закона края «О дополнительном финансировании возложенных на полицию обязанностей по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности на территории Красноярского края» (далее – Закон края № 7-2971) автор настоящего исследования столкнулся со следующими проблемами правового регулирования, несовершенством федерального законодательства:

1. Федеральным законом о дорожной деятельности не урегулирован вопрос о том, кто осуществляет установку стационарного средства автоматической фиксации, передвижного средства автоматической фиксации, если решение о размещении таких средств принимает ОВД в соответствии с пунктом 2 части 4 статьи 22¹ Федерального закона о дорожной деятельности. В пункте 1 части 9 статьи 22¹ Федерального закона о дорожной деятельности установка связана только со случаями принятия решения уполномоченным органом исполнительной власти субъекта РФ или владельцем автомобильной дороги. О решении ОВД не говорится.

По нашему мнению, в рамках опережающего правового регулирования уполномоченный орган исполнительной власти субъекта РФ может взять на себя обязательство по установке стационарных средств автоматической фиксации или передвижных средств автоматической фиксации в случае согласования принятого ОВД решения о размещении. Законодатель Красноярского края пошел именно по этому пути (абзац шестой пункта 3 статьи 1 Закона края № 7-2971).

2. Из статьи 22¹ Федерального закона о дорожной деятельности неясно, вправе ли уполномоченный орган исполнительной власти субъекта РФ устанавливать средство автоматической фиксации нарушений ПДД в случае, если решение о размещении принял владелец автомобильной дороги.

Так, например, в Новосибирской области уполномоченный орган имеет полномочие по установлению стационарного средства фиксации или передвижного средства фиксации *в случае принятия решения о его размещении уполномоченным органом* (пункт 11.5 статьи 6 Закона Новосибирской области от 02.05.2009 № 329-ОЗ «О дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения»). Получается, в других случаях уполномоченный орган не осуществляет установку средства фиксации.

Полагаем, пункт 1 части 9 статьи 22¹ Федерального закона о дорожной деятельности сформулирован таким образом, что возложение на региональный орган власти полномочия по установке стационарных, передвижных средств автоматической фиксации, решение о размещении которых принимает владелец автомобильной дороги, допустимо (отсутствует прямая зависимость установки от того, кто (уполномоченный орган или владелец автомобильной дороги) принимает решение об установке; запрета нет).

3. В соответствии с частями 16 и 17 статьи 22¹ Федерального закона о дорожной деятельности действие положений указанной статьи не распространяется на стационарные средства автоматической фиксации нарушений правил проезда через железнодорожные переезды, за исключением положений, предусмотренных подпунктом «в» пункта 2 части 9 статьи 22¹ указанного Федерального закона (о финансировании расходов на осуществление юридически значимых действий);

действие положений частей 2–6 части 9 (за исключением подпункта «в» пункта 2), части 14 указанной статьи не распространяется на использование мобильных средств автоматической фиксации, установленных на транспортные средства полиции.

Считаем, что в региональном законодательстве, регламентирующем соответствующие отношения, указанная оговорка (например, в форме примечания) также должна присутствовать. В противном случае можно говорить о таком коррупциогенном факторе, как «принятие нормативного правового акта за пределами компетенции» (подпункт «д» пункта 3 Методики проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов, утвержденной постановлением Правительства РФ от 26.02.2010 № 96). Однако изучение регионального законодательства показало, что указанная оговорка предусмотрена лишь в некоторых субъектах РФ (например, в Республике Башкортостан, Республике Татарстан, Красноярском крае).

На основании вышеизложенного отмечаем, что статья 22¹ Федерального закона о дорожной деятельности, вступившая в силу с 1 сентября 2024 года, имеет некоторые недостатки, которые с учетом правоприменительной практики могут быть устранены путем корректировки указанной статьи, а региональные законы не должны противоречить изменившемуся федеральному законодательству.

Список литературы

1. Антонов С. Н., Молчанов П. В. Особенности имплементации отдельных конституционных норм, затрагивающих права и законные интересы граждан, в законодательство в области обеспечения безопасности дорожного движения и охраны общественного порядка // Административное право и процесс. 2018. № 12. С. 76–82.

2. Воронкова Д. М. Об оценке эффективности использования технических средств автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения // Проблемы совершенствования российского законодательства: сборник тезисов Всероссийской (с международным участием) научной конференции курсантов, слушателей и студентов, Барнаул, 11 апреля 2019 года / под ред. Ю. В. Анохина. Барнаул: Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Барнаульский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации», 2019. С. 347–349.

3. Шевченко О. А. Возбуждение и административное расследование дел об административных правонарушениях в области дорожного движения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2019.