

NB: Административное право и практика администрирования

Правильная ссылка на статью:

Агагомедова С.А. — Привлечение к административной ответственности в сфере дорожного движения на основе данных, полученных с применением фото- и видеофиксации // NB: Административное право и практика администрирования. – 2023. – № 4. – С. 106 - 119. DOI: 10.7256/2306-9945.2023.4.40513 EDN: MHOLUV URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=40513

Привлечение к административной ответственности в сфере дорожного движения на основе данных, полученных с применением фото- и видеофиксации

Агагомедова Саният Абдулганиевна

ORCID: 0000-0002-8265-2971

кандидат юридических наук, кандидат социологических наук

старший научный сотрудник, Институт государства и права Российской академии наук

119019, Россия, г. Москва, ул. Знаменка, 10

✉ saniyat_aga@mail.ru



[Статья из рубрики "Административное и муниципальное право и безопасность"](#)

DOI:

10.7256/2306-9945.2023.4.40513

EDN:

MHOLUV

Дата направления статьи в редакцию:

17-04-2023

Дата публикации:

31-12-2023

Аннотация: Предметом исследования выступают процедуры привлечения к административной ответственности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения на основе данных, полученных с применением фото- и видеофиксации. На основе анализа использования средств фото- и видеофиксации для выявления нарушений в области дорожного движения как наиболее распространенной на практике категории таких правонарушений автором выделяются специфические особенности процедур привлечения к административной ответственности на основе данных фото- и видеофиксации. Автором рассматриваются стратегические приоритеты и результаты использования фото- и видеофиксации в области дорожного движения, процессуальные

особенности и проблемы такого использования, предлагаются пути решения выделенных проблем. В качестве методов исследования использовались диалектический, логический, исторический, статистический, формально-юридический методы. Результатами исследования стали положения автора о стратегических приоритетах и отечественной практике использования фото- и видеофиксации в области дорожного движения, особенностях процедур привлечения к ответственности на основе показаний таких средств. На основе анализа отечественной и зарубежной практики выделено два подхода к цифровизации в обеспечении безопасности дорожного движения: подход, основанный на технической помощи водителю в обеспечении безопасности, и подход, направленный на фиксацию ситуации на дорогах. Сделан вывод о том, что сформированная на сегодняшний день в России система обеспечения безопасности дорожного движения основана не на помощи водителю, а на механизмах выявления нарушений с целью привлечения к административной ответственности. Последняя в сфере дорожного движения имеет фискальную направленность, что противоречит базовым целям административного наказания.

Ключевые слова:

фотофиксация, административные правонарушения, КоАП РФ, дорожное движение, административный штраф, собственник, административная ответственность, возбуждение дела, предупреждение правонарушений, видеофиксация

Введение

Институт административной ответственности закономерно трансформируется в современных условиях, оперативно реагируя на изменения в общественных отношениях. Цифровые технологии, активно входящие во все сферы социальной жизни, «оттенили» и данный публично-правовой институт, получив отражение, в частности, в применении фото- и видеофиксации для выявления и пресечения отдельных категорий административных правонарушений. Таких категорий в действующем Кодексе РФ об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) три:

- 1) административные правонарушения в области охраны окружающей среды и природопользования;
- 2) административные правонарушения в области дорожного движения;
- 3) административные правонарушения в области благоустройства территории, предусмотренные законами субъектов РФ и совершенные с использованием транспортных средств.

Кроме того, КоАП РФ предусмотрено применение таких средств при осуществлении отдельных процессуальных действий (например, при проведении досмотра вещей,

личного досмотра и др.) (статьи 27.7-27.10, 27.14 КоАП РФ). Осуществление этих процессуальных действий позволяет выявлять правонарушения не только в области охраны окружающей среды, дорожного движения, благоустройства, но и иные (например, нарушения общественного порядка) [\[1\]](#).

Безусловно, наиболее актуальной и широко обсуждаемой сферой использования средств фото- и видеофиксации выступает область дорожного движения. При этом при исследовании вопросов необходимости и эффективности использования данных средств в рассматриваемой области непременно возникает проблема соотношения факторов фискального давления на участников дорожного движения и требований обеспечения безопасности. В связи с этим важно определить оптимальное соотношение данных факторов с учетом дальнейшего расширения использования средств фото- и видеофиксации в области дорожного движения, а также стимулирования такой практики на ведомственном уровне. Так, к примеру, в ходе осуществления надзора за дорожным движением при выявлении административного правонарушения, предусмотренного статьей 12.18 КоАП РФ «Непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения», в целях формирования неопровержимой доказательной базы, способствующей обеспечению полного, всестороннего и объективного рассмотрения дела, должностным лицам подразделений Госавтоинспекции рекомендуется использовать средства видеозаписи либо, по возможности, истребовать объяснения пешеходов (Письмо «МВД России от 04.09.2020 № 13/12-П-7618 «О направлении разъяснений». Документ опубликован не был. Доступ из СПС «Консультант Плюс»).

Ученые неоднократно обращались к данной проблематике [\[2-16\]](#), а отдельные авторы называли влияние увеличения штрафов за нарушение правил дорожного движения на безопасность дорожного движения вечной проблемой рассматриваемой сферы отношений [\[17\]](#). Автор настоящей статьи принимал участие в совещании на тему «Актуальные вопросы привлечения граждан к административной ответственности на основе данных, полученных с применением фото- и видеофиксации», организованном Комитетом Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству 27 марта 2023 года. Обсуждение данных проблем стало поводом для исследования целого спектра вопросов, связанных с процедурами привлечения лиц к административной ответственности на основе данных, полученных с применением фото- и видеофиксации.

Стратегические приоритеты и результаты использования фото- и видеофиксации в области дорожного движения

Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы, утвержденная Распоряжением Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р (Собрание законодательства РФ. 2018. № 5. Ст. 774), среди основных задач по реализации направления, связанного с изменением поведения участников дорожного движения с целью безусловного соблюдения норм и правил дорожного движения, называет в том числе и дальнейшее расширение работ по автоматическому контролю за соблюдением участниками дорожного движения правил дорожного движения, в том числе в части упорядочения размещения работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи.

Согласно международному опыту, разработка и внедрение национальных программ по обеспечению безопасности дорожного движения является ключевым компонентом

политики управления безопасностью страны, которая способствует повышению осведомленности в области безопасности дорожного движения, налаживанию партнерских отношений для решения проблем и сосредоточению усилий по вмешательству государства и общества в решение существующих проблем [\[18\]](#).

Отечественные ученые выделяют следующие основные модели взаимодействия государства и общества, сформировавшиеся к настоящему времени в сфере безопасности дорожного движения: воздействующая, содействующая, опекунская (патернализм), партнерская (сотрудничество), постепенная (инкрементализм), синергетическая, форсайт [\[19, с. 45-49; 20\]](#). При этом каждый вариант доминирующей модели будет формировать свой стандарт цифровизации подобного взаимодействия в сфере дорожного движения, что безусловно будет отражаться и в применении специальных технических средств. К примеру, воздействующая модель (традиционный вариант организационно-управляющего воздействия) предполагает определенную пассивность ее участников и по сути не формирует ответственность как устойчивое психологическое качество участников дорожного движения. Это предполагает использование специальных технических средств исключительно в целях фиксации нарушений и привлечения к ответственности. Несколько иной вектор использования подобных средств предполагают содействующая (активная позиция невластных сторон взаимодействия), партнерская (взаимная активность сторон), синергетическая (формирование полезных стереотипов поведения сторон) модели взаимодействия с государством в сфере дорожного движения: все стороны такого взаимодействия заинтересованы в достижении его публичных целей, заключающихся прежде всего в повышении безопасности в сфере дорожного движения. Патерналистская модель основана на воспитании законопослушного поведения участников дорожного движения, формирует устойчивые стереотипы транспортной культуры посредством различных средств, часть которых связана с использованием специальных средств, применение которых имеет в первую очередь профилактический характер. Модели логического инкрементализма и форсайта, базирующиеся на гибкости в использовании различных механизмов взаимодействия участников дорожного движения и государства, на инструментах формирования желаемого будущего в рассматриваемой сфере, предусматривают, на наш взгляд, наиболее эффективное использование специальных технических средств в обеспечении безопасности дорожного движения.

Применение средств автоматической фото-, видеофиксации правонарушений в области безопасности дорожного движения имеет давнюю историю, первые такие камеры начали использоваться в Европе еще в середине прошлого века [\[8, с. 168\]](#).

Система подобных средств в области дорожного движения в России была введена Федеральным законом от 24 июля 2007 г. № 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» и рассматривается специалистами, прежде всего, как важное средство обнаружения нарушений правил дорожного движения [\[5, с. 20\]](#).

В целом практика использования средств фото- и видеофиксации в области дорожного движения положительная. Статистика свидетельствует о том, что в 2022 году впервые число штрафов, наложенных ГИБДД на нарушителей правил дорожного движения, превысило 200 млн, причем более трети из них приходится на Москву и Подмосковье. Более 90% всех постановлений вынесено с помощью камер — 183,5 млн (рост на 14%) на 112,8 млрд руб. (рост на 8%). Самых автоматических комплексов на дорогах стало тоже больше (около 25 тыс. камер). Эксперты объясняют рост выявленных

правонарушений расширением парка камер, способных фиксировать сразу несколько видов нарушений. На этом фоне количество дорожных аварий и погибших в них уменьшается (Российские автомобилисты взяли новый штрафной рубеж. Коммерсант. 21.02.2023. https://www.kommersant.ru/doc/5840137?from=0_top_main_1 (дата обр.: 15.04.2023)). Ученые также констатируют позитивные результаты использования данных технических средств, рассматривая их в качестве одного из наиболее эффективных факторов, обеспечивающих минимизацию совершения правонарушений в сфере дорожного движения. Ими обращается внимание на возможности осуществления круглосуточного контроля транспортных потоков на автомобильных дорогах и пересечениях любой степени сложности, достаточную степень достоверности, возможность одновременной фиксации нескольких правонарушений [\[7, с. 222\]](#).

В то же время цифровизация в сфере обеспечения безопасности дорожного движения имеет и иную сторону. Речь идет о внедрении систем так называемой активной безопасности, направленных на своевременное оповещение водителя об опасных ситуациях. Такие системы известны как усовершенствованная система помощника водителя (advanced driver-assistant system (ADAS)) [\[9\]](#). Целью их внедрения является создание передовых систем помощи водителю, которые предоставляют водителю транспортного средства эффективную информацию об опасных дорожных ситуациях в соответствии с системами стереоскопического видения [\[9\]](#).

Формирующаяся в России система обеспечения безопасности дорожного движения основана на ином подходе, при котором цифровизация обслуживает не механизмы помощи водителю, а механизмы выявления нарушений с целью привлечения к административной ответственности. Зарубежные авторы считают такую законодательную модель сосредоточенной в основном на соблюдении правил при угрозе наказания, а не на обучении технике безопасности, констатируют ее слабость и уязвимость, поскольку знание стандарта само по себе не обязательно гарантирует его соблюдение, а наказание, каким бы строгим оно ни было, не устраняет все виды рискованного поведения на дороге [\[10\]](#). В то же время и в зарубежной практике имеет место позиция, согласно которой повышение уровня штрафов может указывать на признаки «качества», которые могут повлиять на восприятие потребителем уровней связанного с этим риска, усилий правоохранительных органов и социальной нетерпимости к превышению скорости [\[17\]](#).

Процессуальные особенности привлечения к административной ответственности на основе данных, полученных с применением фото- и видеофиксации

Привлечение к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения на основании данных средств фото- и видеофиксации имеет процессуальные особенности, среди которых ученые выделяют следующие:

- в качестве повода для возбуждения административного дела рассматриваются данные автоматической фото- и видеофиксации ситуации на автодороге, которые отправляются и обрабатываются в специальных Центрах автоматической фиксации административных правонарушений в области дорожного движения;
- субъектом выявленных на основании данных автоматической фото- и видеофиксации правонарушений выступает исключительно собственник транспортного средства;
- постановление о привлечении к административной ответственности выносится без составления протокола и без непосредственного участия субъекта правонарушения;

- основным видом административного наказания по таким правонарушениям является административный штраф;
- экземпляры постановления по делу об административном правонарушении и материалов, полученных с применением специальных технических средств, имеющих функции фото- или видеозаписи, направляются лицу, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, по почте заказным почтовым отправлением в форме копии постановления на бумажном носителе или в форме электронного документа, подписанного усиленной квалифицированной электронной подписью уполномоченного должностного лица;
- для подобных постановлений предусмотрен упрощенный порядок обжалования и др. [\[7, с. 222-223; 8, с. 169-170\]](#).

Выделенные особенности свидетельствуют о том, что оптимизация контроля за дорожной ситуацией с помощью средств фото- или видеофиксации, упрощение работы должностных лиц ГИБДД могут иметь и иную сторону, заключающуюся в определенных процедурных препятствиях для полноценной защиты своих прав участниками дорожного движения. На упрощенный порядок производства по делу о административном правонарушении, выявленном в автоматическом режиме, как фактор снижения возможности защиты прав лица, привлекаемого к ответственности, указывают и иные авторы [\[15, с. 61\]](#).

Проблемы использования данных, полученных с применением фото- и видеофиксации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, и пути их решения

Ученые выделяют две группы проблем при использовании данных, полученных с применением фото- и видеофиксации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: проблемы, связанные с техническим несовершенством используемых технических средств, и проблемы правового регулирования процесса привлечения к административной ответственности виновных лиц [\[7, с. 223-224\]](#).

Полагаем, что последнюю категорию следует дифференцировать на две группы проблем: материально-правовые, связанные с правовым статусом лиц, участвующих в рассматриваемых отношениях, и процессуально-правовые, обусловленные несовершенством процедурной обеспеченности защиты участников дорожного движения.

Среди проблем правовой регламентации привлечения к административной ответственности на основании данных фото- и видеофиксации ученые называют: априорную виновность владельца транспортного средства, что противоречит презумпции невиновности, а также отсутствие обязанности удостоверить получение копии постановления о привлечении к административной ответственности виновным лицом, что влечет за собой пропуск установленных сроков его обжалования и несвоевременность оплаты административного штрафа [\[7, с. 223-224; 16, с. 646\]](#).

Ученые, относя применение комплексов фото- и видеофиксации нарушений к наиболее эффективным способам контроля полиции за соблюдением установленной скорости движения транспортных средств, называют в качестве проблемы их использования достаточно высокую стоимость такого оборудования [\[5, с. 20\]](#), а также несовершенство измерительных приборов либо средств фото- и видеофиксации [\[8, с. 172\]](#).

Рассматриваемые аспекты применительно к сфере дорожного движения имеют важный

признак, связанный с фискальной направленностью активного внедрения средств фото- и видеофиксации. Не недопустимость усиления фискального вектора использования данных средств неоднократно указывал профессор А.А. Гришковец [\[2-3\]](#), предлагавший дефискализацию Кодекса РФ об административных правонарушениях, в том числе и в части регламентации им вопросов безопасности дорожного движения [\[2, 503-504\]](#). С этим сложно не согласиться, так как цель административного наказания – это, прежде всего, превенция.

В.И. Майоров и О.И. Бекетов в качестве рекомендаций по совершенствованию механизмов выявления и пресечения административных правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения предлагают пересмотреть подходы к привлечению административной ответственности юридических лиц, а также отдельных категорий участников дорожного движения (пешеходы, пассажиры) [\[4, с. 567\]](#). Е.В. Климович обращает внимание на отсутствие адекватной дифференциации ответственности для лиц, систематически нарушающих установленные правила или совершающих наиболее опасные нарушения [\[15, с. 63\]](#). В качестве решения данной проблемы ученый предлагает установить в качестве базового критерия для определения возможности применения автоматической фиксации правонарушений общественную опасность деяния, которая определяется в том числе и установленной санкцией, а упрощенный порядок производства по таким делам применять только к правонарушениям, не влекущим лишения права управления транспортным средством.

Зарубежный опыт использования данных, полученных с применением фото- и видеофиксации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения

По мнению европейских специалистов, традиционные методы надзора в планах развития дорожного движения должны в оптимальной пропорции сочетаться с применением технических средств, выявляющих и фиксирующих нарушения в автоматическом режиме [\[16, с. 643-644\]](#).

Примечательно, что в зарубежной научной литературе называются четыре основные поведенческие проблемы, обуславливающие наличие угрозы безопасности в сфере дорожного движения. Это проблемы, связанные со «скоростью», «алкоголем», «отказом использовать средства защиты (например, шлемы)» и «соблюдением правил дорожного движения» [\[21\]](#). Кроме того, ученые закономерно разграничивают проблемы безопасности дорожного движения развивающихся и развитых стран мира. К примеру, в последних специалисты выделяют отдельные проблемы, не нашедшие эффективных решений в современный период, к примеру, проблемы безопасности, связанные с движением мотоциклистов, усталостью от вождения, уязвимостью пожилых людей [\[18\]](#).

В качестве способов обеспечения безопасности в сфере дорожного движения в зарубежных исследованиях называются совершенствование образования и обучения водителей, улучшение транспортной инфраструктуры, развитие активной и пассивной безопасности, повышение уровня качества жизни в городе (планы мобильности), борьба с загрязнением и другие [\[11\]](#), поощрение ходьбы пешком и езды на велосипеде. развитие общественного и активного транспорта, инвестирование в более безопасные транспортные системы, такие как метро и железные дороги [\[12\]](#). При характеристике планомерного формирования законопослушного поведения участников дорожного движения ученые полагают, что его можно добиться посредством единообразного правоприменения, подкрепленного законодательством и штрафными санкциями,

образованием и рекламой, а также внедрением новых транспортных технологий [\[18\]](#).

Ученые обращают внимание на принципиальное отличие отдельных аспектов использования специальных технических средств в отечественной и зарубежной практике, в частности на обязательное установление с помощью таких средств личности водителя в отдельных европейских странах, тогда как в отечественной практике речь идет лишь о фиксации регистрационного номера транспортного средства [\[15, с. 62\]](#).

Что касается использования штрафов посредством средств фото- и видеофиксации, то ученые приходят к выводу, что использование двойных штрафов в зонах повышенного риска, таких как рабочие зоны, школьные зоны и коридоры безопасности увеличивает воспринимаемые риски, связанные с превышением скорости (риски попасть в аварию, получить предупреждение о дорожном движении от полиции, получить штраф и увеличить свои страховые взносы). Данные выводы несколько отличаются от традиционного подхода в исследованиях соблюдения правил дорожного движения, согласно которому увеличение штрафов (в том числе и с помощью использования средств фото- и видеофиксации) рассматривается как увеличение строгости наказания [\[17\]](#). Специалисты также вносят предложения о необходимости увеличения государственных расходов на информационные системы управления безопасностью дорожного движения, при этом примечательно, что они рассматриваются не в качестве средства выявления нарушений, а механизмов, позволяющих местным поставщикам услуг получать доступ к текущей информации об авариях и анализировать ее [\[22\]](#).

Таким образом, позиционирование информационных и иных технических средств обеспечения безопасности дорожного движения в зарубежных исследованиях связано с доступом к информации о текущей ситуации на дорогах и ее последующим анализом, а не с возможностью выявить максимальное количество правонарушений в области дорожного движения.

На наличие тождественных тенденций нами обращалось внимание при исследовании вопросов государственного контроля и надзора, его трансформации в условиях цифровой экономики [\[23-24\]](#). Государственный контроль и надзор, включая цифровой контроль призваны содействовать правомерному поведению подконтрольных лиц, стимулировать их активность, не должны иметь целью выявление правонарушений в подконтрольной сфере.

На необходимость извлечения на основе средств фото- и видеофиксации информации о непродуманном подходе в установлении ограничений скорости, дорожных знаков и иных сведений обращают внимание ученые, сравнивающие нормы об административной ответственности в области дорожного движения в российском и зарубежном законодательстве [\[16, с. 650\]](#). Они по сути подтверждают наши положения о необходимости смены вектора в использовании специальных технических средств в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Заключение

Вопросы привлечения к административной ответственности на основе данных, полученных с применением фото- и видеофиксации, рассмотрены нами на примере сферы дорожного движения. Необходимый уровень безопасности в данной сфере может быть обеспечен посредством двух групп механизмов: развитие систем помощи водителю (цифровизация в рамках транспортного средства) и использование средств фото- и видеофиксации для контроля ситуации на дорогах.

В первом случае речь идет о разработке и совершенствовании «передовых систем помощи водителю». Существующие проекты могут отличаться используемыми техниками: высокопроизводительная камера, радары, камеры и ультразвуковые датчики, которые призваны обнаружить лежащего полицейского, пешехода, транспортное средство, иным способом содействовать безопасности водителя [\[9\]](#).

Во втором случае мы имеем дело с цифровизацией средств контроля за участниками дорожного движения. Принципиальным является сам подход к использованию средств фото- и видеофиксации. В качестве основных целей их применения следует считать получение информации о состоянии ситуации на дорогах в целях минимизации рисков и обеспечения безопасности для всех участников дорожного движения, а не выявление максимального количества нарушений, за которые будет взысканы административные штрафы. Обзор ряда зарубежных источников свидетельствует о том, что в ряде стран акцент при использовании технических средств сделан на анализе данных, доступ к информации о состоянии на дорогах, управление безопасностью с помощью фиксации.

К сожалению, в России административная ответственность в сфере обеспечения безопасности дорожного движения продолжает идти по пути усиления санкций в отношении водителей транспортных средств [\[4, с. 566\]](#), причем усиления фискальной ее составляющей. Безусловно, система административных наказаний в различные исторические периоды менялась в зависимости от тенденций развития общественной жизни [\[25\]](#), меняются и способы фиксации противоправных деяний. Однако эти трансформации никоим образом не должны влиять на базовые принципы назначения административного наказания, призваны воплощать его традиционные цели – цели предупреждения совершения правонарушений.

Библиография

1. Темняков А.Д. Использование сотрудниками полиции технических средств фото-и видеофиксации противоправных действий во время проведения массовых мероприятий // Вестник Московского университета МВД России. 2015. № 9. С. 94-97.
2. Гришковец А.А. Проблема фискальной направленности Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях и пути ее решения в проекте нового КоАП РФ // Сибирское юридическое обозрение. 2019. Том 16, № 4. С. 498-505. DOI: 10.19073/2658-7602-2019-16-4-498-505
3. Гришковец А.А. К вопросу об административной политике в Российской Федерации // Вестник Пермского института Федеральной службы исполнения наказаний. 2020. № 3(38). С. 67-75.
4. Майоров В.И., Бекетов О.И. Административная ответственность в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: современные тенденции и перспективы // Сибирское юридическое обозрение. 2019. Том 16, № 4. С. 563-567. DOI: 10.19073/2658-7602-2019-16-4-563-567
5. Майоров В.И., Денисенко В.В. Проблемы регулирования превышения установленной скорости движения: российский и зарубежный опыт // Безопасность дорожного движения. 2022. № 4. С. 19-25.
6. Майоров В.И. Проблема совершенствования административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения / В сборнике: Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права (Сорокинские чтения). сборник статей по материалам международной научно-практической конференции, посвящённой памяти доктора юридических наук,

- профессора, заслуженного деятеля науки Российской Федерации, заслуженного юриста Российской Федерации Аврутина Юрия Ефремовича в связи с 75-летием со дня рождения. Санкт-Петербургский университет МВД России. Санкт-Петербург, 2022. С. 416-425.
7. Такмакова Ю.В. Некоторые проблемы использования средств видеофиксации нарушений правил дорожного движения // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. 2020. № 2 (93). С. 218-226.
 8. Тихалева Е.Ю. Вопросы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, зафиксированные средствами фото-, видеофиксации // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Право. 2017. № 3. С. 168-175.
 9. Prun, V.E., Postnikov, V.V., Sadekov, R.N., Sholomov, D.L. (2018). Development of Active Safety Software of Road Freight Transport, Aimed at Improving Inter-City Road Safety, Based on Stereo Vision Technologies and Road Scene Analysis. In: , et al. Proceedings of the Scientific-Practical Conference "Research and Development-2016". Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-319-62870-7_23
 10. González, L.M. Road safety education and drivers behavior. Securitas Vialis 3, 1–2 (2011). <https://doi.org/10.1007/s12615-011-9032-x>
 11. Vargas, B. Road safety, education and low. Securitas Vialis 2, 1 (2010). <https://doi.org/10.1007/s12615-010-9022-4>
 12. Schepers, P., Lovegrove, G., Helbich, M. (2019). Urban Form and Road Safety: Public and Active Transport Enable High Levels of Road Safety. In: Nieuwenhuijsen, M., Khreis, H. (eds) Integrating Human Health into Urban and Transport Planning. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-319-74983-9_19
 13. Каплунов А.И. Особенности правоприменения, связанные с использованием гражданско-правовой терминологии при регулировании административной ответственности за нарушения ПДД, выявленные путем автоматической фото-видео-фиксации / В сборнике: Совершенствование гражданского законодательства Российской Федерации: вопросы адаптации изменений в научную и учебно-методическую деятельность. Сборник статей международной научно-практической конференции. 2011. С. 99-106.
 14. Каплунов А.И. Особенности привлечения к административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения, выявленные путем автоматической фото-, видеофиксации / В книге: Актуальные проблемы борьбы с преступностью в Сибирском регионе. Сборник материалов XIV научно-практической конференции в 2 частях. ответственный редактор Д. Д. Невирко. Красноярск, 2011. С. 62-65.
 15. Климович Е.В. О критериях применимости автоматической фиксации к административным правонарушениям в области дорожного движения // Вестник Омской юридической академии. 2017. Т. 14. № 4. С. 60-64.
 16. Сухарева Н.В., Падеров П.В. Вопросы правоприменительной практики использования специальных средств фото-и видеофиксации для привлечения к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения: сравнительно-правовой анализ норм об административной ответственности в российском и зарубежном законодательстве // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. 2015. № 4 (53). С. 642-650.
 17. Tay, R. Road safety and accident prevention. Appl Health Econ Health Policy 3, 3 (2004). <https://doi.org/10.2165/00148365-200403010-00002>

18. Gitelman, V., Hendel, L., Carmel, R. et al. An examination of the national road-safety programs in the ten world's leading countries in road safety. Eur. Transp. Res. Rev. 4, 175–188 (2012). <https://doi.org/10.1007/s12544-012-0081-x>
19. Майоров В.И. "Foresight" – инновационная технология совершенствования в сфере безопасности дорожного движения на основе взаимодействия государства и общества // Труды Академии управления МВД России. 2022. № 3 (63). С. 41-51.
20. Калюжный Ю. Н. Основные научные подходы к формированию новых форм обеспечения безопасности дорожного движения // Российская юстиция. 2020. № 4. С. 46-49.
21. Gururaj, G. (2000). Behavior and Road Safety: A Multidimensional Issue — Implications for Road Safety Programmes in Developing Countries. In: von Holst, H., Nygren, Å., Andersson, Å.E. (eds) Transportation, Traffic Safety and Health — Human Behavior. Springer, Berlin, Heidelberg. https://doi.org/10.1007/978-3-642-57266-1_19
22. Phanthunane, P., Sirisrisakulchai, J., Taekratoke, T. et al. Public expenditure on road safety policy and programmes: right or wrong direction to achieve the decade of action on road safety goal in Thailand. BMC Public Health 14 (Suppl 1), O18 (2014). <https://doi.org/10.1186/1471-2458-14-S1-O18>
23. Агамагомедова С.А. Государственный контроль и надзор в условиях цифровизации экономики // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. 2020. № 3. С. 79-85.
24. Агамагомедова С.А. Государственный контроль и надзор в сфере экономики в условиях ее цифровизации: направления трансформации // Право и экономика. 2020. № 9 (391). С. 27-32.
25. Соколов А.Ю. Правовая политика в сфере модернизации системы административных наказаний // Правовая политика и правовая жизнь. 2022. № 3. С. 27-36.

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

Предмет исследования в представленной на рецензирование статье составляет, как это следует из ее наименования, проблема привлечения к административной ответственности на основе данных, полученных с применением фото- и видеофиксации. Фактически автор в своей работе рассматривает данную проблему на примере сферы дорожного движения, на что необходимо указать в наименовании статьи (оговорка об этом сделана только в заключительной части работы: "Вопросы привлечения к административной ответственности на основе данных, полученных с применением фото- и видеофиксации, рассмотрены нами на примере сферы дорожного движения").

Методология исследования в тексте статьи не раскрывается, но очевидно, что ученым использовались всеобщий диалектический, логический, исторический, статистический, формально-юридический методы исследования.

Актуальность избранной автором темы исследования обоснована следующим образом: "Безусловно, наиболее актуальной и широко обсуждаемой сферой использования средств фото- и видеофиксации выступает область дорожного движения. При этом при исследовании вопросов необходимости и эффективности использования данных средств в рассматриваемой области непременно возникает проблема соотношения факторов фискального давления на участников дорожного движения и требований обеспечения безопасности. В связи с этим важно определить оптимальное соотношение данных

факторов с учетом дальнейшего расширения использования средств фото- и видеофиксации в области дорожного движения, а также стимулирования такой практики на ведомственном уровне".

В чем проявляется научная новизна исследования, в статье прямо не говорится. Фактически она проявляется в предложении ученого о пересмотре подхода к привлечению к административной ответственности на основе данных, полученных с применением фото- и видеофиксации (применительно к сфере дорожного движения). Это подход должен быть, по мнению автора, переориентирован с фискальной цели на цель получения информации о состоянии ситуации на дорогах в целях минимизации рисков и обеспечения безопасности для всех участников дорожного движения. В остальном работа носит описательный характер и нуждается в доработке, о чем более подробно будет сказано в дальнейшем.

Научный стиль исследования выдержан автором в полной мере.

Структура работы вполне логична. Во вводной части статьи автор обосновывает актуальность избранной темы исследования. Основная часть статьи представлена 4 разделами: "Стратегические приоритеты и результаты использования фото- и видеофиксации в области дорожного движения"; "Процессуальные особенности привлечения к административной ответственности на основе данных, полученных с применением фото- и видеофиксации"; "Проблемы использования данных, полученных с применением фото- и видеофиксации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, и пути их решения"; "Зарубежный опыт использования данных, полученных с применением фото- и видеофиксации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения". В заключительной части статьи содержатся общие выводы по результатам проведенного исследования.

Содержание работы уже ее наименования, на что было указано. Также статья не лишена и других недостатков.

Так, автор пишет: "... к примеру, в ходе осуществления надзора за дорожным движением при выявлении административного правонарушения, предусмотренного статьей 12.18 КоАП, в целях формирования неопровержимой доказательной базы, способствующей обеспечению полного, всестороннего и объективного рассмотрения дела, должностным лицам подразделений Госавтоинспекции рекомендуется использовать средства видеозаписи либо, по возможности, истребовать объяснения пешеходов...". Для удобства читательской аудитории необходимо указывать наименование цитируемой статьи КоАП РФ (в данном случае: "Непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения").

Ученый отмечает: "Отечественные ученые выделяют следующие основные модели взаимодействия государства и общества, сформировавшиеся к настоящему времени в сфере безопасности дорожного движения: воздействующая, содействующая, опекунская (патернализм), партнерская (сотрудничество), постепенная (инкрементализм), синергетическая, форсайт [15, с. 45-49; 16]. При этом независимо от варианта доминирующей модели во всех случаях цифровизация подобного взаимодействия будет отражаться и в применении специальных технических средств". Безусловно, характер перечисленных моделей взаимодействия государства и общества в сфере безопасности дорожного движения не может не отразиться на применяемом подходе к привлечению к административной ответственности на основе данных, полученных с применением фото- и видеофиксации. Поэтому автору, раз он упомянул о данной проблеме, необходимо раскрыть сущность перечисленных моделей и показать связь между их особенностями и применяемым подходом к привлечению к административной ответственности на основе данных, полученных с применением фото- и видеофиксации.

Ученый пишет: "Среди проблем правовой регламентации привлечения к

административной ответственности на основании данных фото- и видеофиксации ученые называют: априорную виновность владельца транспортного средства, что противоречит презумпции невиновности, а также отсутствие обязанности удостоверить получение копии постановления о привлечении к административной ответственности виновным лицом, что влечет за собой пропуск установленных сроков его обжалования и несвоевременность оплаты административного штрафа [7, с. 223-224]". В юридической литературе предлагаются способы решения данных проблем (см. работы Е. В. Климовича, А. В. Кузнецова, Н. В. Сухаревой, А. И. Каплунова), но автор их не рассматривает подробно и не обсуждает. Между тем это повысило бы градус дискуссионности работы.

Автору следует избегать сплошного цитирования.

Библиография исследования представлена 21 источником (монографиями и научными статьями), в том числе на английском языке. С формальной точки зрения этого вполне достаточно, но для уточнения отдельных положений исследования автору рекомендуется обратиться к трудам ранее упомянутых Е. В. Климовича, А. В. Кузнецова, Н. В. Сухаревой, А. И. Каплунова. Это позволит углубить содержание работы.

Апелляция к оппонентам имеется, как общая, так и частная (R. Tay), но не является достаточной. В основном автор ссылается на использованные при написании статьи источники в подтверждение своих суждений или для иллюстрирования примерами отдельных положений работы.

Выводы по результатам исследования имеются и заслуживают внимания читательской аудитории. В частности, автор предлагает изменить "... сам подход к использованию средств фото- и видеофиксации. В качестве основных целей их применения следует считать получение информации о состоянии ситуации на дорогах в целях минимизации рисков и обеспечения безопасности для всех участников дорожного движения, а не выявление максимального количества нарушений, за которые будет взысканы административные штрафы", т.е. переориентирование с фискальной цели на информационно-превентивную.

Статья не вычитана автором. В ней встречаются опечатки.

Интерес читательской аудитории к представленной на рецензирование статье может быть проявлен прежде всего со стороны специалистов в сфере административного права и административного процессуального права при условии ее доработки: уточнении наименования работы и ее отдельных положений, раскрытии методологии исследования, введении дополнительных элементов научной новизны и дискуссионности, устранении нарушений формального характера.

Результаты процедуры повторного рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

Предмет исследования. Предметом рецензируемой статьи "Привлечение к административной ответственности в сфере дорожного движения на основе данных, полученных с применением фото- и видеофиксации" является исследование "целого спектра вопросов, связанных с процедурами привлечения лиц к административной ответственности на основе данных, полученных с применением фото- и видеофиксации". Автор анализирует влияние цифровизации на вопросы привлечения к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения.

Методология исследования. Методологический аппарат статьи составили современные методы научного познания: исторический, формально-логический, юридико-

технический, формально-догматический, сравнительного правоведения и др. Также автором статьи применялись такие научные способы и приемы, как дедукция, моделирование, систематизация и обобщение. В статье использовалось сочетание теоретической и эмпирической информации.

Актуальность. Тема рецензируемой статьи весьма актуальна. Как правильно отмечает автор, "институт административной ответственности закономерно трансформируется в современных условиях, оперативно реагируя на изменения в общественных отношениях. Цифровые технологии, активно входящие во все сферы социальной жизни, «оттенили» и данный публично-правовой институт, получив отражение, в частности, в применении фото- и видеофиксации для выявления и пресечения отдельных категорий административных правонарушений". Тема статьи отличается не только научной важностью, но и имеет практическую значимость.

Научная новизна. Хотя поднятая автором проблема и не является абсолютно новой для юридической науки (в статье есть ссылки на работы других ученых), тем не менее, аспект проблемы, выбранный автором, обладает элементами научной новизны, выводы и предложения автора аргументированы и заслуживают внимания.

Стиль, структура, содержание. Статья написана научным стилем, с применением специальной юридической терминологии, содержит анализ сведений, указывающих на актуальность проблемы. Статья структурирована и логически разделена на части (введение, основная часть и заключение). Материал изложен последовательно, грамотно и ясно. По содержанию статья раскрывает заявленную автором тему и полностью соответствует ей.

Библиография. Автором изучено достаточное количество источников по теме, включая публикации последних лет, в статье есть ссылки на интернет-ресурсы. Однако не все библиографические источники оформлены правильно, в частности, при ссылках на интернет-ресурсы нет указания на дату обращения к источнику.

Апелляция к оппонентам. В статье автор для подтверждения своих выводов и аргументации своих предложений обращается к авторитетным мнениям других ученых, занимающихся актуальными вопросами административной ответственности за нарушение правил дорожного движения, включая допустимость применения цифровых доказательств. Все обращения к оппонентам корректные, оформлены ссылками на источник опубликования.

Выводы, интерес читательской аудитории. Рецензируемая статья на тему "Привлечение к административной ответственности в сфере дорожного движения на основе данных, полученных с применением фото- и видеофиксации" отвечает установленным требованиям к публикациям, является актуальной, практически значимой и имеет элементы научной новизны. Статья рекомендуется к опубликованию в журнале "Административное право и практика администрирования". Статья может представлять интерес как для ученых в области административного права, административного судопроизводства, информационного права, так и специалистов-практиков, а также преподавателей и обучающихся юридических вузов.