

NIION 2010-0082
MOSURED 77/27-006

ISSN 2079-4401 (Print)
ISSN 2782-344X (Online)

СОВРЕМЕННАЯ НАУКА

Безопасность дорожного движения

3

2023

Журнал включен в Российский индекс
научного цитирования (РИНЦ)

Журнал в открытом доступе на
cyberleninka.ru, eLIBRARY.RU, нцбдд.мвд.рф

СОВРЕМЕННАЯ НАУКА / MODERN SCIENCE

Главный редактор / Editor-in-Chief of the journal

Н.Д. Эриашвили, кандидат исторических наук, кандидат юридических наук, доктор экономических наук, профессор, почетный работник сферы образования РФ, лауреат премии Правительства РФ в области науки и техники, лауреат премии Правительства РФ в области образования

N.D. Eriashvili, Candidate of Historical Sciences, Candidate of Legal Sciences, Doctor of Economic Sciences, Professor, Honored Worker of Education of Russia, Laureate of the Russian Government prize in science and technology, Laureate of the Russian Government prize in the field of education

Заместитель главного редактора / Deputy editor-in-chief of the journal

А.В. Мудрик, доктор педагогических наук, профессор, член-корреспондент РАО
A.V. Mudric, Doctor of Pedagogical Sciences, Professor, Corresponding Member of RAO

Редакционная коллегия / Editorial board

СОЦИАЛЬНЫЕ И ГУМАНИТАРНЫЕ НАУКИ (ПРАВО)

SOCIAL AND HUMAN SCIENCE (LAW)

А.Б. Агапов,
доктор юридических наук, профессор

A.B. Agapov,
Doctor of Legal Sciences, Professor

С.В. Алексеев,
доктор юридических наук, профессор,
Почетный работник высшего профессионального
образования РФ, Почетный работник науки и техники РФ

S.V. Alekseev,
Doctor of Legal Sciences, Professor, Honorary worker of
higher professional education of the Russian Federation,
Honorary worker of science and technology
of the Russian Federation

Ю.М. Антоян,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный деятель науки РФ

Yu.M. Antonyan,
Doctor of Legal Sciences, Professor,
Honored scientist of the Russian Federation

К.С. Баканов,
кандидат юридических наук

K.S. Bakanov,
Candidate of Legal Sciences

А.В. Барков,
доктор юридических наук, профессор

A.V. Barkov,
Doctor of Legal Sciences, Professor

В.Ф. Васюков,
доктор юридических наук, доцент

V.F. Vasyukov,
Doctor of Legal Sciences, Associate Professor

К.К. Гасанов,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный сотрудник органов внутренних дел РФ

K.K. Gasanov,
Doctor of Legal Sciences, Professor,
Honored Employee of the Internal Affairs Bodies
of the Russian Federation

А.Д. Гордеева,
кандидат юридических наук

A.D. Gordeeva,
Candidate of Legal Sciences

Н.Н. Дерюга,
доктор юридических наук, профессор

N.N. Deryuga,
Doctor of Legal Sciences, Professor

Л.Н. Древаль,
доктор юридических наук, профессор

L.N. Dreval,
Doctor of Legal Sciences, Professor

С.В. Дубровин,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный работник высшей школы РФ

S.V. Dubrovin,
Doctor of Legal Sciences, Professor,
Honored worker of the higher school
of the Russian Federation

О.В. Зиборов,
доктор юридических наук, профессор

С.М. Зырянов,
доктор юридических наук, профессор

С.В. Иванцов,
доктор юридических наук, профессор,
Почетный сотрудник МВД России

О.Ю. Ильина,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ

И.Б. Кардашова,
доктор юридических наук, профессор

Н.А. Колоколов,
доктор юридических наук, профессор,
судья Верховного Суда РФ (в отставке)

А.М. Кононов,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ

И.И. Кубарь,
кандидат юридических наук

Р.А. Курбанов,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ,
Заслуженный деятель науки РФ

С.Я. Лебедев,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ

С.С. Маилян,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ

В.И. Майоров,
доктор юридических наук, профессор

А.А. Малофеев,
кандидат юридических наук,
профессор Российской академии естествознания

А.В. Мартынов,
доктор юридических наук, профессор

Н.П. Маюров,
доктор юридических наук,
Заслуженный юрист РФ

А.Л. Миронов,
кандидат юридических наук, доцент

К.В. Муравьев,
доктор юридических наук, доцент

Д.В. Митрошин,
начальник Научного центра БДД МВД России

Ф.Г. Мышко,
доктор юридических наук, доцент

O.V. Ziborov,
Doctor of Legal Sciences, Professor

S.M. Zyryanov,
Doctor of Legal Sciences, Professor

S.V. Ivancov,
Doctor of Legal Sciences, Professor,
Honorary Officer of the Ministry of Internal Affairs
of the Russian Federation

O.Yu. Ilyina,
Doctor of Legal Sciences, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation

I.B. Kardashova,
Doctor of Legal Sciences, Professor

N.A. Kolokolov,
Doctor of Legal Sciences, Professor,
Judge of the Supreme Court (retired)

A.M. Kononov,
Doctor of Legal Sciences, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation

I.I. Kubar,
Candidate of Legal Sciences

R.A. Kurbanov,
Doctor of Legal Sciences, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation,
Honored Scientist of the Russian Federation

S.Ya. Lebedev,
Doctor of Legal Sciences, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation

S.S. Mailyan,
Doctor of Legal Sciences, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation

V.I. Mayorov,
Doctor of Legal Sciences, Professor

A.A. Malofeev,
Candidate of Legal Sciences,
Professor Russian academy of natural sciences

A.V. Martynov,
Doctor of Legal Sciences, Professor

N.P. Mayurov,
Doctor of Legal Sciences,
Honored lawyer of the Russian Federation

A.L. Mironov,
Candidate of Legal Sciences, Associate Professor

K.V. Muravyev,
Doctor of Legal Sciences, Associate Professor

D.V. Mitroshin,
Head of the Scientific State Institution of Road
Safety of the Ministry of the Interior of the
Russian Federation

F.G. Myshko,
Doctor of Legal Sciences, Associate Professor

А.М. Осавелюк,
доктор юридических наук, профессор

И.М. Рассолов,
доктор юридических наук, профессор

Б.В. Россинский,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ

Н.В. Румянцев,
доктор юридических наук, доцент

С.А. Синенко,
доктор юридических наук, доцент

А.И. Стахов,
доктор юридических наук, профессор

Д.П. Стригунова,
доктор юридических наук, доцент

В.П. Уманская,
доктор юридических наук, доцент

Н.М. Чепурнова,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ

А.П. Шергин,
доктор юридических наук,
Заслуженный деятель науки РФ

Ю.Б. Шубников,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный работник Высшей школы РФ

Б.С. Эбзеев,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный деятель науки РФ,
Заслуженный юрист РФ, судья Конституционного
суда РФ (в отставке), член Центральной избирательной
комиссии РФ

А.Ю. Якимов,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ

А.Б. Янишевский,
доктор юридических наук,
Заслуженный сотрудник МВД России

A.M. Osavelyuk,
Doctor of Legal Sciences, Professor

I.M. Rassolov,
Doctor of Legal Sciences, Professor

B.V. Rossinsky,
Doctor of Legal Sciences, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation

N.V. Rumyantsev,
Doctor of Legal Sciences, Associate Professor

S.A. Sinenko,
Doctor of Legal Sciences, Associate Professor

A.I. Stakhov,
Doctor of Legal Sciences, Professor

D.P. Strigunova,
Doctor of Legal Sciences, Associate Professor

V.P. Umanskaya,
Doctor of Legal Sciences, Associate Professor

N.M. Chepurnova,
Doctor of Legal Sciences, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation

A.P. Shergin,
Doctor of Legal Sciences,
Honored scientist of the Russian Federation

Yu.B. Shubnikov,
Doctor of Legal Sciences, Professor, Honored worker
of the Higher school of the Russian Federation

B.S. Ebzeev,
Doctor of Legal Sciences, Professor, Honored scientist
of the Russian Federation, Honored lawyer of the Russian
Federation, Judge of the Constitutional court
of the Russian Federation (retired), Member of the Central
election commission of the Russian Federation

A.Yu. Yakimov,
Doctor of Legal Sciences, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation

A.B. Yanishevsky,
Doctor of Legal Sciences,
Honored employee of the Ministry of Internal Affairs
of the Russian Federation

СОЦИАЛЬНЫЕ И ГУМАНИТАРНЫЕ НАУКИ (ПЕДАГОГИКА)

SOICIAL AND HUMAN SCIENCES (PEDAGOGY)

Н.Ф. Гейжан,
доктор педагогических наук,
профессор, Заслуженный работник Высшей школы РФ

А.П. Жигadlo,
доктор педагогических наук, доцент

Л.А. Казанцева,
доктор педагогических наук, профессор

И.А. Калиниченко,
кандидат педагогических наук

N.F. Geizhan,
Doctor of Pedagogical Sciences, Professor,
Honored worker of Higher school
of the Russian Federation

A.P. Zhigadlo,
Doctor of Pedagogical Sciences, Associate Professor

L.A. Kazantseva,
Doctor of Pedagogical Sciences, Professor

I.A. Kalinichenko,
Candidate of Pedagogical Sciences

А.В. Мудрик,
доктор педагогических наук, профессор,
член-корреспондент РАО

Е.В. Протас,
доктор педагогических наук,
кандидат юридических наук, профессор

А.А. Реан,
доктор педагогических наук, профессор,
академик Российской академии образования,
Заслуженный деятель науки РФ

В.Ф. Родин,
доктор педагогических наук, профессор,
академик РАЕН Российской академии образования,
Заслуженный деятель науки РФ

И.В. Грошев,
доктор психологических наук, доктор экономических
наук, профессор, Заслуженный деятель науки РФ

О.В. Александрова,
доктор филологических наук, профессор

В.М. Алпатов,
доктор филологических наук, профессор,
член-корреспондент РАН

С.Н. Кузнецов,
доктор филологических наук, профессор

Ю.К. Кузьменко,
доктор филологических наук, профессор,
Почетный доктор Вильнюсского университета

А.М. Прохорова,
кандидат биологических наук, доцент

Л.В. Шманёва,
кандидат философских наук, доцент

С.В. Шпорт,
доктор медицинских наук

A.V. Mudric,
Doctor of Pedagogical Sciences, Professor,
Corresponding Member of RAO

E.V. Protas,
Doctor of Pedagogical Sciences,
Candidate of Legal Sciences, Professor

A.A. Rean,
Doctor of Pedagogical Sciences, Professor,
Academician of the Russian academy of education,
Honored scientist of the Russian Federation

V.F. Rodin,
Doctor of Pedagogical Sciences, Professor,
Academician of the Russian academy of sciences,
Honored scientist of the Russian Federation

I.V. Groshev,
Doctor of Psychology Sciences,
Doctor of Economic Sciences, Professor,
Honored scientist of the Russian Federation

O.V. Alexandrova,
Doctor of Philology Sciences, Professor

V.M. Alpatov,
Doctor of Philology Sciences, Professor, Corresponding
member of the Russian academy of sciences

S.N. Kuznetsov,
Doctor of Philology Sciences, Professor

Yu.K. Kuzmenko,
Doctor of Philology Sciences, Professor,
Honorary doctor of Vilnius university

A.M. Prokhorova,
Candidate of Biological Sciences, Associate Professor

L.V. Shmaneva,
Candidate of Philosophical Sciences, Associate Professor

S.V. Shport,
Doctor of Medical Sciences

ЗАРУБЕЖНЫЕ ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ



FOREIGN MEMBERS OF THE EDITORIAL BOARD

Е.О. Алауханов,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный деятель Казахстана, член Комиссии по
правам человека при Президенте Республики Казахстан

Г.Г. оглы Ахмедов,
доктор педагогических наук, профессор, ин. член РАО,
Заслуженный деятель науки и образования
(Республика Азербайджан)

Г.А. Василевич,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РБ (Республика Беларусь)

Татьяна Дробот,
лицензиат Университета Сорбонны,
магистр Высшей Нормальной Школы (Лион, Франция)

Л.Н. Тепман,
доктор экономических наук, профессор
(Государство Израиль)

E.O. Alauhanov,
Doctor of Legal Sciences, Professor, Honored Worker
of Kazakhstan, Member of the Commission on Human
Rights under the President of the Republic of Kazakhstan

G.G. Oglu Akhmedov,
Doctor of Pedagogical Sciences, Professor,
Member of RAO, Honored Worker of Science and Education
(Republic of Azerbaijan)

G.A. Vasilevich,
Doctor of Legal Sciences, Professor, Honored lawyer
of the Republic of Belarus (Republic of Belarus)

Tatiana Drobot,
Licentiate of the sorbonne University, Master's degree
Higher Normal School (Lyon, France)

L.N. Tepman,
Doctor of Economic Sciences, Professor
(State of Israel)

Редакция:

Главный редактор объединенной редакции:

Н.Д. Эриашвили,

кандидат исторических наук,
кандидат юридических наук,
доктор экономических наук, профессор,
почетный работник сферы образования РФ,
лауреат премии Правительства РФ в области
науки и техники, лауреат премии Правительства РФ
в области образования

Заместитель главного редактора:

А.В. Мудрик,

доктор педагогических наук, профессор,
член-корреспондент РАО

Научный редактор:

А.П. Шергин,

доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный деятель науки РФ

В подготовке номера участвовали:

А.М. Прохорова,

кандидат биологических наук, доцент

А.Д. Гордеева,

кандидат юридических наук

Редактор: **Е.В. Марцого**

Компьютерная верстка: **А.А. Архаров**

Учредители и издатели:

ФКУ «Научный центр БДД МВД России»

ул. Поклонная, д. 17, Москва,

Россия, 121293

Тел.: +7 (499) 148-85-67

ООО ИЗДАТЕЛЬСТВО «ЮНИТИ-ДАНА»

ул. Ирины Левченко, д. 1, Москва,

Россия, 123298

Тел. +7 (499) 740-60-14

Мнение редакции может не совпадать с точкой
зрения авторов публикаций.

Ответственность за содержание публикаций
и достоверность фактов несут авторы материа-
лов. При перепечатке или воспроизведении ма-
териалов журнала любым способом полностью
или частично ссылка на журнал обязательна.

Публикации журнала размещаются в открытом
доступе на сайтах *ncbddd.mvd.rf*, *elibrary.ru*,
cyberleninka.ru, *sovnauka.com*.

Журнал индексируется в РИНЦ.

Материалы доступны по лицензии:

Creative Commons Attributios

4.0 International

Адрес редакции: ул. Поклонная, д. 17,

Москва, Россия, 121293

E-mail: sovnauka@mail.ru

План-график выпуска научных изданий

ФКУ «НЦ БДД МВД России» на 2023 г.

поз. 16

Формат 60x84/8. Печать цифровая.

Печ. л. 8,14.

Бесплатно

**НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Право

Амелин Н.В., Морозов Е.С. Автоматизация процесса проведения
практических экзаменов на право управления
транспортными средствами 7

Былинин И.А., Казаков Я.Р. К вопросу о пропаганде безопасности
дорожного движения: современные проблемы и перспективы 11

Васюков В.Ф., Чаплыгина В.Н. Зарубежный опыт правового регулирова-
ния эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств
(краткий обзор)..... 14

Городокин В.А., Майоров В.И. Исследование дорожно-транспортной
ситуации при неправомерном пересечении водителем стоп-линии
в процессе включения запрещающего желтого сигнала светофора..... 21

Исаев М.М. Реализация особенностей осуществления
федерального государственного контроля (надзора)
в области безопасности дорожного движения 29

Ляхов П.В. Трансформация предрейсовых и послерейсовых медицинских
осмотров с учетом возможностей телемедицинских технологий 34

Эриашвили Н.Д., Никулин Е.Д. Аварийность с участием водителей
различных видов транспортных средств,
нарушивших требования ОСАГО..... 39

Семенов Н.С. К вопросу об оценке эффективности государственного
управления в области безопасности дорожного движения..... 45

Тарасенков Д.А. О некоторых вопросах трактования пункта 13.11(1)
новой редакции Правил дорожного движения Российской Федерации
(правила проезда кругового перекрестка) 51

Царегородцева Е.А., Гавриленко А.А. Теоретические аспекты примене-
ния регрессионного анализа при проведении моделирования
дорожно-транспортной безопасности в Российской Федерации 55

**ИНЫЕ НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ
В ОБЛАСТИ ЮРИСПРУДЕНЦИИ И ПЕДАГОГИКИ**

Право

Зотова А.Ф. К вопросу о назначении и становлении открытости
в уголовном судопроизводстве 60

Кобец П.Н. Совершенствование правового регулирования
по противодействию преступлениям экстремистской направленности,
совершаемых с использованием информационных технологий 63

Педагогика

Пахомов В.И. Общая физическая подготовка и её роль
в деятельности сотрудника ОВД 67

The journal is registered
by federal service for supervision
in the sphere of telecom,
information technologies and mass
communications (Roskommnadzor)

Registration certificate
PI № FS77-39293 dated 30.03.2010

The journal is registered
Registration certificate
PI № FS77-80394 dated 17.02.2021

Editorial Board:

Editor-in-Chief Combined edition:

N.D. Eriashvili,
Candidate of Historical Sciences,
Candidate of Legal Sciences,
Doctor of Economic Sciences, Professor,
Honored Worker of Education of Russia,
Laureate of the Russian Government prize
in science and technology, Laureate of the
Russian Government prize in the field of education

Deputy editor-in-chief of the journal

A.V. Mudric,
Doctor of Pedagogical Sciences, Professor,
Corresponding Member of RAO

Scientific editor:

A.P. Shergin,
Doctor of Legal Sciences, Honored Scientist
of the Russian Federation

We participated in the preparation of the issue:

A.M. Prokhorova,
Candidate of Biological Sciences,
Associate Professor

A.D. Gordeeva,
Candidate of Legal Sciences

Editor: **E.V. Martsova**
Layout of the issue: **A.A. Arkharov**

Founders and publishers:

Federal public establishment «Scientific State
Institution of Road Safety of the Ministry of the
Interior of the Russian Federation»
ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow,
Russia, 121293
Tel. +7 (499) 148-85-67

**CEO of publishing house
«UNITY-DANA»**

ul. Irina Levchenko, d. 1
Moscow, Russia, 123298
Tel. +7 (499) 740-60-14

Editorial activity of the periodical «Modern
Science» is based on the recommendations
of the Committee of Publication Ethics (COPE).
Editorial opinion may not coincide
with the point of view of the authors
of the publications. When using the material,
the address/link of the journal must be noted.
The publications are available in open access at
ncbdd.mvd.ru, elibrary.ru, cyberleninka.ru and
sovнаука.com

The journal is indexed in Russian Science Citation
Index. Content is licensed under a *Creative
Commons Attribution 4.0 International license*
Editorial office address: ul. Poklonnaya,
d. 17, Moscow, Russia, 121293

E-mail: sovнаука@mail.ru

Plan-schedule of scientific publications
Federal public establishment «Scientific State
Institution of Road Safety of the Ministry of the
Interior of the Russian Federation»
for 2023 pos. 16

Format 60x84/8. Digital printing.
Pech. l. 8,14.

Free

MODERN SCIENCE

Contents. 2023. № 3

SCIENTIFIC RESEARCH IN THE FIELD OF ENSURING ROAD SAFETY

LAW

- Amelin N.V., Morozov E.S.** Automation of the process of conducting practical exams for the right to drive vehicles 7
- Bylinin I.A., Kazakov Y.R.** On the issue of promoting road safety: current problems and prospects 11
- Vasyukov V.F., Chaplygina V.N.** Foreign experience of legal regulation of operation of highly automated vehicles (brief review)..... 14
- Gorodokin V.A., Mayorov V.I.** Research of the road transport situation in the event of illegal crossing by a driver stop lines in the process of turning on the prohibiting yellow traffic light signal..... 21
- Isaev M.M.** Implementation of the specifics of the implementation of federal state control (supervision) in the field of road safety 29
- Lyakhov P.V.** Transformation of pre-trip and post-trip medical examinations taking into account the capabilities of telemedicine technologies..... 34
- Eriashvili N.D., Nikulin E.D.** Accidents involving drivers of different types of vehicles who violated OSAGO requirements..... 39
- Semenov N.S.** On the issue of assessing the effectiveness of public administration in the field of road safety 45
- Tarassenkov D.A.** On some issues of interpretation of paragraph 13.11(1) of the new edition of the Rules of the road of the Russian Federation (rules of passage of a roundabout) 51
- Tsaregorodtseva E.A., Gavrilenko A.A.** Theoretical aspects of the use of regression analysis in the modeling of road safety in the Russian Federation..... 55

OTHER SCIENTIFIC RESEARCH IN THE FIELD JURISPRUDENCE AND PEDAGOGY

LAW

- Zotova A.F.** On the issue of the appointment and establishment of openness in criminal proceedings..... 60
- Kobets P.N.** Improvement of legal regulation to counter crimes of extremism committed with the use of information technologies 63

PEDAGOGY

- Pakhomov V.I.** General physical preparation and her role in the activities of the ats employee 67

Научная статья
ИПОН: 2010-0082-3/23-136
MOSURED: 77/27-006-2023-03-155

© Амелин Н.В., Морозов Е.С., 2023
УДК 34

**АВТОМАТИЗАЦИЯ ПРОЦЕССА ПРОВЕДЕНИЯ ПРАКТИЧЕСКИХ ЭКЗАМЕНОВ
НА ПРАВО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ**

¹Николай Владимирович Амелин, ²Евгений Станиславович Морозов

^{1,2}Научный центр БДД МВД России

¹namelin5@mvd.ru

²emorozov53@mvd.ru

Аннотация. В статье рассматривается возможность автоматизации процесса проведения практического экзамена на право управления транспортными средствами в целях повышения его качества, а также контроля знаний и навыков кандидата в водители.

Ключевые слова: аппаратно-программный комплекс, практический экзамен, экзаменационный автомобиль, управление транспортными средствами, кандидат в водители, требования, регламент

Для цитирования: Амелин Н.В., Морозов Е.С. Автоматизация процесса проведения практических экзаменов на право управления транспортными средствами // Современная наука. 2023. № 3. С. 7–10.

Original article

**AUTOMATION OF THE PROCESS OF CONDUCTING PRACTICAL EXAMS
FOR THE RIGHT TO DRIVE VEHICLES**

¹Nikolai V. Amelin, ²Eugeniy S. Morozov

^{1,2}Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

¹namelin5@mvd.ru

²emorozov53@mvd.ru

Abstract. The article considers the possibility of automating the process of conducting a practical examination for the right to drive vehicles, using it to improve the quality of conducting a theoretical and practical examination for the right to drive vehicles, as well as monitoring the knowledge and skills of a candidate driver.

Keywords: hardware and software complex, practical exam, examination car, vehicle management, candidate driver, requirements, regulations

For citation: Amelin N.V., Morozov E.S. Automation of the process of conducting practical exams for the right to drive vehicles // Modern Science. 2023. № 3. P. 7–10.

Состояние безопасности дорожного движения во многом зависит от дисциплины всех его участников, в особенности от водителей транспортных средств (далее – ТС) и уровня их профессионального мастерства.

В последние годы удалось добиться значительного сокращения числа дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), а также количества погибших и раненных в них, в том числе и по вине водителей ТС (рис. 1).

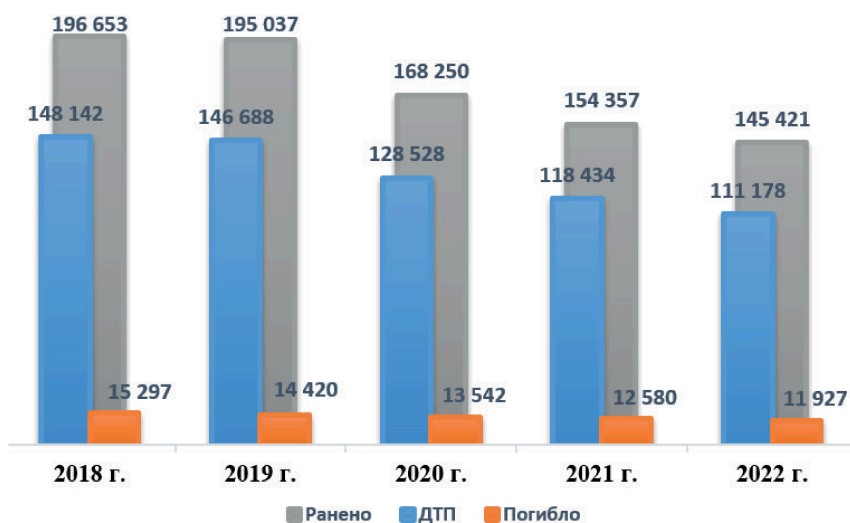


Рисунок 1 – Количество ДТП, число погибших и раненных в них по вине водителей ТС

Снижение аварийности и дорожно-транспортного травматизма стало результатом планомерной работы, проводимой органами исполнительной власти на федеральном и региональных уровнях.

Благодаря комплексному подходу к обеспечению безопасности дорожного движения и решению связанных с ним проблем в различные области деятельности, включая организацию движения и осуществление перевозок пассажиров и грузов, внедрено множество различных параметров и показателей технических средств.

Это автоматизированные комплексы фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения (далее – ПДД) (стационарные, передвижные и мобильные), спутниковые системы навигации, геолокации и позиционирования, системы контроля скорости движения ТС и соблюдения водителями, осуществляющими перевозки, установленного режима труда и отдыха и т.д.

Данные комплексы и системы позволяют в автоматическом режиме контролировать разнообразные характеристики, от нарушений ПДД до отклонения от согласованного маршрута ТС, перевозящих группы детей или опасные грузы.

Эти сведения фиксируются и передаются в соответствующие организации и службы, отвечающие за состояние того или иного процесса.

На основании полученных сведений и информации контролируемые организации в целях обе-

спечения безопасности дорожного движения производят корректировку дальнейшего движения ТС, ограничивают или блокируют его осуществление.

Однако, несмотря на снижение показателей аварийности по вине водителей ТС, доля таких происшествий является самой большой и ежегодно составляет порядка 87% от всех ДТП. В них гибнет более 84% от всех погибших в ДТП и получают ранения различной степени тяжести более 91%.

Особого внимания заслуживает такая категория водителей, как «начинающие водители» (получившие право на управление ТС менее двух лет назад), которая в Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы выделена как группа риска [1].

Данной категорией водителей ТС в 2022 году совершено 7 796 ДТП, в них погибли 678 человек и получил ранения 10 981 человек [2].

Основными причинами ДТП, произошедших в 2022 году по вине водителей, в сравнении с аналогичными причинами ДТП, совершенных начинающими водителями, являются:

- выезд на полосу, предназначенную для встречного движения;
- превышение установленной скорости движения;
- проезд на запрещающий сигнал светофора;
- нарушение правил проезда пешеходных переходов;
- несоблюдение очередности проезда перекрестков;
- нарушение правил обгона и др. (табл. 1).

Таблица 1

Основные причины ДТП по вине водителей транспортных средств в 2022 году

Основные причины ДТП	По вине всех водителей			По вине «начинающих водителей»		
	ДТП	Тяжесть последствий	Доля от ДТП	ДТП	Тяжесть последствий	Доля от ДТП
Выезд на полосу встречного движения	10 854	15,7	9%	605	12,2	7%
Превышение установленной скорости движения	1 961	13,6	1%	160	14,9	2%
Проезд на запрещающий сигнал светофора	3 503	2,7	3%	327	3,3	4%
Нарушение правил проезда пешеходных переходов	11 129	3,8	10%	646	4,8	8%
Несоблюдение очередности проезда перекрестков	21 361	2,9	19%	1648	1,8	21%
Нарушение правил обгона	1 418	13,1	1%	99	14,4	1%

Как видно из приведенных данных, распределение причин ДТП среди «начинающих водителей» и доля от ДТП практически не отличаются от соответствующих показателей для всех водителей.

В то же время показатели тяжести последствий различаются, что свидетельствует о необходимости выделения такой категории, как «начинающие водители».

Это обуславливает необходимость продолжения проводимой работы по повышению дисциплины и профессионального мастерства водителей ТС.

Одним из направлений такой работы является совершенствование организации проведения экзаменов на право управления ТС.

Актуальный вопрос в данном направлении деятельности – изменение подходов к оценке результатов экзаменов на право управления ТС.

Этому может способствовать использование различных возможностей (функций) технических средств, применяемых для обеспечения безопасности дорожного движения.

В настоящее время при проведении экзаменов на право управления ТС используются несколько видов технических средств контроля знаний и навыков кандидатов в водители, позволяющих частично автоматизировать эти процессы, например: автоматизированные системы (аппаратно-программные комплексы (далее – АПК) для проведе-

ния теоретического экзамена, автоматизированная система контроля и оценки навыков управления ТС кандидатов в водители, средства аудио- и видеорегистрации процесса проведения практического экзамена.

Требования к автоматизированным системам и техническим средствам регламентированы постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2014 года № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» (далее – Правила) [3].

Заметим, что, несмотря на использование автоматизированных систем и технических средств, все еще велико влияние субъективного мнения экзаменатора.

При проведении практического экзамена он определяет маршрут, выбирает место осуществления маневров и устанавливает возможность их выполнения, оценивает действия и навыки кандидата в водители, определяет и фиксирует совершенные им ошибки или нарушения.

Поэтому результат проверки навыков и оценка действий кандидатов в водители в одних и тех же условиях при проведении экзаменов разными экзаменаторами имеет отличия.

В связи с этим возникла необходимость приведения к единообразию процесса проведения практического экзамена, повышения его объективности и контроля.

На современном этапе научно-технического прогресса существует возможность унификации проведения практического экзамена за счет инновационных технических средств. При этом не существует одного АПК, с помощью которого были бы реализованы все процедуры, предусмотренные Административным регламентом [4] (далее – Регламент).

Автоматизация процесса проведения практического экзамена возможна путем использования ТС, оборудованных АПК, которые будут выполнять некоторые функции экзаменатора, например, формировать оптимальный экзаменационный маршрут и обеспечивать автоматическое заполнение экзаменационного листа, а информация и сведения, получаемые от технических устройств, будут учитываться при определении ошибок (нарушений), оценке действий кандидатов в водители и всего экзамена в целом.

Для достижения автоматизации процесса проведения практического экзамена потребуется решение следующих задач: определение функций экзаменатора, которые возможно автоматизировать, массива данных, используемого при проведении практического экзамена, в том числе условий принятия решения о выставлении отметки о совершении ошибки или нарушения, количественных и качественных показателей критериев, необходимых для автоматизации некоторых функций, а также разработка состава и функционала АПК.

Отметим, что во время проведения практического экзамена на право управления ТС экзаменатор выполняет ряд задач:

контролирует время проведения административных процедур и действий;

проверяет ТС, используемые для проведения практического экзамена, на соответствие установленным требованиям;

проверяет соответствия технического состояния ТС требованиям безопасности;

ознакомляет кандидата в водители с порядком проведения и системой оценки результатов практического экзамена (инструктаж);

проверяет документы кандидата в водители; проверяет тождественность кандидата в водители с фотоизображением в паспорте;

разъясняет кандидату в водители допущенные ошибки (нарушения);

вносит результаты экзамена в информационную систему Госавтоинспекции и др.

Перечисленные задачи экзаменатора должны найти отражение в функционале АПК. Кроме того, в АПК следует предусмотреть возможность автоматизации функции контроля времени предусмотренных Регламентом административных процедур и действий.

Таким образом, внедрение автоматизированного экзаменационного ТС в деятельность Госавтоинспекции обеспечит автоматизацию процесса проведения практического экзамена, в том числе контроль факторов, влияющих на объективность его приема, идентификацию и отождествление личности кандидатов в водители, получение и передачу аудио- и видеоданных, а также качественную оценку навыков кандидата в водители и экзамена в целом.

Внедрение в деятельность подразделений Госавтоинспекции АПК, оценивающих навыки и умения кандидатов в водители при проведении экзаменов на право управления ТС, возможно, позволит повысить объективность их результатов, что, в свою очередь, будет способствовать более качественной подготовке кандидатов в водители, а владельцы водительских удостоверений, выданных на основании положительных результатов экзаменов, в организации и проведении которых использовались автоматизированные экзаменационные ТС с АПК, будут наиболее подготовленными к участию в реальном дорожном движении.

Список источников

1. Распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения 31.10.2023).
2. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 150 с.
3. Постановление Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2014 г. № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения 31.10.2023).
4. Приказ МВД России от 20 февраля 2021 г. № 80 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения 31.10.2023).

References

1. Order of the Government of the Russian Federation dated 08.01.2018 № 1-r «On the approval of the Road Safety Strategy in the Russian Federation for 2018- 2024» //

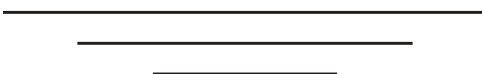
Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 31.10.2023).

2. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aisanov A.S. et al. Road traffic accident rate in the Russian Federation for 2022: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2023. 150 p.

3. Decree of the Government of the Russian Federation dated 24.09.2014 № 1097 «On admission to driving

vehicles» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 31.10.2023).

4. Order of the Ministry of Internal Affairs of Russia dated 20.02.2021 № 80 «On approval of the Administrative Regulations of the Ministry of Internal Affairs on the provision of public services for conducting law exams management of vehicles and issuance of driver's licenses» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 31.10.2023).



Информация об авторах

Н.В. Амелин – заместитель начальника отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения Научного центра БДД МВД России

Е.С. Морозов – научный сотрудник отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения Научного центра БДД МВД России

Контакты: ул. Поклонная, д.17, Москва, Россия, 121170

Information about the authors

N.V. Amelin – Deputy Head of the department of scientific support of preventive measures and activities to form the legal awareness of road users Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

E.S. Morozov – Researcher of the department of scientific support of preventive measures and activities to form the legal awareness of road users Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

Contacts: ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121170

*Статья поступила в редакцию 31.10.2023; одобрена после рецензирования 07.11.2023; принята к публикации 14.11.2023.
The article was submitted 31.10.2023; approved after reviewing 07.11.2023; accepted for publication 14.11.2023.*

К ВОПРОСУ О ПРОПАГАНДЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

¹Игорь Александрович Былинин, ²Ярослав Романович Казаков

^{1,2}Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова

¹bylinin.igor@yandex.ru

²z89102668285@yandex.ru

Аннотация. В статье проводится анализ роли Госавтоинспекции в вопросах пропаганды безопасности дорожного движения как ее основного субъекта. Дается характеристика сущности и основам пропагандистской работы как наиболее эффективного средства административно-правового воздействия по предупреждению дорожно-транспортных происшествий. Предлагаются перспективные направления для решения проблем по обеспечению безопасности дорожного движения и пропаганде последней.

Ключевые слова: безопасность, дорожное движение, пропаганда, предупреждение, административно-правовые меры, национальная политика

Для цитирования: Былинин И.А., Казаков Я.Р. К вопросу о пропаганде безопасности дорожного движения: современные проблемы и перспективы // Современная наука. 2023. № 3.С. 11-13.

Original article

ON THE ISSUE OF PROMOTING ROAD SAFETY: CURRENT PROBLEMS AND PROSPECTS

¹Igor A. Bylinin, ²Yaroslav R. Kazakov

^{1,2}Oryol Law Institute The Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov

¹bylinin.igor@yandex.ru

²z89102668285@yandex.ru

Abstract. This article analyzes the role of the traffic police in the promotion of road safety as its main subject. In addition, the characteristic of the essence and basics of propaganda work as the most effective means of administrative and legal impact on the prevention of road accidents is given. Promising directions are proposed to solve the problems of ensuring road safety and promoting the latter.

Keywords: safety; traffic; propaganda; prevention; administrative and legal measures; national policy

For citation: Bylinin I.A., Kazakov Y.R. On the issue of promoting road safety: current problems and prospects // Modern science. 2023. № 3. P. 11–13.

В настоящее время в России взят курс на повсеместную цифровизацию. Данный процесс не обошел стороной и деятельность подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Так, при помощи подсистемы «Надзор ГИБДД» ФИС ГИБДД-М ведется автоматический учет объектов надзора – производственных объектов, деятельности граждан и юридических лиц по проведению эксплуатационных работ, содержанию дорог и иных, оказывающих влияние на безопасность дорожного движения работ.

Целесообразно затронуть не только цифровизацию в надзорной деятельности Госавтоинспекции, но и в профилактической. Последняя, в свою очередь, направлена на минимизацию и предотвращение рисков. В данной сфере должностные лица Госавтоинспекции осуществляют работу по размещению на официальных сайтах подразделений в каждом субъекте проверочных листов для самообследования [1].

Как известно, в России принят программный целевой подход по решению проблем в области безопасности дорожного движения.

Неоспоримым является тот факт, что общая тенденция к снижению аварийности обусловлена именно проводимой повсеместно пропагандистской работой.

Государственный контроль и надзор за дорожным движением, за соблюдением законодательных и иных норм в области обеспечения безопасности дорожного движения возложен на Государственную инспекцию безопасности дорожного движения.

В ее обязанности входит обеспечение соблюдения всеми участниками дорожного движения правил дорожного движения и иных нормативных правовых документов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, а также работа по проведению пропаганды в данной области.

Основополагающим документом в исследуемой сфере, помимо Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ), является Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы.

Она служит базисом в вопросах формирования и реализации государственной политики в области безопасности дорожного движения на федеральном, региональном, муниципальном и межотраслевом уровнях, а также планирования, служащего обеспечению системного подхода в решении проблемы дорожно-транспортного травматизма, главной задачей которого является профилактическая деятельность по предотвращению дорожно-транспортных происшествий как система мер экономического, социально-культурного, воспитательного и правового характера, проводимых государственными органами и институтами гражданского обще-

ства в целях снижения уровня аварийности на автотранспорте [2].

Помимо основной деятельности сотрудников Госавтоинспекции, важной задачей является пропагандистская работа.

Целью пропаганды является не только снижение рисков и опасностей дорожного движения, но и формирование, повышение уровня правосознания, правовой культуры населения.

В данной деятельности особо важна подготовительная работа и планирование. Следует учитывать возрастные особенности граждан, их социальную ориентацию и иные факторы.

Под пропагандистской деятельностью принято понимать специально организованное психологическое воздействие, направленное на формирование общих интересов, взаимопонимания, общественного мнения о правоохранительных органах, а также законопослушного поведения граждан и участников дорожного движения в целом [3].

Рассмотрим вопрос, касающийся предупреждения дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних.

Статистические показатели свидетельствуют о том, что за 2021 год в ДТП погибли 554 ребенка в возрасте до 16 лет (по сравнению с АППГ, число погибших детей увеличилось на 6,1%), пострадали – 17 289 (по сравнению с АППГ, число пострадавших сократилось на 4,9%). Наибольшую озабоченность вызывают ДТП, в которых дети участвовали в качестве пассажиров. Всего с участием детей-пассажиров произошло 7260 ДТП, в которых погибли 364 ребенка (по сравнению с АППГ, количество ДТП возросло на 13,8%) и 8476 получили ранения [4].

На основе приведенных выше данных статистики можно констатировать, что профилактические мероприятия по выработке поведенческих стереотипов в области дорожного движения у детей в данном контексте являются необходимостью.

В век информатизации и внедрения технических средств целесообразным представляется формирование навыков по безопасному поведению на дорогах с помощью современных методов и средств.

Новеллой в данной сфере является работа по оснащению территориальных органов Госавтоинспекции в субъектах Российской Федерации автобусами, укомплектованными демонстрационным мультимедийным оборудованием – агитационными автобусами.

Агитационный автобус представляет собой специальное транспортное средство, соответствующее определенным техническим требованиям, предназначенное для проведения занятий по основам правил дорожного движения, который позволяет не только проводить профилактические и просветительские мероприятия с несовершеннолетними участниками дорожного движения, но и отрабатывать правила безопасного поведения на дороге, в транспортном средстве, например, правила использования ремней безопасности [1].

Такая отчасти игровая форма занятий, предполагающая важные аспекты неожиданности, нетрадиционности и вовлеченности, позволит сотрудникам Госавтоинспекции и приглашенным педагогам подтолкнуть юных участников дорожного движения

к неукоснительному соблюдению правил дорожного движения.

Проанализировав пропагандистскую работу с детьми, стоит затронуть более сложную форму агитации, а именно совершеннолетних участников дорожного движения. Ее основными принципами являются следующие:

1. Научность.
2. Оперативность.
3. Конкретность.
4. Принцип наступательного характера пропаганды.
5. Общедоступность пропаганды [5].

Вышеупомянутые принципы как первооснова пропагандистской деятельности не могут быть реализованы без применения конкретных мер. Наиболее перспективными представляются те, которые направлены на использование потенциала СМИ и телекоммуникационной сети «Интернет».

Именно с их помощью возможно «вирусное» распространение роликов социальной рекламы, содержащих информацию, вызывающую к повышенной ответственности на дорогах.

Также действенным и актуальным способом агитации является организация трансляций и обращений к участникам дорожного движения посредством технических средств информации в местах массового пребывания людей.

Другими направлениями пропагандистской работы Госавтоинспекции выступают проведение массовых профилактических мероприятий в форме конкурсов и соревнований, выставок, форумов, дискуссий, конференций по безопасности дорожного движения, участие в качестве консультантов и рецензентов в создании печатной продукции, фильмов, аудио- и видеопродукции, сценических постановок по безопасности дорожного движения, а также содействие в организации дальнейшего их использования [3].

В вопросах пропаганды безопасности дорожного движения содействие могут оказать как наиболее социально активные граждане, так и институты гражданского общества, так как вовлеченность конкретных представителей населения выступает наглядным примером для других граждан.

Так, например, эффективным представляется участие волонтерских организаций при проведении форумов и конференций. В данном случае имеет место интерактивный метод проведения занятий по пропаганде.

Общественные организации выступают в указанной ситуации институтами актуализации и новаторства по отношению к воплощению традиционных мер профилактики.

Резюмируя вышесказанное, отметим, что Госавтоинспекция занимает ведущую роль в деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения, а также профилактике и предотвращении нарушений ПДД РФ.

Все меры, принимаемые в данной области, должны носить не столько устрашающий, сколько просветительский характер в целях формирования положительного имиджа сотрудников полиции, укрепления уверенности населения в необходимости соблюдения ПДД РФ.

Безусловно, научный и технический прогрессы не стоят на месте, в связи с чем считаем целесообразным

планомерно совершенствовать средства и методы пропаганды безопасности дорожного движения.

рожного движения // Безопасность дорожного движения. 2021. № 1. С. 37–40.

Список источников

1. Мальцева О.А. Научное обоснование использования агитационного автобуса в пропаганде безопасности дорожного движения // Современная наука. 2022. № 3. С. 71–73.

2. Прокопов М.С. Цифровые технологии федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина. 2022. № 11(99). С. 209–216.

3. Баранов А.А., Соломатина Е.А. Пропаганда безопасности дорожного движения в деятельности подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения как одно из направлений национальной политики Российской Федерации по безопасности дорожного движения // Вестник Московского университета МВД России. 2022. № 4. С. 26–30.

4. Баканов К.С., Ляхов П.В., Лопарев Е.А., и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 126 с.

5. Лохбаум В.А. Госавтоинспекция как основной субъект деятельности по пропаганде безопасности до-

References

1. Maltseva O.A. Scientific justification of the use of a campaign bus in the promotion of road safety // Modern Science. 2022. № 3. P. 71–73.

2. Prokopov M.S. Digital technologies of federal state supervision in the field of road safety // Bulletin of the University named after O.E. Kutafin. 2022. № 11(99). P. 209–216.

3. Baranov A.A., Solomatina E.A. Promotion of road safety in the activities of units of the State Road Safety Inspectorate as one of the directions of the national policy of the Russian Federation on road safety // Bulletin of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2022. № 4. P. 26–30.

4. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Loparev E.A., et al. Road traffic accident rate in the Russian Federation for 2021: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2022. 126 p.

5. Lohbaum V.A. State Traffic Inspectorate as the main subject of activities to promote road safety State Traffic Inspectorate as the main subject of activity on promotion of road safety // Road Safety. 2021. № 1. P. 37–40.

Информация об авторах

И.А. Былинин – старший преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова

Я.Р. Казаков – курсант факультета подготовки специалистов ГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова

Контакты: ул. Игнатова, д. 2, Орел, Россия, 302027

Information about the authors

I.A. Bylinin – Senior lecturer of the department of organization of traffic police activities Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov

Y.R. Kazakov – Cadet of the faculty of training specialists of the traffic police Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov

Contacts: ul. Ignatova, d. 2, Orel, Russia, 302027

Статья поступила в редакцию 24.07.2023; одобрена после рецензирования 31.07.2023; принята к публикации 07.08.2023. The article was submitted 24.07.2023; approved after reviewing 31.07.2023; accepted for publication 07.08.2023.

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (КРАТКИЙ ОБЗОР)

¹Виталий Федорович Васюков, ²Виктория Николаевна Чаплыгина

¹Научный центр БДД МВД России

^{1,2}Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова

¹vvf0109@yandex.ru

²victory-75@yandex.ru

Аннотация. В статье раскрываются особенности правового регулирования эксплуатации транспортных средств в иностранных государствах.

Ключевые слова: высокоавтоматизированное транспортное средство, безопасность дорожного движения, автономное вождение

Для цитирования: Васюков В.Ф., Чаплыгина В.Н. Зарубежный опыт правового регулирования эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств (краткий обзор) // Современная наука. 2023. № 3. С. 14–20.

Original article

FOREIGN EXPERIENCE OF LEGAL REGULATION OF OPERATION OF HIGHLY AUTOMATED VEHICLES (BRIEF REVIEW)

¹Vitaly F. Vasyukov, ²Vikrotia N. Chaplygina

¹Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

²Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov

¹vvf0109@yandex.ru

²victory-75@yandex.ru

Abstract. In the article the authors disclose the peculiarities of legal regulation of operation of vehicles in foreign countries.

Keywords: highly automated vehicle, road safety, autonomous driving

For citation: Vasyukov V.F., Chaplygina V.N. Foreign experience of legal regulation of operation of highly automated vehicles (brief review) // Modern Science. 2023. № 3. P. 14–20.

Стремительное развитие науки и техники способствует широкому применению искусственного интеллекта. Одной из заметных областей является технология автономного вождения, которая революционизирует при взаимодействии водителя с автомобилем и транспортной инфраструктурой [1].

Развитие таких технологий требует от законодателя регулярной корректировки нормативных актов в области безопасности дорожного движения [2], что обусловлено прежде всего необходимостью надлежащего установления правовых рамок эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств (далее – ВАТС) третьего (условная автоматизация) и четвертого уровней (высокая автоматизация).

Уровни автоматизации, установленные международным стандартом J3016 «Таксономия и определения терминов, относящихся к системам автоматизации вождения для дорожных транспортных средств», в настоящее время используются для разработки нормативных требований к ВАТС (от 0 до 5 уровня) [3].

Для снижения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), а также достижения поставленных Европейским Союзом (далее – ЕС) целей по двукратному сокращению в период 2021-2030 годов количества погибших и раненых на дорогах ЕС 6 июля 2022 года вступил в силу Регламент 2019/2144, касающийся правового регулирования

отношений, связанных с участием в дорожном движении автоматизированных транспортных средств (далее – Регламент) [4].

Регламент включает сведения о терминологическом различии автоматизированного транспортного средства и полностью автоматизированного транспортного средства [5].

Статья 11 Регламента призывает к разработке в странах ЕС единообразных процедур и технических требований, что послужит основой для унификации классификации автоматизированных и полностью автоматизированных транспортных средств.

Кроме того, Регламентом внесены изменения в действующий Регламент ЕС 2018/585, касающийся надзора за рынком механических транспортных средств и прицепов к ним, а также систем, компонентов и отдельных технических узлов, предназначенных для таких транспортных средств.

В частности, Регламент ЕС 2018/585 дополнен требованиями к регистрации различных классов транспортных средств, включая грузовые транспортные средства, пассажирские транспортные средства и транспортные средства двойного режима, оснащенные как полностью автоматизированным, так и ручным режимом управления [6].

Отметим, что правоприменителями отдельных стран ЕС еще до вступления в силу единого Регламента уделялось внимание нормативному правовому закреплению отношений, связанных с автоматизированным вождением.

Так, 21 июня 2017 года в Германии принят законопроект, легализующий автоматизированные транспортные средства, благодаря которому внесены соответствующие поправки в Закон о дорожном движении (далее – StVG, или Закон).

Законом определены требования к участию ВАТС в дорожном движении по дорогам общего пользования, а также закреплены права и обязанности водителя при активации автоматического режима вождения.

Измененный подп. 2 ст. 1a StVG определяет, что технология автономного вождения может использоваться до тех пор, пока она соответствует предписанному технологическому протоколу, а пользователи системы юридически считаются водителями.

Это указывает на то, что законодатели Германии придерживаются осторожной позиции, особенно на этапе автономного вождения, поскольку ожидается, что пользователи системы возьмут на себя ответственность водителя [7].

Таким образом, действующая в стране система ответственности за ДТП осталась неизменной.

Законодательное регулирование эксплуатации ВАТС в Германии приобрело особое значение для производителей автомобилей и страховых компаний.

Законом установлено, что автоматизированные транспортные средства должны быть оснащены «черным ящиком», чтобы определить, кто управлял транспортным средством в момент ДТП. Это поможет водителю/владельцу (или на практике страховой компании владельца) доказать, что транспортное средство, а не водитель стало причиной ДТП.

Статья 12 (1) StVG устанавливает максимальные пределы компенсации в размере 10 млн евро за травмы и 2 млн евро за материальный ущерб, причиненный автоматизированным вождением. Эти суммы в два раза превышают страховые выплаты, предоставляемые в случае ДТП с участием иных транспортных средств.

Согласно § 1a StVG автоматизированное транспортное средство должно быть в любой момент деактивировано водителем вручную; должно признавать необходимость ручного управления транспортным средством со стороны водителя; должно визуально, акустически, тактильно или иным способом указывать водителю на необходимость ручного управления с достаточным запасом времени до передачи ему управления [8].

В 2021 году в Германии принят Закон об автономном вождении, разрешающий эксплуатацию беспилотных транспортных средств без участия водителя-человека, но с использованием управления, осуществляемого удаленным способом.

В Италии 28 февраля 2018 года вышел Указ Министра транспорта и инфраструктуры, касающийся проведения дорожных испытаний автоматически управляемых транспортных средств, согласно которому водитель автоматизированного транспортного средства в любой момент, когда возникнет необходимость, должен быть в состоянии взять на себя управление таким транспортным средством независимо от степени его автоматизации.

Помимо прочего, водитель во всех случаях является субъектом ответственности за вред, причиненный в результате автоматизированного вождения.

Правительство Швеции 20 апреля 2017 года приняло Постановление, в соответствии с которым допускается проведение экспериментов с самоуправляемыми транспортными средствами на основании разрешений, выданных Шведским Транспортным Агентством [9].

Следует отметить, что в настоящее время в Швеции отсутствует законодательное регулирование участия в дорожном движении автоматизированных транспортных средств на дорогах общего пользования, за исключением такого участия в рамках проводимых экспериментов.

Во Франции тестирование ВАТС на дорогах общего пользования с 2018 года разрешено в случае получения специального разрешения от Министерства транспорта после консультаций с Министерством внутренних дел и иными административными органами.

Разрешение содержит информацию об условиях проведения тестирования.

Однако во всех случаях тестирование должно соответствовать следующим минимальным условиям:

испытания должны проводиться на основании временного свидетельства о регистрации – «сертификата WW DPTC»;

водитель несет ответственность за управление транспортным средством в случае активации функции делегирования полномочий на управление транспортным средством (он обязан пройти специальную подготовку по передаче контроля и быть в состоянии взять управление транспортным средством на себя в любое время, в частности, в случае чрезвычайной ситуации или когда транспортное средство эксплуатируется вне надлежащих условий);

если разрешение на тестирование позволяет водителю находиться вне транспортного средства, он должен иметь возможность взять управление на себя в любое время (принимая управление, водитель должен уметь выполнять маневры, необходимые для обеспечения безопасности транспортного средства, его пассажиров и участников дорожного движения);

транспортные средства с делегированным управлением могут перевозить только лиц и оборудование, разрешенные водителем, который должен внести эту информацию в реестр, хранящийся на борту транспортного средства;

несовершеннолетним, как правило, не разрешается участвовать в тестировании.

Что касается гражданской ответственности, французское законодательство не предусматривает конкретных положений, касающихся ДТП с участием ВАТС. Таким образом, законодательство, применимое к транспортным средствам (Закон № 85-677 от 5 июля 1985 года, именуемый Законом Бадинтера), применяется к ВАТС.

Аналогичным образом общие правила, применимые к обязательствам по страхованию транспортных средств, могут применяться и к ВАТС.

Закон Бадинтера предусматривает систему ответственности без вины, позволяющую обеспечить быструю компенсацию пострадавшим в ДТП, покрывающую как физический, так и материальный ущерб.

Каждый владелец транспортного средства должен оформить обязательное страхование граж-

данской ответственности для покрытия ущерба любой потерпевшей стороне, причиненного им самим или лицом, использующим транспортное средство.

После выплаты компенсации изучение каждого конкретного случая позволяет определить распределение ответственности между участниками ДТП, включая третью сторону (производителя ВАТС, производителя оборудования, поставщика программного обеспечения, другие транспортные средства, инфраструктуру и т.д.).

Водитель несет ответственность за правонарушения, совершенные во время управления транспортным средством.

Однако он не будет привлечен к ответственности, если система делегирования полномочий на вождение была активирована в соответствии с условиями ее использования и во время происшествия находилась в рабочем режиме. В этом случае ответственность водителя переходит к владельцу экспериментального разрешения.

Закон также предусматривает уголовную ответственность в случае ДТП, произошедшего во время тестирования ВАТС.

Если использование такого транспортного средства с частичным или полным делегированием полномочий привело к ДТП, повлекшему телесные повреждения, владелец экспериментального разрешения будет нести ответственность за преступления, связанные с непреднамеренным причинением вреда жизни или неприкосновенности человека, когда будет установлено, что при внедрении системы делегирования полномочий допущена ошибка (по смыслу ст. 121-3 Уголовного кодекса Франции) [27].

Такое понятие вины может включать преднамеренную ошибку, а также халатность или несоблюдение обязательства проявлять должную осторожность или принятие мер предосторожности, налагаемых каким-либо законом или нормативным актом, когда установлено, что нарушитель не проявил осмотрительности, принимая во внимание, где это уместно, характер его роли или функций, его способности и полномочия, а также доступные ему на тот момент средства.

В этом случае правонарушитель, который непосредственно не способствовал причинению ущерба, но создал или способствовал ситуации, в результате которой нанесен ущерб, и не предпринял мер, позволяющих его избежать, несет уголовную ответственность, если будет доказано, что он явно умышленно нарушил обязанность проявлять осторожность или принимать меры предосторожности, установленные законом или нормативным актом, или совершил определенный проступок, который подверг другого человека особо серьезному риску [28].

Наравне со странами Европейского Союза вопросу правового регулирования автоматизированного вождения должное внимание уделяется и иными государствами.

15 декабря 2017 года Парламент Норвегии принял законодательство, разрешающее эксперименты с самоуправляемыми транспортными средствами на дорогах общего пользования [10].

Закон позволил ответственному органу власти делать исключения из существующих законов, ко-

торые ранее препятствовали тестированию самоуправляемых транспортных средств [11].

При разработке законодательства Правительство в значительной степени опиралось на шведский отчет о самоуправляемых транспортных средствах. Норвегия, однако, пошла дальше Швеции с точки зрения роли водителя, поскольку норвежское законодательство не установило требования о физическом присутствии водителя в транспортном средстве или вне его [12].

Великобритания проявила более осторожный подход к урегулированию использования ВАТС, решив обогатить свою давно сложившуюся и обширную правовую систему страхования. Это было сделано для оказания юридической поддержки развитию автономного вождения путем уточнения системы страхования самостоятельного вождения и предоставления помощи пострадавшим.

Закон об автоматизированных и электрических транспортных средствах 2018 года включает основные элементы этой системы: список автоматизированных транспортных средств, ответственность страховщиков в случае совершения ДТП автоматизированными транспортными средствами, халатность, способствующая возникновению несчастных случаев в результате несанкционированных изменений программного обеспечения или отказа в обновлении программного обеспечения, а также право страховщиков предъявлять претензии к лицу, виновному в совершении ДТП.

Законом введена единая модель страхования, которая охватывает как поведение водителя, так и автоматизированной системы вождения. В соответствии с этой моделью страховая компания несет ответственность за компенсацию случайного ущерба, возникшего при включенной функции автономного вождения. После выполнения своих обязательств страховая компания в порядке регрессного требования имеет право взыскать ущерб с других ответственных сторон, включая производителя.

В Китае развитие автономного вождения вступило в фазу быстрого развития. Соответствующая структура правовой и правоприменительной системы постепенно совершенствуется.

Министерство общественной безопасности Китая опубликовало пересмотренный проект статьи 155 Закона КНР о безопасности дорожного движения, в которой уточняются правила тестирования и доступа к участию в дорожном движении автономных транспортных средств [13].

Согласно положениям данного проекта в случае нарушения правил дорожного движения или совершения ДТП водитель и подразделение по разработке систем автономного вождения будут привлечены к ответственности в соответствии с действующим законодательством.

В июле 2021 года Министерством транспорта, Министерством промышленности и информационных технологий и Министерством общественной безопасности Китая был принят совместный закон «Административные меры по дорожным испытаниям и демонстрационному применению автономных транспортных средств».

В свою очередь, Управлением стандартизации Китая был разработан и установлен стандарт классификации автоматизации вождения транспорт-

ных средств «Таксономия автоматизации вождения транспортных средств», который вступил в силу 1 марта 2022 года [14].

В соответствии с этим стандартом (аналогично международным стандартам SAE) установлено шесть уровней автоматизации вождения для обеспечения единообразия для производителей автомобилей [15].

Отдельного внимания заслуживает опыт разработки нормативной базы эксплуатации ВАТС китайским городом Шэньчжэнь, который первым установил правовые рамки автомобильной автономности.

Постоянным комитетом Муниципального собрания народных представителей Шэньчжэня 1 августа 2022 года был принят проект регламента Шэньчжэня по управлению интеллектуальными транспортными средствами.

Регламент содержит требования к страхованию ВАТС, а также определяет меры ответственности в случае ДТП. В частности, согласно Регламенту, если ВАТС управляет водителем, в случае ДТП он привлекается к ответственности. В ситуации, когда эксплуатация ВАТС происходит без водителя, ответственность в результате ДТП возлагается на владельца и «контролера» транспортного средства (в случае установления вины).

В США нормативно-правовая база для тестирования ВАТС регулируется на уровне законодательства штатов, что обусловлено сложившейся правовой системой страны.

Большинство штатов внедрили схемы выдачи разрешений и правила для тестирования автономных транспортных средств.

Согласно данным Национальной администрации безопасности дорожного движения (NHTSA) за 2021 год двенадцать организаций, использующих ВАТС, сообщили о 367 ДТП, в 98 из которых участвовали транспортные средства, оснащенные вспомогательными системами автономного вождения SAE L2, в результате одиннадцати ДТП погибли или пострадали люди [16].

27 апреля 2022 года сенаторы подготовили письмо Министру транспорта США с настоятельным призывом разработать политику в сфере регулирования ВАТС на федеральном уровне. В письме говорится о том, что «автономные транспортные средства обещают принести значительные выгоды всем американцам, но только в том случае, если федеральное Правительство примет необходимые меры для достижения этих преимуществ» [17].

На уровне штатов Калифорния, Невада и Флорида приняты законы об автономных транспортных средствах, позволяющие тестировать ВАТС при условии, что транспортное средство в установленном порядке зарегистрировано, застраховано и имеет сертификат соответствия, выданный государственным департаментом транспортных средств.

Флорида стала первым штатом, разрешившим управление ВАТС на дорогах общего пользования всем лицам, имеющим водительское удостоверение.

В Калифорнии разрешено проведение испытания первого полностью автономного транспортного средства, не оснащенного рулевым колесом, педалью тормоза или акселератора, на определенных дорогах общего пользования.

Некоторые штаты США разработали схемы тестирования других типов автономных транспортных средств, включая коммерческие сервисы и сервисы совместного использования поездок.

Техас, Аризона, Нью-Мексико, Луизиана, Невада и Колорадо разрешили тестирование эксплуатации автономных грузовиков.

27 июня 2022 года 34 разработчика автономных транспортных средств направили письмо губернатору штата Калифорния с просьбой создать безопасную и продуманную нормативную базу для разрешения автономных грузовиков в штате Калифорния [18].

В целях регулирования испытаний ВАТС в Сингапуре с 2017 года действуют специальные правила дорожного движения автономных транспортных средств [19], устанавливающие перед их эксплуатацией необходимость:

проведения экспертизы безопасности ВАТС Центром передового опыта по тестированию и исследованиям;

получения специального разрешения от Управления наземного транспорта Сингапура, определяющего конкретный район Сингапура, где могут проводиться испытания [20].

В 2014 году Япония запустила программу стратегического продвижения инноваций (SIP), включающую план Автоматизированного вождения (Automated Driving for Universal Services (ADU) plan).

В рамках этого плана 26 апреля 2017 года Министерство земельных ресурсов, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии организовало симпозиум для обсуждения вопросов наступления ответственности за ущерб, причиненный автономным вождением.

Симпозиум затронул несколько тем, включая соображения по законодательству, касающемуся ответственности «владельцев транспортных средств как пользователей», ответственности за несчастные случаи в результате сбоя системы, ответственности водителей или пользователей во время эксплуатации транспортного средства [21].

В мае 2016 года Япония выпустила руководство по эксплуатации автономных транспортных средств, которое устанавливает особые требования к дорожным испытаниям AVS, включающие обязанности водителя, условия эксплуатации транспортного средства и предотвращения ДТП.

Впоследствии в мае 2019 года Правительство Японии приняло поправки к Закону об автомобильных транспортных средствах и Закону о дорожном движении. Они официально вступили в силу в апреле 2020 года и обеспечивают правовую гарантию коммерциализации автономных транспортных средств третьего уровня.

27 апреля 2023 года вступили в силу изменения, внесенные в Закон о дорожном движении Японии [22], согласно которым устанавливаются требования к эксплуатации ВАТС четвертого уровня, но пока только на дорогах с наименьшим скоплением транспортных средств.

Национальная транспортная комиссия Австралии (NTC) в соответствии с принятой доктриной (опубликована в 2020 году), посвященной автоматизированным транспортным средствам, определила рамки национальной транспортной реформы

по разработке комплексной системы регулирования ВАТС на всех уровнях автоматизации [23].

В доктрине рассматривается ряд ключевых элементов, включая проведение испытаний, определение ответственности, критерии безопасности и вопросы страхования таких транспортных средств. Устанавливается, что «субъект автоматизированной системы вождения» несет юридическую ответственность при функционировании автоматизированных систем, установленных в ВАТС.

Отдельного внимания заслуживает дискуссионный документ, разработанный Национальной транспортной комиссией Австралии – «Применение на дорогах для автоматизированных транспортных средств», который направлен на формирование согласованной национальной политики в области взаимодействия полиции с ВАТС.

В данном документе поднимаются вопросы, связанные с наделением полиции полномочиями по отключению ВАТС в рамках служебных обязанностей доступом к данным с записи видеокамер, устанавливаемых в ВАТС [24].

В Канаде действует схожая с США система построения правовых отношений: законодательные полномочия разделены между Парламентом страны и законодательными собраниями провинций.

Федеральный уровень устанавливает общие правила безопасности для ВАТС, в ведении провинций и территорий находится регулирование деятельности водителей и эксплуатации транспортных средств.

Оба уровня государственного управления должны быть последовательными и методичными в обеспечении баланса между инновациями и общественной безопасностью в условиях взрывного роста «беспилотного» сектора [25].

Министерство транспорта Канады разработало руководящие принципы, касающиеся проведения безопасных испытаний транспортных средств, действующие в сочетании с законами провинций и территорий.

Так, например, в Квебеке (провинция Канады) эксплуатация ВАТС третьего уровня разрешается на дорогах общего пользования. Также реализуются специальные пилотные проекты использования беспилотных электрических шаттлов четвертого и пятого уровней в Кандьяке и Монреале. При этом использование ТС регулируется Кодексом безопасности дорожного движения Квебека.

В Закон об автомобильном страховании Квебека внесены поправки, увеличивающие обязательную сумму страхования ответственности до 1 млн долларов, необходимую для всех автономных автобусов и микроавтобусов, эксплуатируемых в пилотных проектах [26].

В отличие от Канады и Австралии, в Новой Зеландии отсутствует федеративная система, которая распределяет обязанности по законотворчеству между различными уровнями правительства в области регулирования ВАТС.

Этот унитарный подход к законотворчеству допускает исключительно национальный подход к регулированию.

Законодательство Новой Зеландии специально не требует присутствия водителя для законной эксплуатации транспортного средства на дорогах общего пользования. Однако большинство норма-

тивных актов и соответствующих международных структур настоятельно предполагают присутствие водителя в транспортном средстве, учитывая, что «автоматизация» не рассматривалась во время разработки законодательства.

Использование автоматизированных транспортных средств на дорогах общего пользования по-прежнему регулируется действующими правилами эксплуатации автотранспортных средств в соответствии с Законом о наземном транспорте 1998 года и другими законодательными актами, направленными на безопасную эксплуатацию ТС.

Таким образом, правовое регулирование эксплуатации ВАТС во многих иностранных государствах находится в стадии формирования. Развитие технологий автономного вождения обуславливает необходимость создания соответствующего правового поля для их безопасной эксплуатации.

При этом страны принимают разные подходы к правовому регулированию ВАТС.

Основные аспекты, которые требуют правового регулирования, включают в себя ответственность за ДТП с участием ВАТС, установление стандартов безопасности, определение требований к допуску ВАТС на дороги общего пользования, а также вопросы конфиденциальности данных.

В целом правовое регулирование эксплуатации ВАТС является сложным и многогранным процессом, который требует учета различных факторов.

Список источников

1. Бажина М.А. Правовое регулирование безопасности дорожного движения в эпоху цифровизации // Безопасность дорожного движения. 2021. № 4. С. 4–6.
2. Шестериков Н.А., Царегородцева Е.А. Программно-технический комплекс управления высокоавтоматизированного транспортного средства: методы правового регулирования // Безопасность дорожного движения. 2021. № 4. С. 60–64.
3. Шадрин С.С., Иванова А.А. Аналитический обзор стандарта SAE J3016 «классификация, термины и определения систем автоматизированного управления движением АТС» с учётом последних изменений // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. 2019. № 3(21). С. 10.
4. URL: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/type-approval-requirements-to-ensure-the-general-safety-of-vehicles-and-the-protection-of-vulnerable-road-users.html> (дата обращения: 20.10.2023).
5. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32019R2144> (дата обращения: 20.10.2023).
6. Autonomous vehicles: cross jurisdictional regulatory perspectives update // URL: <https://www.blg.com/en/insights/2022/10/autonomous-vehicles-cross-jurisdictional-regulatory-perspectives-update#:~:text=Under%20the%20new%20amendment%2C%20Level,AV%20deployment%20onto%20public%20streets> (дата обращения: 20.10.2023).
7. Straßenverkehrsgesetz (StVG) // URL: https://www.buzer.de/1a_StVG.htm (дата обращения: 20.10.2023).
8. Greger R. Haftungsfragen beim automatisierten Fahren. Zum Arbeitskreis II des Verkehrsgerichtstags // Neue Zeitschrift fuer Verkehrsrecht. 2018. P. 1–5.
9. Förordning (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande fordon t.o.m. SFS 2018:916 The Swedish Parliament // URL: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2017309-om-forsoksverksamhet-med_sfs-2017-309 (дата обращения: 20.10.2023).

10. Vedtak til lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy. Lovvedtak // URL: <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Vedtak/Beslutninger/Lovvedtak/2017-2018/vedtak-201718-001/> (дата обращения: 20.10.2023).
11. Lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy (LOV-2017-12-15-112) // URL: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2017-12-15-112> (дата обращения: 20.10.2023).
12. Hansson L. Regulatory governance in emerging technologies: the case of autonomous vehicles in Sweden and Norway // *Research in Transportation Economics*. 2020. № 29.
13. URL: <https://www.mps.gov.cn/n2254536/n4904355/c7787881/content.html> (дата обращения: 20.10.2023).
14. GB / T 40429-2021 // URL: <https://openstd.samr.gov.cn/bzgk/gb/newGbInfo?hcno=4754CB1B7AD798F288C52D916BFCA34> (дата обращения: 20.10.2023).
15. URL: <https://www.china-briefing.com/news/china-internet-of-vehicles-new-guidelines-set-framework-for-industry-standards/>; https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2022/art_e36a55c43a3346c9a4b31e534b92be44.html (дата обращения: 20.10.2023).
16. Overview of motor vehicle traffic crashes in 2021 // URL: <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/813435> (дата обращения: 20.10.2023).
17. URL: https://www.peters.senate.gov/imo/media/doc/Letter%20to%20DOT%20re%20AVs_FINAL.pdf (дата обращения: 20.10.2023).
18. URL: <https://storage.googleapis.com/production-sitebuilder-v1-0-2/682/1123682/a7ws1Yxg/75826f49cbac46c098ab46c96a1943db?fileName=Executives%20AV%20Trucking%20Letter%20to%20Newsom.pdf> (дата обращения: 20.10.2023).
19. Road Traffic (Autonomous Motor Vehicles) Rules 2017 – Singapore Statutes Online (agc.gov.sg) // URL: <https://www.interregs.com> (дата обращения: 20.10.2023).
20. URL: https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/who_we_are/statistics_and_publications/Connect/AVs.html (дата обращения: 20.10.2023).
21. Sato N. Summary of Study Group Discussion Topics for Damages Liability Related to Autonomous Cars [M] // *New Business Law*. 2017.
22. URL: <https://www.loc.gov/item/global-legal-monitor/2022-05-16/japan-road-traffic-act-and-road-transport-vehicle-act-amended/> (дата обращения: 20.10.2023).
23. Automated vehicle approach.pdf // URL: <https://www.ntc.gov.au/sites/default/files/assets/files/Automated%20vehicle%20approach.pdf> (дата обращения: 20.10.2023).
24. URL: https://www.ntc.gov.au/sites/default/files/assets/files/NTC%20Discussion%20Paper%20-%20On-road%20enforcement%20for%20automated%20vehicles_0.pdf (дата обращения: 20.10.2023).
25. URL: <https://www.blg.com/en/insights/2023/ri/autonomous-vehicle-laws-in-canada-provincial-and-territorial-regulatory-review> (дата обращения: 20.10.2023).
26. Driverless vehicles: Two years of autonomy on Québec roads // URL: https://www.blg.com/en/insights/2020/05/the-sensor_-_legal-insights-into-autonomous-vehicles-may2020 (дата обращения: 20.10.2023).
27. Code penal // URL: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006070719/ (дата обращения: 20.10.2023).
28. Road Traffic (Autonomous Motor Vehicles) Rules 2017 – Singapore Statutes Online (agc.gov.sg) // URL: <https://cms.law/en/int/expert-guides/cms-expert-guide-to-autonomous-vehicles-avs/france> (дата обращения: 20.10.2023).
2. Shesterikov N.A., Tsaregorodtseva E.A. Software and technical complex for control of a highly automated vehicle, its methods of legal regulation // *Road Safety*. 2021. № 4. P. 60–64.
3. Shadrin S.S., Ivanova A.A. Analytical review of the SAE J3016 standard «classification, terms and definitions of automated traffic control systems for vehicles» taking into account recent changes // *Automobile. Road. Infrastructure*. 2019. № 3(21). P. 10.
4. URL: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/type-approval-requirements-to-ensure-the-general-safety-of-vehicles-and-the-protection-of-vulnerable-road-users.html> (date of access: 20.10.2023).
5. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32019R2144> (date of access: 20.10.2023).
6. Autonomous vehicles: cross jurisdictional regulatory perspectives update // URL: <https://www.blg.com/en/insights/2022/10/autonomous-vehicles-cross-jurisdictional-regulatory-perspectives-update#:~:text=Under%20the%20new%20amendment%2C%20Level,AV%20deployment%20onto%20public%20streets> (date of access: 20.10.2023).
7. Straßenverkehrsgesetz (StVG) // URL: https://www.buzer.de/1a_StVG.htm (date of access: 20.10.2023).
8. Greger R. Haftungsfragen beim automatisierten Fahren. Zum Arbeitskreis II des Verkehrsgerichtstags // *Neue Zeitschrift fuer Verkehrsrecht*. 2018. P. 1–5.
9. Förordning (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande fordon t.o.m. SFS 2018:916 The Swedish Parliament // URL: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2017309-om-forsoksverksamhet-med_sfs-2017-309 (date of access: 20.10.2023).
10. Vedtak til lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy. Lovvedtak // URL: <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Vedtak/Beslutninger/Lovvedtak/2017-2018/vedtak-201718-001/> (date of access: 20.10.2023).
11. Lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy (LOV-2017-12-15-112) // URL: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2017-12-15-112> (date of access: 20.10.2023).
12. Hansson L. Regulatory governance in emerging technologies: the case of autonomous vehicles in Sweden and Norway // *Research in Transportation Economics*. 2020. № 29.
13. URL: <https://www.mps.gov.cn/n2254536/n4904355/c7787881/content.html> (date of access: 20.10.2023).
14. GB / T 40429-2021 // URL: <https://openstd.samr.gov.cn/bzgk/gb/newGbInfo?hcno=4754CB1B7AD798F288C52D916BFCA34> (date of access: 20.10.2023).
15. URL: <https://www.china-briefing.com/news/china-internet-of-vehicles-new-guidelines-set-framework-for-industry-standards/>; https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2022/art_e36a55c43a3346c9a4b31e534b92be44.html (date of access: 20.10.2023).
16. Overview of motor vehicle traffic crashes in 2021 // URL: <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/813435> (date of access: 20.10.2023).
17. URL: https://www.peters.senate.gov/imo/media/doc/Letter%20to%20DOT%20re%20AVs_FINAL.pdf (date of access: 20.10.2023).
18. URL: <https://storage.googleapis.com/production-sitebuilder-v1-0-2/682/1123682/a7ws1Yxg/75826f49cbac46c098ab46c96a1943db?fileName=Executives%20AV%20Trucking%20Letter%20to%20Newsom.pdf> (date of access: 20.10.2023).
19. Road Traffic (Autonomous Motor Vehicles) Rules 2017 – Singapore Statutes Online (agc.gov.sg) // URL: <https://www.interregs.com> (date of access: 20.10.2023).
20. URL: https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/who_we_are/statistics_and_publications/Connect/AVs.html (date of access: 20.10.2023).

References

1. Bazhina M.A. Legal regulation of road safety in the era of digitalization // *Road Safety*. 2021. № 4. P. 4–6.

21. Sato N. Summary of Study Group Discussion Topics for Damages Liability Related to Autonomous Cars [M] // New Business Law. 2017.

22. URL: <https://www.loc.gov/item/global-legal-monitor/2022-05-16/japan-road-traffic-act-and-road-transport-vehicle-act-amended/> (date of access: 20.10.2023).

23. Automated vehicle approach.pdf // URL: <https://www.ntc.gov.au/sites/default/files/assets/files/Automated%20vehicle%20approach.pdf> (date of access: 20.10.2023).

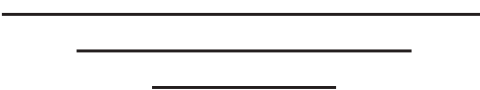
24. URL: https://www.ntc.gov.au/sites/default/files/assets/files/NTC%20Discussion%20Paper%20-%20On-road%20enforcement%20for%20automated%20vehicles_0.pdf (date of access: 20.10.2023).

25. URL: <https://www.blg.com/en/insights/2023/ri/autonomous-vehicle-laws-in-canada-provincial-and-territorial-regulatory-review> (date of access: 20.10.2023).

26. Driverless vehicles: Two years of autonomy on Québec roads // URL: https://www.blg.com/en/insights/2020/05/the-sensor_-_legal-insights-into-autonomous-vehicles-may2020 (date of access: 20.10.2023).

27. Code penal // URL: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006070719/ (date of access: 20.10.2023).

28. Road Traffic (Autonomous Motor Vehicles) Rules 2017 – Singapore Statutes Online (agc.gov.sg) // URL: <https://cms.law/en/int/expert-guides/cms-expert-guide-to-autonomous-vehicles-avs/france> (date of access: 20.10.2023).



Информация об авторах

В.Ф. Васюков – доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения Научного центра БДД МВД России, профессор кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова

Контакты: ул. Поклонная, д. 17, Москва, Россия, 121293

В.Н. Чаплыгина – кандидат юридических наук, доцент, начальник кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова

Контакты: ул. Игнатова, д. 2, Орел, Россия, 302023

Information about the authors

V.F. Vasyukov – Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Chief Researcher of the department for studying problems of regulatory legal and analytical support of the Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation, Professor of the department of criminalistics and preliminary investigation at the department of Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov

Contacts: ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121293

V.N. Chaplygina – Candidate of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor, Head of the department of criminalistics and preliminary investigation at the department of Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov

Contacts: ul. Ignatova, d. 2, Orel, Russia, 302023

Статья поступила в редакцию 23.10.2023; одобрена после рецензирования 30.10.2023; принята к публикации 06.11.2023. The article was submitted 23.10.2023; approved after reviewing 30.10.2023; accepted for publication 06.11.2023.

ИССЛЕДОВАНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ ПРИ НЕПРАВОМЕРНОМ ПЕРЕСЕЧЕНИИ ВОДИТЕЛЕМ СТОП-ЛИНИИ В ПРОЦЕССЕ ВКЛЮЧЕНИЯ ЗАПРЕЩАЮЩЕГО ЖЕЛТОГО СИГНАЛА СВЕТОФОРА

¹Владимир Анатольевич Городокин, ²Владимир Иванович Майоров

¹Южно-Уральский государственный университет

²Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России

¹gorodok_vlad@mail.ru

²1955715@rambler.ru

Аннотация. Рост выявленных правонарушений при проезде перекрестка на запрещающий сигнал светофора влечет попытку водителей доказать неправомерность наказания. Технически нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации, заключающееся в пересечении транспортным средством стоп-линии, устанавливается комплексами видеофиксации, регистрирующими расположение транспортного средства в момент включения запрещающего желтого сигнала светофора, а также транспортного средства, завершившего проезд стоп-линии. Однако не во всех случаях пересечение стоп-линии должно быть наказуемо. В статье изложены факты, показывающие, что в достаточно близких по смыслу ситуациях в одном случае водитель наказан правомерно, в другом – ошибочно. Решение проблемы лежит в нескольких плоскостях: в юридической, лингвистической, технической и АТ-технологии, в частности в изменении программного обеспечения комплексов видеофиксации.

Ключевые слова: светофорное регулирование, желтый сигнал светофора, зеленый мигающий сигнал светофора, «служебное» торможение, торможение в темпе «не прибегая к экстремному», стоп-линия, административный штраф

Для цитирования: Городокин В.А., Майоров В.И. Исследование дорожно-транспортной ситуации при неправомерном пересечении водителем стоп-линии в процессе включения запрещающего желтого сигнала светофора // Современная наука. 2023. № 3. С. 21–28.

Original article

RESEARCH OF THE ROAD TRANSPORT SITUATION IN THE EVENT OF ILLEGAL CROSSING BY A DRIVER STOP LINES IN THE PROCESS OF TURNING ON THE PROHIBITING YELLOW TRAFFIC LIGHT SIGNAL

¹Vladimir A. Gorodokin, ²Vladimir I. Mayorov

¹South Ural State University

²Tyumen Institute for Advanced Training of Employees of the Ministry of Internal Affairs of Russia

¹gorodok_vlad@mail.ru

²1955715@rambler.ru

Abstract. The increase in detected offenses when driving through an intersection with a prohibiting traffic light signal entails an attempt by drivers to prove the illegality of the punishment. Technically, a violation of the Traffic Rules, which consists of a vehicle crossing a stop line, is established by video recording systems that record the location of the vehicle at the moment the prohibitory yellow traffic light turns on, as well as the vehicle that has completed passing the stop line. However, not in all cases crossing the stop line should be punishable. The article presents facts showing that in situations that are quite similar in meaning, in one case the driver was punished lawfully, in the other-wrongly. The solution to the problem lies on several levels: in legal, linguistic, technical and AT technology, in particular in changing the software of video recording systems.

Keywords: traffic light regulation, yellow traffic light, green flashing traffic light, «service» braking, braking at a pace «without resorting to emergency», stop line, administrative fine

For citation: Gorodokin V.A., Mayorov V.I. Research of the road transport situation in the event of illegal crossing by a driver stop lines in the process of turning on the prohibiting yellow traffic light signal // Modern Science. 2023. № 3. P. 21–28.

В последнее время сложилась двусмысленная ситуация в применении требований п. 6.14 Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ).

Согласно ч. 1 п. 6.14 действующей редакции ПДД РФ «Водителям, которые при включении желтого сигнала или поднятии регулировщиком руки вверх не могут остановиться, не прибегая к экстремному торможению в местах, определяемых пунктом 6.13 Правил, разрешается дальнейшее движение» [3].

Проблем в применении указанного пункта ПДД РФ несколько.

Во-первых, абсолютно некорректно с технической точки зрения задан режим снижения скорости,

а именно – «не прибегая к экстремному торможению». При этом в ПДД РФ отсутствует разъяснение ключевого термина «экстремное торможение». Соответственно, возникает вопрос о том, как можно не прибегать к режиму торможения, характер которого не определен и не установлен [9, 13, 14].

Во-вторых, как следует из приведенного выше текста, в нем сделана отсылка к требованиям п. 6.13 ПДД РФ, согласно которым «При запрещающем сигнале светофора (кроме реверсивного) или регулировщика водители должны остановиться перед стоп-линией (знаком 6.16), а при ее отсутствии:

на перекрестке – перед пересекаемой проезжей частью (с учетом п. 13.7 ПДД РФ), не создавая помех пешеходам;

перед железнодорожным переездом – в соответствии с п. 15.4 ПДД РФ;

в других местах – перед светофором или регулировщиком, не создавая помех транспортным средствам и пешеходам, движение которых разрешено» [3].

Проблема применения требований данного пункта ПДД РФ заключается в трактовке двоеточия, стоящего после слов «а при ее отсутствии».

Подавляющим числом правоприменителей текст после двоеточия читается как перечисление мест, где водитель должен остановить транспортное средство. То есть при отсутствии стоп-линии водитель должен остановить транспортное средство:

либо на перекрестке перед пересекаемой проезжей частью;

либо перед железнодорожным переездом в соответствии с п. 15.4 ПДД РФ;

либо в других местах перед светофором или регулировщиком, не создавая помех транспортным средствам и пешеходам, движение которых разрешено.

Вместе с тем данное прочтение требований п. 6.13 ПДД РФ ведет к тому, что при нанесении стоп-линии на значительном расстоянии от пересекаемой проезжей части (нередко 25-35 м), а следовательно, вне границ перекрестка (рис. 1), водитель, не располагающий технической возможностью остановиться перед указанной стоп-линией посредством торможения с неустановленным замедлением (не прибегая к экстренному торможению), получает право на дальнейшее движение и проезд перекрестка, въезжая на пересечение проезжих частей не на желтый, а на красный сигнал светофора, пользуясь при этом приоритетом в движении.

Ситуация становится крайне опасной и с большой долей вероятности может привести к дорожно-транспортному происшествию.

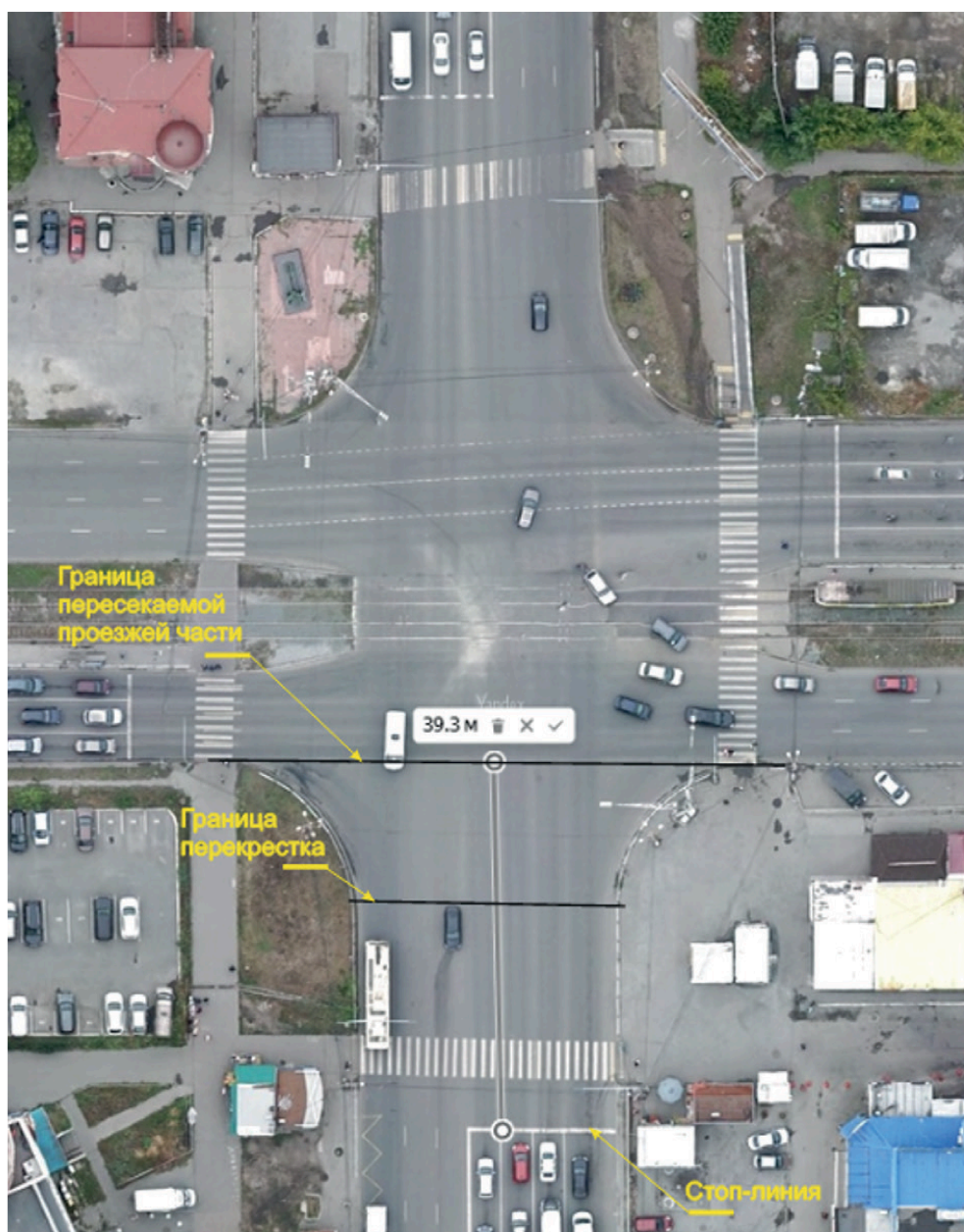


Рисунок 1 – Изображение распространенного варианта дальности нанесения стоп-линии относительно границы пересекаемой проезжей части (39,3 м)

С лингвистической точки зрения двоеточие после слов «а при ее отсутствии» следует рассматривать как необходимость постановки вопроса «Где?». То есть на регулируемом участке улично-дорожной сети при включении запрещающего сигнала светофора необходимо остановиться перед стоп-линией. Дальнейший текст необходимо читать так: «а при отсутствии стоп-линии (где?):»

на перекрестке – следует остановиться перед пересекаемой проезжей частью (с учетом п. 13.7 ПДД РФ), не создавая помех пешеходам;

перед железнодорожным переездом – следует остановиться в соответствии с п. 15.4 ПДД РФ;

в других местах – следует остановиться перед светофором или регулировщиком, не создавая помех транспортным средствам и пешеходам, движение которых разрешено».

При таком прочтении требований п. 6.13 ПДД РФ на перекрестке, изображенном на рисунке 1, водитель автомобиля, не располагающий технической возможностью остановиться у стоп-линии (нанесенной, как видно, за пределами перекрестка), при включении запрещающего желтого сигнала светофора будет располагать технической возможностью остановиться, не выезжая на пересечение проезжих частей (с учетом п. 13.7 ПДД РФ), не создавая помех пешеходам.

То есть водитель не получает права на продолжение движения через перекресток при отсутствии технической возможности остановиться перед нанесенной вне перекрестка стоп-линией в момент включения запрещающего желтого сигнала светофора.

В-третьих, исторически требование останавливаться перед стоп-линией при включении запрещающего желтого сигнала светофора появилось в Правилах дорожного движения более 50 лет назад, в январе 1973 года.

Данное требование в подп. (б) п. 53 было сформулировано следующим образом: «желтый сигнал – предупреждает о смене сигналов светофора и запрещает движение транспортных средств и пешеходов. Водителям, которые при включении сигнала не могли остановиться с учетом требований настоящих Правил перед перекрестком или пешеходным переходом, разрешается дальнейшее движение...» [10].

Здесь, как и во всех последующих редакциях Правил дорожного движения, под дальнейшим движением понимается разрешенный въезд на перекресток и пересечение проезжих частей с получением преимущественного права перед транспортными средствами, начинающими движение на разрешающий сигнал светофора.

Как следует из приведенного текста Правил дорожного движения СССР, изменения, внесенные в п. 6.13 и 6.14 действующих в настоящее время ПДД РФ, минимальны.

В частности, относительно рассматриваемой проблемы изменения коснулись только темпа снижения скорости при включении запрещающего желтого сигнала светофора и места остановки.

Так, место остановки конкретизировано и представлено как стоп-линия, перекресток, железнодорожный переезд и другие места. Соответственно, темп снижения скорости, указанный в Правилах дорожного движения 1973 года, как «не могли остановиться с учетом требований настоящих Правил»,

изменен к 2023 году на «не могут остановиться, не прибегая к экстремному торможению».

И, если в варианте 1973 года было непонятно, что значит остановиться (имеется в виду темп снижения скорости) с учетом требований настоящих Правил, то, как указано выше, в действующих ПДД РФ стало неясным, что значит «не прибегая к экстремному торможению» [3].

Остается невыясненным вопрос о том, к какому торможению следует прибегнуть. С технической точки зрения приемов и, соответственно, темпов снижения скорости существует множество, от движения накатом, включения понижающей передачи или применения служебного торможения до торможения с максимально возможной интенсивностью.

Требование останавливаться при включении запрещающего сигнала светофора в темпе «не прибегая к экстремному торможению» впервые появилось в Правилах дорожного движения СССР в 1987 году.

До этого момента действовало требование, впервые появившееся в 1973 году, указанное выше. До 1973 года действовало требование первых общесоюзных Правил движения по улицам и дорогам Союза ССР 1961 года [1], в которых при включении запрещающего сигнала светофора темп снижения скорости водителю не задавался, и в подп. (а) п. 112 указывалось, что «В светофоре включен желтый сигнал или регулировщик поднял вверх правую руку... приближающиеся транспортные средства должны быть остановлены перед перекрестком» [12] (рис. 2).

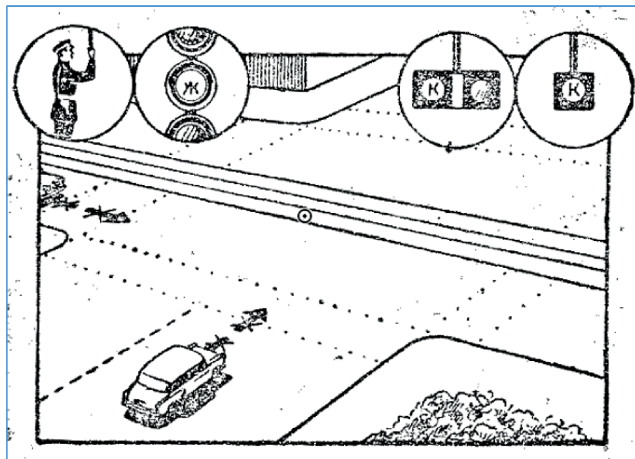


Рисунок 2 – Иллюстрация требования остановки транспортного средства при запрещающем сигнале светофора (1961 г.)

Изменения в Правила дорожного движения, касающиеся требований темпа снижения скорости транспортным средством при включении запрещающего сигнала светофора, были внесены в связи с ратификацией СССР в 1974 году Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года (далее – Конвенция) [11].

В подп. (а, iii) п. 1 ст. 23 Главы III Конвенции требования к водителю транспортного средства предпринимать соответствующие действия при включении запрещающего сигнала светофора сформулированы следующим образом: «An amber light, which shall appear alone or at the same time as the red light; when appearing alone it shall mean that no vehicle may pass the stop line or beyond the level of

the signal unless it is so close to the stop line or signal when the light appears that it cannot safely be stopped before passing the stop line or beyond the level of the signal. Where the signal is placed in the middle or on the opposite side of an intersection the appearance of the amber light shall mean that no vehicle may enter the intersection or move on to a pedestrian crossing at the intersection unless it is so close to the crossing or the intersection when the light appears that it cannot be safely stopped before entering the intersection or moving on to the pedestrian crossing. When shown at the same time as the red light, it shall mean that the signal is about to change, but shall not affect the prohibition of passing indicated by the red light» [11],

что в переводе означает «желтый сигнал светофора может быть включен один или вместе с красным сигналом; при включении только желтого сигнала транспортным средствам запрещено пересекать «стоп-линию» или продвигаться дальше места расположения светофора, за исключением случаев, когда в момент включения данного сигнала транспортное средство располагается от «стоп-линии» или стойки светофора на таком расстоянии, которое не позволит безопасно остановиться. При расхождении светофора на середине или противоположной стороне перекрестка желтый сигнал запрещает транспортным средствам въезжать на пересечение проезжих частей или пешеходный переход, расположенный на перекрестке, за исключением случаев, когда в момент включения данного сигнала транспортное средство располагается от пешеходного перехода или пересечения проезжих частей на расстоянии, не позволяющем безопасно остановиться. Включение желтого сигнала одновременно с красным указывает на предстоящую смену сигнала, однако не отменяет запрета, введенного красным светом».

Иными словами, в Конвенции в качестве места остановки транспортного средства при включении запрещающего сигнала фигурируют стоп-линия, пешеходный переход и граница пересекаемой проезжей части.

Темп же снижения скорости, к которому следует прибегнуть для остановки, сформулирован как возможность «безопасно остановиться».

С технической точки зрения данную формулировку также нельзя признать удачной, так как возможность безопасной остановки включает в себя множество условий, способов и приемов.

Например, безопасность остановки зависит от возможной потери контроля над управляемостью данного транспортного средства, особенно при пониженном коэффициенте сцепления на проезжей части.

На безопасность остановки влияет также тип транспортного средства, движущегося сзади, его тормозные характеристики, в свою очередь, зависящие от степени загрузки и свойств груза, внимания водителя, уровня его водительского мастерства и т.д.

В экспертной среде существуют различные подходы к решению вопроса о наличии или отсутствии у водителя транспортного средства технической возможности остановиться в месте, регламентированном требованиями п. 6.13 ПДД РФ при включении запрещающего сигнала светофора.

Учитывая отсутствие единой, утвержденной и апробированной методики решения данного во-

проса, экспертами используются различные темпы замедления транспортных средств, начиная от «служебного торможения», до «экстренного», включая промежуточные значения.

При этом под «экстренным» торможением понимается такое, при котором водитель имеет возможность реализовать максимально возможное для данных дорожных условий замедление транспортного средства. Безусловно, различные подходы к решению поставленного вопроса приводят к получению зачастую противоположных результатов.

На наш взгляд, темп снижения скорости транспортного средства при включении запрещающего желтого сигнала светофора следует установить в определенном отношении к максимально возможному замедлению при данных дорожных условиях, например, в пределах 75%. Именно такое соотношение будет использовано далее в статье при проведении расчетов.

По данному моменту считаем необходимым предвосхитить несогласие некоторой части специалистов в этой области знаний, отрицающих необходимость введения определенного значения величины замедления, укладываемогося в понятие «не прибегая к экстренному торможению».

Их довод заключается в том, что водитель, особенно водитель малоопытный, не может отграничить один темп торможения от другого.

Авторы полагают, что данный довод не совсем корректный, так как предлагаемые значения темпа снижения скорости предназначены не для водителя транспортного средства, а для экспертов, в задачу которых входит определение наличия или отсутствия технической возможности у водителя выполнить требования Правил дорожного движения. Водитель же в исследуемой дорожно-транспортной ситуации должен принять меры к остановке, обеспечивая при этом безопасность движения.

Вместе с тем следует указать на тот факт, что достаточно продолжительное время в светофорном регулировании перед включением желтого сигнала светофора используется режим мигающего зеленого сигнала.

Анализ текста Конвенции показал, что в момент ее принятия и ратификации требования к действиям водителя при включении зеленого мигающего сигнала светофора отсутствовали.

В Правилах дорожного движения СССР мигающий зеленый сигнал светофора появляется в подп. (а) п. 53 в 1973 году и не регламентирует каких-либо действий водителей, в частности, «мигание зеленого сигнала предупреждает, что время его действия истекает и вскоре будет включен желтый сигнал» [10].

Требования данного пункта Правил дорожного движения практически не изменились. Однако начиная с 1987 года законодатель конкретизирует требование и указывает на тот факт, что «зеленый мигающий сигнал разрешает движение...» [2], сохраняя остальную часть текста неизменной.

Более того, во второй части подп. (а) п. 53 появляется немаловажное дополнение: «Для информирования водителей о времени (в секундах), оставшемся до конца горения зеленого сигнала, могут применяться цифровые табло» [2].

Иными словами, с одной стороны, законодатель усиливает понимание того, что зеленый мигающий

сигнал разрешает движение, то есть не вводит каких-либо ограничений на продолжение движения транспортного средства, с другой – обращает внимание на то, что посредством включения мигающего зеленого сигнала и установки «табло обратного отсчета» водитель дополнительно информируется об оставшемся времени до переключения сигнала светофора, разрешающего движение.

Именно наличие у водителя дополнительной информации о том, что время включения сигнала светофора, разрешающего движение, истекает, в настоящее время привело к тому, что правоохранительные органы и суды начали подвергать наказанию водителей, пересекающих стоп-линию на «желтый» сигнал светофора.

Рассмотрим техническую составляющую деяния, выразившегося в проезде стоп-линии на желтый сигнал светофора.

Согласно ГОСТ Р 52289-2019. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств требования п. 7.5.2 сформулированы следующим образом: «Для светофоров Т.1, Т.3 (любых исполнений и вариантов конструкции), Т.2 любых вариантов конструкции и Т.9 соблюдают последовательность включения сигналов: красный – красный с желтым – зеленый – желтый – красный. При этом длительность сигнала «красный с желтым»



Рисунок 3 – Иллюстрация проезда транспортным средством стоп-линии при включенном запрещающем желтом сигнале светофора

должна быть не более 2 с, длительность желтого сигнала во всех случаях должна быть 3 с» [4].

Как следует из рисунка 3, представляющего собой фрагмент видеофиксации факта пересечения автомобилем Nissan стоп-линии при включенном запрещающем желтом сигнале светофора, с момента переключения сигнала светофора с разрешающего сигнала (вероятнее всего, мигающего зеленого) на запрещающий к моменту пересечения заднего габарита автомобиля стоп-линии продолжительность времени составляла около 1 с (XX:13:27 – XX:13:26 = XX:00:01).

На представленном изображении видно, что за промежуток времени, составляющий около 1 с, автомобиль Nissan преодолевает около 8 м до стоп-линии и около 5 м после ее пересечения. При указанных условиях скорость автомобиля Nissan определяется по формуле (1), приведенной ниже, и составляла около 46,8 км/ч.

$$V_a = \frac{S_{дв}}{t_{дв}} \times 3,6,$$

(1)

где $S_{дв}$ = 13 м – преодолеваемый отрезок пути; $t_{дв}$ = 1 с – продолжительность времени движения на мерном отрезке пути.

$$V_a = \frac{13}{1} \times 3,6 = 46,8 \text{ км/ч.}$$

В свою очередь, двигаясь с установленной скоростью в момент включения запрещающего желтого сигнала светофора, автомобиль Nissan, как указано выше, располагался относительно стоп-линии на расстоянии около 8 м.

При этом неясно, располагал ли водитель автомобиля Nissan возможностью остановить транспортное средство перед стоп-линией при включении запрещающего желтого сигнала светофора.

Остановочный путь автомобиля Nissan определяется по формуле, приведенной ниже [7], и при применении водителем не требуемого ПДД РФ экстренного торможения находился в пределах 22,9 м (2).

$$S_0 = (t_1 + t_2 + 0,5 \times t_3) \times \frac{V_a}{3,6} + \frac{V_a^2}{26 \times J_a}, \quad (2)$$

где $t_1 = 0,6$ с – время реакции водителя при включении запрещающего желтого сигнала светофора после мигающего зеленого [8];

$t_2 = 0,1$ с – время запаздывания срабатывания тормозного привода автомобиля Nissan;

$t_3 = 0,35$ с – время нарастания замедления автомобиля Nissan при применении водителем экстренного торможения;

$V_a = 46,8$ км/ч – скорость движения автомобиля Nissan;

$J_a = 7,3$ м/с² – замедление автомобиля Nissan в исследуемой дорожно-транспортной ситуации [5].

$$S_0 = (0,6 + 0,1 + 0,5 \times 0,35) \times \frac{46,8}{3,6} + \frac{46,8^2}{26 \times 7,3} = 22,9 \text{ м.}$$

Сравнивая расстояние от автомобиля Nissan до стоп-линии в момент включения запрещающего желтого сигнала светофора, составляющее около 8 м, и величину остановочного пути автомобиля Nissan, находящегося в пределах 22,9 м, можно сделать вывод об отсутствии у водителя данного транспортного средства технической возможности остановиться перед стоп-линией с помощью как «экстренного», так и не прибегая к «экстремному» торможению в момент включения запрещающего желтого сигнала светофора.

Согласно требованиям п. 6.14 ПДД РФ водитель автомобиля Nissan в исследуемой дорожно-транспортной ситуации получал право на продолжение движения через перекресток, и, следовательно, на первый взгляд, наказание за пересечение стоп-линии при включенном сигнале светофора вынесено неправомерно.

Рассмотрим дорожно-транспортную ситуацию, связанную с пересечением автомобилем Nissan стоп-линии при включенном запрещающем желтом сигнале светофора, более подробно.

Согласно ГОСТ Р 52289-2019. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств требования п. 7.5.3 сформулированы следующим образом: «Режим работы светофорной сигнализации с использованием светофоров Т.1, Т.3 (любых исполнений и вариантов конструкции), Т.2 и Т.8 любых вариантов конструкции, а также Т.9 может предусматривать мигание зеленого сигнала в течение 3 секунд непосредственно перед его включением с частотой одно мигание в секунду (допускается отклонение от указанной частоты 10%), для светофоров П.1 и П.2 любых вариантов конструкции, а также дополнительных секций светофоров Т.1 и Т.3 такой режим является обязательным» [4].

Иными словами, перед включением на светофоре запрещающего желтого сигнала с большой долей вероятности включался режим мигающего зеленого сигнала.

Продолжительность включения данного режима работы светофора составляла 3 с. При указанных условиях в момент включения на светофоре мигающего зеленого сигнала автомобиль Nissan располагался относительно стоп-линии на расстоянии около 47 м (3).

$$S_a = \frac{V_a}{3,6} \times t_{мз} + \Delta S, \quad (3)$$

где $t_{мз} = 3$ с – продолжительность включения мигающего зеленого сигнала светофора [4];

$\Delta S = 8$ м – дальность расположения автомобиля Nissan относительно стоп-линии в момент включения запрещающего желтого сигнала светофора;

$V_a = 46,8$ км/ч – скорость движения автомобиля Nissan.

$$S_a = \frac{46,8}{3,6} \times 3 + 8 = 47 \text{ м.}$$

Для того, чтобы решить вопрос о правомерности наказания водителя автомобиля Nissan, осуществившего пересечение стоп-линии на запрещающий желтый сигнал светофора, необходимо ответить на несколько вопросов.

Во-первых, какие действия должен предпринимать водитель транспортного средства при включении мигающего зеленого сигнала светофора. Во-вторых, располагал ли водитель данного транспортного средства возможностью выполнить указанные действия.

С одной стороны, законодатель указывает на тот факт, что зеленый мигающий сигнал светофора разрешает движение, то есть не вводит каких-либо ограничений на продолжение движения транспортного средства, с другой – обращает внимание на то, что водитель при включении мигающего зеленого сигнала, в особенности при наличии табло обратного отсчета, дополнительно информируется о продолжительности оставшегося времени до включения сигнала светофора, разрешающего движение.

В п. 6.13, 6.14 ПДД РФ ответ на вопрос о том, какие действия должен предпринимать водитель в исследуемой дорожно-транспортной ситуации, отсутствует.

Обратимся к 10 разделу ПДД РФ, в котором устанавливается регламент выбора водителем скоростного режима движения. Так, второе предложение ч. 1 п. 10.1 ПДД РФ сформулировано следующим образом: «Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил».

В данном случае приведенное выше требование следует понимать таким образом, что при наличии у водителя необходимой информации он должен привести скорость транспортного средства к такой величине, двигаясь с которой он сможет надлежащим образом выполнить требование п. 6.13 ПДД РФ и, не подвергая опасности себя и других участников движения, остановить транспортное средство в местах, регламентированных требованиями данного пункта ПДД РФ.

Возникает вопрос о том, как должен действовать водитель для приведения скорости в соответ-

ствии со сложившейся дорожно-транспортной ситуацией при включении мигающего зеленого сигнала светофора.

С технической точки зрения данная ситуация должна быть квалифицирована как штатная, то есть такая, при которой действия водителя по управлению транспортным средством не выходят за рамки комфортных условий.

В части снижения скорости комфортная дорожно-транспортная ситуация сохраняется как для водителя и пассажиров данного транспортного средства, так и для иных участников движения, когда торможение водитель осуществляет, не выходя за рамки «служебного» торможения. При этом величина замедления с технической точки зрения не должна выходить за пределы 3 м/с^2 .

Таким образом, в момент включения на светофоре «мигающего зеленого» сигнала, по сути, водитель получает информацию, которой не имеет права пренебрегать, о том, что не более чем через 3 с произойдет смена разрешающего сигнала светофора на запрещающий.

По нашему мнению, водитель, безусловно, должен реагировать на данную информацию.

Возникает вопрос, каким образом должен реагировать водитель на информацию о том, что время разрешающего сигнала светофора истекает. С технической точки зрения момент начала мигания зеленого сигнала не представляет опасности для движения.

Следовательно, требовать от водителя применения снижения скорости в темпе, сопоставимом с «экстренным» торможением, неправомерно, так как данное требование допустимо только в соответствии с ч. 2 п. 10.1 ПДД РФ: «При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства» [3].

Более того, согласно требованиям п. 10.5 ПДД РФ «Водителю запрещается:

превышать максимальную скорость, определенную технической характеристикой транспортного средства;

превышать скорость, указанную на опознавательном знаке «Ограничение скорости», установленном на транспортном средстве;

создавать помехи другим транспортным средствам, двигаясь без необходимости со слишком малой скоростью;

резко тормозить, если это не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия» [3].

Исследуемая фаза дорожно-транспортной ситуации не требовала от водителя предотвращения дорожно-транспортного происшествия.

На основании вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что при включении на светофоре «мигающего зеленого» сигнала, водитель транспортного средства, реагируя на данное изменение дорожно-транспортной ситуации, не вышедшей за пределы «штатной», должен, применяя «служебное» торможение, привести скорость транспортного средства к величине, позволяющей к моменту включения запрещающего «желтого» сигнала остановиться перед местом, регламентированным требованиями п. 6.13 ПДД РФ, не прибегая при

этом к режиму торможения, описанному выше, замедление при котором не должно превышать 75% от максимально эффективного в данных дорожных условиях.

Указанный способ ступенчатого снижения скорости с технической точки зрения следует квалифицировать как комбинированный, при котором, первичное снижение скорости осуществляется «служебным» торможением, с последующим переходом в требуемый момент времени к более интенсивной фазе торможения – «не прибегая к экстренному».

Возвращаясь к рассматриваемому выше примеру наказания водителя автомобиля Nissan за пересечение стоп-линии при включении запрещающего «желтого» сигнала светофора, определим, располагал ли водитель данного транспортного средства возможностью выполнить требование п. 6.13 ПДД РФ, руководствуясь требованиями 2-го предложения ч. 1 п. 10.1 ПДД РФ, применяя комбинированный способ торможения.

Остановочный путь автомобиля Nissan при применении водителем «служебного» торможения определяется по приведенной ниже формуле и находился в пределах $44,7 \text{ м}$ (4).

$$S_{\text{сл}} = (t_{11} + t_2 + 0,5 \times t_3) \times \frac{V_a}{3,6} + \frac{V_a^2}{26 \times J_{\text{сл}}}, \quad (4)$$

где $t_{11} = 1,0 \text{ с}$ – время реакции водителя при включении мигающего зеленого сигнала светофора после постоянного зеленого;

$t_2 = 0,1 \text{ с}$ – время запаздывания срабатывания тормозного привода автомобиля Nissan;

$t_3 = 0,35 \text{ с}$ – время нарастания замедления автомобиля Nissan при применении водителем служебного торможения;

$V_a = 46,8 \text{ км/ч}$ – скорость движения автомобиля Nissan;

$J_{\text{сл}} = 3,0 \text{ м/с}^2$ – замедление автомобиля Nissan в исследуемой дорожно-транспортной ситуации при применении «служебного» торможения [6].

$$S_{\text{сл}} = (1,0 + 0,1 + 0,5 \times 0,35) \times \frac{46,8}{3,6} + \frac{46,8^2}{26 \times 3,0} = 44,7 \text{ м}.$$

Как указано выше, в момент включения мигающего зеленого сигнала светофора автомобиль Nissan располагался относительно стоп-линии на расстоянии около 47 м .

Сравнивая между собой величину остановочного пути автомобиля Nissan при применении служебного торможения, находящегося в пределах $44,7 \text{ м}$, с дальностью расположения данного транспортного средства относительно стоп-линии в момент включения мигающего зеленого сигнала светофора, составляющей 47 м , можно сделать вывод о том, что в исследуемой дорожно-транспортной ситуации водитель автомобиля Nissan, руководствуясь требованиями 2-го предложения ч. 1 п. 10.1 ПДД РФ, располагал технической возможностью, не выходя за рамки «штатной» ситуации, применяя служебное торможение, выполнить требования п. 6.13 ПДД РФ.

Иными словами, несоответствие действий водителя автомобиля Nissan требованиям ч. 1 п. 10.1 ПДД РФ привело к неправомерному пересечению стоп-линии при включенном запрещающем желтом сигнале светофора.

В этой связи возникает вопрос, всегда ли выезд транспортного средства за границу стоп-линии при включенном запрещающем желтом сигнале светофора свидетельствует о несоответствии действий водителя требованиям ч. 1 п. 10.1 и п. 6.13 ПДД РФ. «Нет, не всегда», – можно ответить, опережая расчеты, которые будут представлены во второй части статьи.

Список источников

1. Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР. Минск: типография им. Сталина, 1961. 144 с.
2. Правила дорожного движения. Введены в действие с 1 января 1987 г. Свердловск: Уральский рабочий, 1988. 64 с.
3. Правила дорожного движения Российской Федерации. М.: ООО «Запчасти», 2023. 64 с.
4. ГОСТ Р 52289-2019. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 20.09.2023).
5. Григорян В.Г., Григорян А.В. Применение в экспертной практике параметров торможения автотранспортных средств: методические рекомендации для экспертов. М.: ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России, 2021. 40 с.
6. Иванов В.Н. Наука управления автомобилем. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Транспорт, 1990. 224 с.
7. Судебная автотехническая экспертиза / под ред. В.А. Иларионова. М.: ВНИИСЭ, 1980. Ч. 2. 491 с.
8. Суворов Ю.Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. М., 2003.
9. Майоров В.И. Оптимизация положений пункта 6.14 Правил дорожного движения Российской Федерации с учетом экспертной и правоприменительной практики // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1(28). С. 20–22.
10. Правила дорожного движения. Введены в действие с 1 января 1973 г. Утверждены приказом Министерства Внутренних дел СССР от 25 августа 1972 года. Челябинск: Южно-уральское книжное издательство, 1972. 26 с.
11. URL: <https://unece.org/DAM/trans/conventn/signalse.pdf> (дата обращения: 20.09.2023).
12. Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР: введены в действие с 1 января 1961 года распоряжением Совета Министров РСФСР от 25 октября 1960 года. М.: Автотрансиздат, 1963. 68 с.
13. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2021 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 128 с.

14. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2022 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 126 с.

References

1. Rules for driving on the streets of cities, towns and roads of the USSR. Minsk: printing house named after Stalin, 1961. 144 p.
2. Traffic rules. Entered into force on 01.01.1987. Sverdlovsk: Uralsky Rabochiy, 1988. 64 p.
3. Traffic rules of the Russian Federation. M.: LLC «Zapchasti», 2023. 64 p.
4. GOST R 52289-2019. National standard of the Russian Federation. Technical means of organizing traffic. Rules for the use of road signs, markings, traffic lights, road barriers and guiding devices // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 20.09.2023).
5. Grigoryan V.G., Grigoryan A.V. Application of vehicle braking parameters in expert practice: methodological recommendations for experts. M.: Russian Federal Center for Forensic Expertise of the Ministry of Justice of the Russian Federation, 2021. 40 p.
6. Ivanov V.N. The science of driving. 3rd ed., revised. and additional. M.: Transport, 1990. 224 p.
7. Forensic automotive technical examination / ed. V.A. Ilarionov. M.: All-Union Scientific Research Institute of Forensic Expertise, 1980. Part 2. 491 p.
8. Suvorov Yu.B. Forensic road transport examination. M., 2003.
9. Mayorov V.I. Optimization of the provisions of paragraph 6.14 of the Traffic Rules of the Russian Federation, taking into account expert and law enforcement practice // Road Safety. 2023. № 1(28). P. 20–22.
10. Traffic rules. Entered into force on January 1, 1973. Approved by order of the USSR Ministry of Internal Affairs dated 25.08.1972. Chelyabinsk: South Ural Book Publishing House, 1972. 26 p.
11. URL: <https://unece.org/DAM/trans/conventn/signalse.pdf> (date of access: 20.09.2023).
12. Rules for driving on the streets and roads of the USSR: put into effect on 01.01.1961 by order of the Council of Ministers of the RSFSR dated 25.10.1960. M.: Avtotransizdat, 1963. 68 p.
13. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Isaev M.M. et al. Law enforcement activities in the field of road safety in 2021: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2022. 128 p.
14. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Isaev M.M. et al. Law enforcement in the field of road safety in 2022: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2023. 126 p.

Информация об авторах

В.А. Городокин – кандидат юридических наук, профессор кафедры «Автомобильный транспорт» Южно-Уральского государственного университета

Контакты: проспект Ленина, д. 76, Челябинск, Россия, 454080

В.И. Майоров – доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры административной деятельности органов внутренних дел Тюменского института повышения квалификации сотрудников Министерства внутренних дел Российской Федерации

Контакты: ул. Амурская, д. 75, Тюмень, Россия, 625049

Information about the authors

V.A. Gorodokin – Candidate of Sciences in Technology, Professor of the department of Automotive Transport South Ural State University
Contacts: prospect Lenina, d. 76, Chelyabinsk, Russia, 454080

V.I. Mayorov – Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Professor Department of Administrative Activities of the Internal Affairs Bodies of Tyumen Institute for Advanced Training of Employees of the Ministry of Internal Affairs of Russia

Contacts: ul. Amurskaya, d. 75, Tyumen, Russia, 625049

Статья поступила в редакцию 18.10.2023; одобрена после рецензирования 25.10.2023; принята к публикации 01.11.2023.
The article was submitted 18.10.2023; approved after reviewing 25.10.2023; accepted for publication 01.11.2023.

РЕАЛИЗАЦИЯ ОСОБЕННОСТЕЙ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ (НАДЗОРА) В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Максим Михайлович Исаев
Научный центр БДД МВД России
misaev56@mvd.ru

Аннотация. Рассматриваются результаты осуществления отдельных направлений федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения в 2022 году с учетом особенностей, предписанных постановлением Правительства Российской Федерации от 10 марта 2022 года № 336, связанных с ослаблением административного давления на субъекты, осуществляющие предпринимательскую и иную экономическую деятельность. Проводится сопоставление с показателями дорожно-транспортной аварийности.

Ключевые слова: административное правонарушение, безопасность дорожного движения, контрольное (надзорное) мероприятие, особенности, предписание, федеральный государственный контроль (надзор)

Для цитирования: Исаев М.М. Реализация особенностей осуществления федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения // Современная наука. 2023. № 3. С. 29–33.

Original article

IMPLEMENTATION OF THE SPECIFICS OF THE IMPLEMENTATION OF FEDERAL STATE CONTROL (SUPERVISION) IN THE FIELD OF ROAD SAFETY

Maxim M. Isaev
Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
misaev56@mvd.ru

Abstract. The article discusses the results of the implementation of certain areas of federal state control (supervision) in the field of road safety in 2022, taking into account the features prescribed by the Decree of the Government of the Russian Federation № 336 of 10.03.2022, related to the easing of administrative pressure on entities engaged in entrepreneurial and other economic activities. Comparison with indicators of road traffic accidents is carried out.

Keywords: administrative offense, traffic safety, control (supervisory) event, features, prescription, federal state control (supervision)

For citation: Isaev M.M. Implementation of the specifics of the implementation of federal state control (supervision) in the field of road safety // Modern Science. 2023. № 3. P. 29–33.

Концепция реализации государственного контроля (надзора) в свете недавней административной реформы сводится к максимальному снижению административного давления на субъекты, осуществляющие предпринимательскую и иную экономическую деятельность, приоритетному принятию профилактических мер [1], что является весьма устоявшимся подходом [2, 3].

Сложившаяся в Российской Федерации в 2022 году политическая и социально-экономическая обстановка предопределила необходимость принятия дополнительных мер, нашедших отражение в постановлении Правительства Российской Федерации от 10 марта 2022 года № 336 (далее – Постановление № 336).

Указанным нормативным правовым актом установлены особенности организации и осуществления государственного контроля (надзора), муниципального контроля в 2022 году с перспективой на ближайшее время [4].

Согласно п. 1 Постановления № 336 в 2022 году не проводились плановые контрольные (надзорные) мероприятия (далее – КНМ) за исключением отдельных объектов контроля (надзора).

Внеплановые КНМ проводились в особых случаях, в том числе при условии обязательного согласования с органами прокуратуры, по поручению Президента Российской Федерации, отдельных должностных лиц, занимающих государственные должности. Обобщенно условием проведения таких КНМ являлся факт причинения вреда охраняемым ценностям или создания непосредственной угрозы его причинения.

Одновременно с этим изменения коснулись и возбуждения дел об административных правонарушениях, выражающихся в несоблюдении обязательных требований, которые с 25 июля 2022 года в соответствии с ч. 3.1 ст. 28.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) могли быть возбуждены только после проведения КНМ во взаимодействии с контролируемым лицом.

Можно сказать, что введены беспрецедентные меры ограничений при осуществлении государственного и муниципального контроля в стране, призванные ослабить административное давление на бизнес и способствовать экономической активности [5].

Исключением не стала и сфера безопасности дорожного движения.

В 2022 году количество предписаний, выданных в рамках дорожного надзора¹, снизилось более чем в 40 раз, что связано с установленной необходимостью выдачи предписания только по результатам КНМ во взаимодействии с контролируруемыми лицами на основании п. 7(1) Постановления № 336, который в настоящее время утратил силу.

Существенное снижение отмечено и по количеству выданных представлений по КоАП РФ и Федеральному закону от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции». Снижение количества перечисленных актов реагирования может объясняться особенностями организации и осуществления контроля (надзора) в 2022 году (рис. 1).

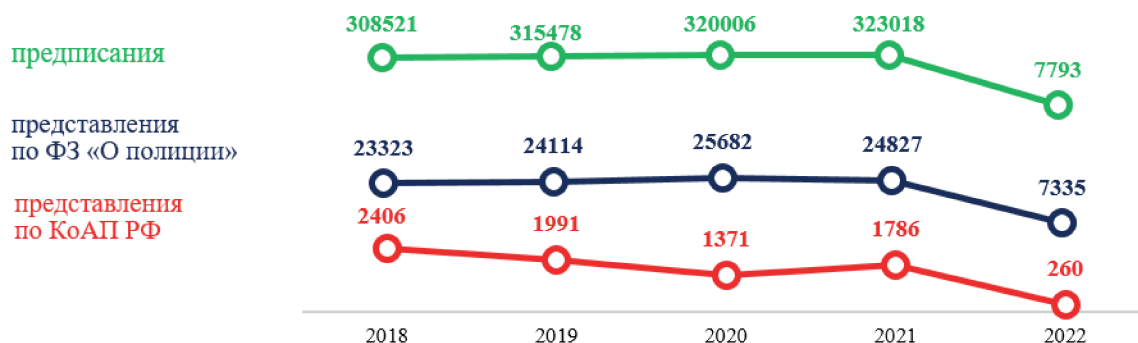


Рисунок 1 – Акты реагирования, выданные в рамках дорожного надзора

По сравнению с предшествующим годом почти вдвое снизилось количество возбужденных дел

об административных правонарушениях по линии дорожного надзора и составило около 29 тыс. (рис. 2).

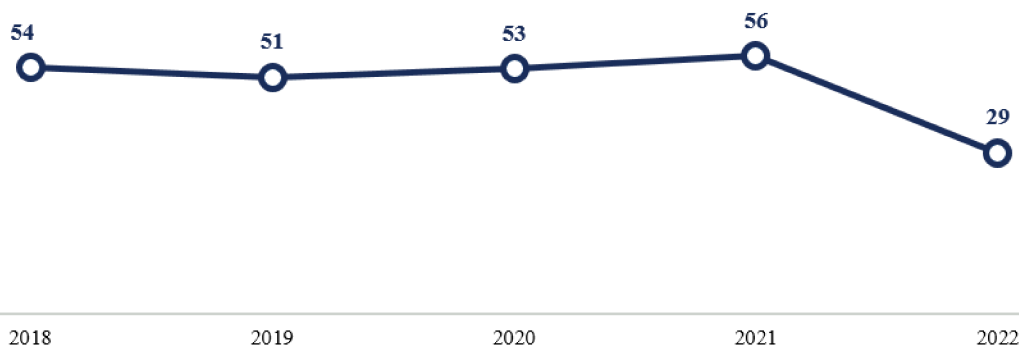


Рисунок 2 – Количество дел об административных правонарушениях, возбужденных по линии дорожного надзора (тыс.)

Пропорционально снизилось количество дел, возбужденных по самой распространенной в рассматриваемом направлении ст. 12.34 КоАП РФ, устанавливающей ответственность за несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения (далее – БДД) при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений (далее – несоблюдение требований при осуществлении дорожной деятельности), в том числе если это повлекло причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего.

По таким фактам в 2022 году всего возбуждено около 24 тыс. (-39,8%) дел об административных правонарушениях.

По устоявшейся тенденции количество дорожно-транспортных происшествий, на местах которых установлены нарушения обязательных требований к содержанию дорог (далее – ДТП с НДУ), превысило количество всех дел об административных правонарушениях, возбужденных по фактам несоблюдения требований по обеспечению БДД при осуществлении дорожной деятельности (ст. 12.34 КоАП РФ) [6].

¹Здесь и далее под дорожным надзором понимается осуществляемый Госавтоинспекцией федеральный государственный контроль (надзор) в области безопасности дорожного движения за соблюдением обязательных требований к содержанию дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов и линий городского наземного электрического транспорта, влияющих на БДД, к проведению строительных, ремонтных и иных работ, осуществлению деятельности, оказывающей влияние на БДД, к установке и эксплуатации технических средств организации дорожного движения и иных элементов обустройства автомобильных дорог.

Заслуживает внимания, что на протяжении нескольких лет их количественное соотношение постепенно стабилизировалось, достигнув разницу

в 1,1 раза в 2021 году [7]. В 2022 году их количество различалось более чем в полтора раза, что аналогично тенденциям 2018 года [8] (рис. 3).

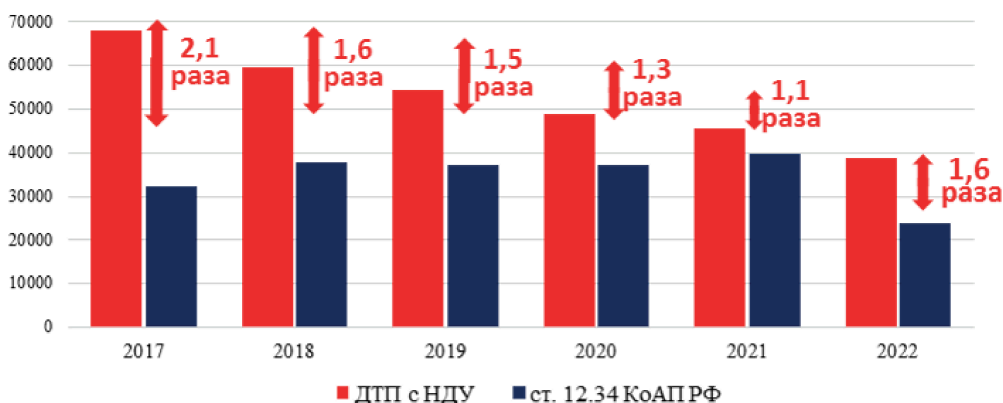


Рисунок 3 – Соотношение количества ДТП с НДУ и дел об административных правонарушениях, возбужденных по ст. 12.34 КоАП РФ

Схожими тенденциями характеризуются результаты осуществления Госавтоинспекцией технического надзора².

Так, например, в 2022 году в связи с выпуском на линию транспортного средства (далее – ТС), имеющего неисправности или переоборудованного без соответствующего разрешения, по ч. 2 ст. 12.31 КоАП РФ возбуждено около 17 тыс. дел об адми-

нистративных правонарушениях, что вдвое ниже по сравнению с предшествующим годом.

При этом зарегистрировано 183 (+2,8%) ДТП с участием ТС, эксплуатируемых хозяйствующими субъектами при наличии неисправностей, число погибших в них возросло почти в два раза и составило 60 человек, что стало максимальным значением за последние 5 лет³ (рис. 4).

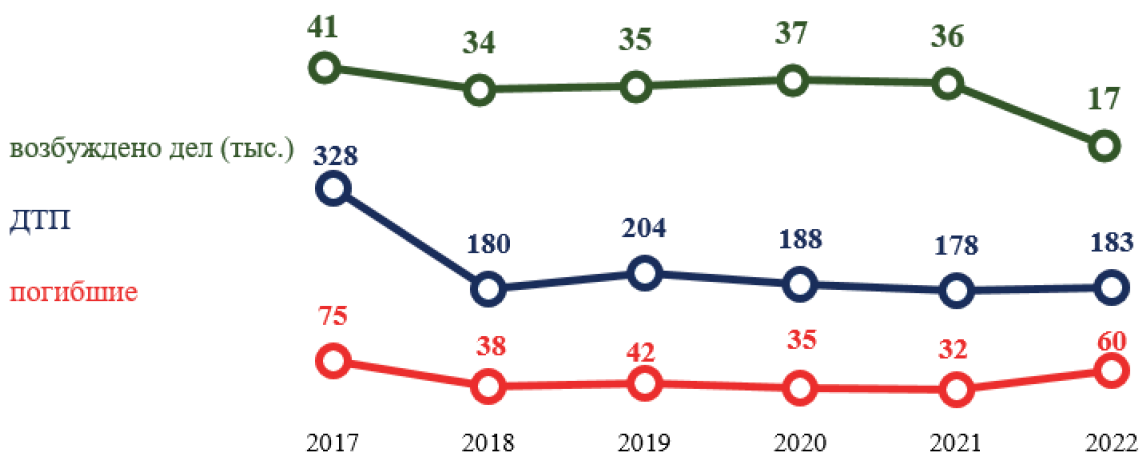


Рисунок 4 – Количество дел об административных правонарушениях, возбужденных по фактам эксплуатации ТС с неисправностями, и ДТП с участием ТС, эксплуатируемых хозяйствующими субъектами с неисправностями

² Здесь и далее под техническим надзором понимается осуществляемый Госавтоинспекцией федеральный государственный контроль (надзор) в области БДД за соблюдением обязательных требований к конструкции и техническому состоянию находящихся в эксплуатации транспортных средств, прицепов к ним и предметов их дополнительного оборудования, а также к изменению конструкции зарегистрированных в установленном порядке автотранспортных средств и прицепов к ним, к перевозкам пассажиров и грузов, эксплуатации ТС.

³ Принимаются во внимание ДТП с участием ТС, фактически эксплуатируемых хозяйствующими субъектами в целях осуществления экономической и иной деятельности. Эксплуатация ТС с неисправностями предполагает, что неисправности возникли не в процессе движения ТС, а до начала движения.

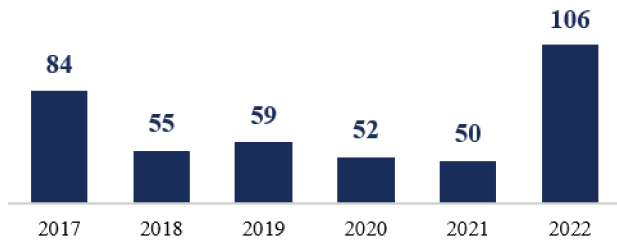


Рисунок 5 – Количество ДТП с технически неисправными ТС в расчете на 10 тыс. пресеченных нарушений по ч. 2 ст. 12.31 КоАП РФ

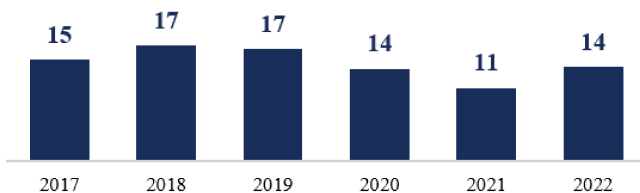


Рисунок 7 – Количество ДТП с участием водителей, находящихся в состоянии опьянения или не имеющих права управления, в расчете на 100 пресеченных нарушений по ст. 12.32 КоАП РФ

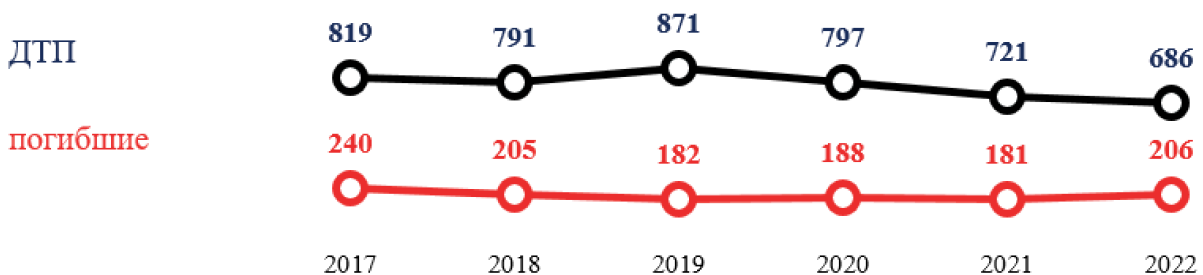


Рисунок 6 – Количество ДТП с участием водителей, управлявших ТС (хоз. субъектов) в состоянии опьянения или не имеющих права управления

Завершая рассмотрение особенностей осуществления отдельных видов надзора в области БДД, необходимо отметить, что на фоне снижения административного давления на субъекты, осуществляющие предпринимательскую и иную экономическую деятельность, произошло усугубление состояния аварийности по отдельным направлениям.

Безусловно, установление непосредственной причинно-следственной связи между этими явлениями требует дополнительной проработки. Однако приведенные в рамках статьи сведения и закономерности в очередной раз подчеркивают необходимость грамотного риск-ориентированного подхода к осуществлению надзора в области БДД.

Правильное определение потенциальных угроз в сложившихся условиях особенно актуально в це-

Одновременно с этим в два раза увеличилось количество ДТП с технически неисправными ТС в расчете на 10 тыс. всех дел, возбужденных за совершение указанного правонарушения⁴.

В 2022 году на каждые 10 тыс. пресеченных нарушений, связанных с эксплуатацией технически неисправных ТС (ч. 2 ст. 12.31 КоАП РФ), пришлось 106 ДТП с технически неисправными ТС, в то время как в 2021 году данный показатель составил 50 ДТП (рис. 5).

По фактам допуска к управлению ТС водителя, находящегося в состоянии опьянения либо не имеющего права управления (ст. 12.32 КоАП РФ), в 2022 году в отношении хозяйствующих субъектов и ДЛ возбуждено около 4,8 тыс. дел.

Несмотря на то, что количество ДТП с участием водителей, которые, находясь в состоянии опьянения или не имея права управления, управляли ТС, эксплуатируемыми хозяйствующими субъектами в целях экономической и иной деятельности, снизилось, число погибших в них возросло на 13,8%. Всего зарегистрировано 686 таких ДТП, в которых погибли 206 человек (рис. 6).

Также возросло количество ДТП с участием водителей, управлявших ТС⁵ в состоянии опьянения или не имеющих права управления, в расчете на 100 пресеченных фактов допуска таких водителей к управлению ТС (рис. 7).

лях предотвращения вреда охраняемым законом ценностям. Важно своевременно принять необходимые меры к хозяйствующему субъекту, не допустив при этом чрезмерного и безосновательного ограничения его прав.

Список источников

1. Антонов С.Н., Баканов К.С. Развитие учения И.И.Веремеенко о соотношении контрольно-надзорной и административно-юрисдикционной деятельности в области дорожного движения // Административное право и процесс. 2023. № 3. С. 31–35.
2. Баканов К.С., Антонов С.Н., Ляхов П.В. и др. Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011-2020 годах: аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 368 с.

⁴Предполагая, что факт эксплуатации хозяйствующим субъектом ТС с неисправностями подлежит квалификации по ч. 2 ст. 12.31 КоАП РФ, количество ДТП отождествлено с количеством дел об административных правонарушениях.

⁵ТС, фактически эксплуатируемые хозяйствующими субъектами в целях осуществления экономической и иной деятельности.

3. Лопарев Е.А., Ермаганбетов А.С., Шестериков Н.А. Результаты и направленность федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2021. № 1. С. 26–32.

4. Постановление Правительства РФ от 10 марта 2022 г. № 336 «Об особенностях организации и осуществления государственного контроля (надзора), муниципального контроля» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.05.2023).

5. Горяинов А.И. Некоторые вопросы совершенствования нормативно-правовой основы федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1(28). С. 33–40.

6. Баканов К.С., Антонов С.Н., Исаев М.М. Реформа законодательства о контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения в части дорожного надзора // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1(28). С. 40–52.

7. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2021 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. С. 78.

8. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2022 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. С. 72.

References

1. Antonov S.N., Bakanov K.S. The development of the teachings of I.I. Veremeenko on the correlation of control and supervisory and administrative-jurisdictional activities

in the field of traffic // Administrative law and process. 2023. № 3. P. 31–35.

2. Bakanov K.S., Antonov S.N., Lyakhov P.V. et al. The state and trends of road safety in the Russian Federation in 2011–2020: analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2022. 368 p.

3. Loparev E.A., Ermaganbetov A.S., Shestikov N.A. Results and the focus of federal state supervision in the field of road safety // Road Safety. 2021. № 1. P. 26–32.

4. Decree of the Government of the Russian Federation dated 10.03.2022 № 336 «On the specifics of the organization and implementation of state control (supervision), municipal control» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.05.2023).

5. Goryainov A.I. Some issues of improving the regulatory framework of federal state control (supervision) in the field of road safety // Road Safety. 2023. № 1(28). P. 33–40.

6. Bakanov K.S., Antonov S.N., Isaev M.M. Reform of legislation on control (supervision) in the field of road safety in terms of road supervision // Road safety. 2023. № 1(28). P. 40–52.

7. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Isaev M.M. et al. Law enforcement activities in the field of road safety in 2021: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2022. P. 78.

8. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Isaev M.M. et al. Law enforcement activities in the field of road safety in 2022: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2023. P. 72.

Информация об авторе

М.М. Исаев – старший научный сотрудник отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения Научного центра БДД МВД России

Контакты: ул. Поклонная, д. 17, Москва, Россия, 121293

Information about the author

M.M. Isaev – Senior researcher of the department for the study of problems of regulatory legal and analytical support Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

Contacts: ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121293

Статья поступила в редакцию 16.08.2023; одобрена после рецензирования 23.08.2023; принята к публикации 30.08.2023. The article was submitted 16.08.2023; approved after reviewing 23.08.2023; accepted for publication 30.08.2023.

ТРАНСФОРМАЦИЯ ПРЕДРЕЙСОВЫХ И ПОСЛЕРЕЙСОВЫХ МЕДИЦИНСКИХ ОСМОТРОВ С УЧЕТОМ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ТЕЛЕМЕДИЦИНСКИХ ТЕХНОЛОГИЙ

Павел Владимирович Ляхов
 Научный центр БДД МВД России
 pliakhov2@mvd.ru

Аннотация. В статье рассматриваются пути совершенствования порядка проведения предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров после внедрения телемедицинских технологий в механизм медицинского допуска водителей к управлению транспортными средствами. С учетом возможностей телемедицинских технологий обосновывается необходимость наличия порядка и периодичности проведения таких осмотров в зависимости от вида перевозок.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, медицинский осмотр водителей, телемедицинские технологии

Для цитирования: Ляхов П.В. Трансформация предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров с учетом возможностей телемедицинских технологий // Современная наука. 2023. № 3. С. 34–38.

Original article

TRANSFORMATION OF PRE-TRIP AND POST-TRIP MEDICAL EXAMINATIONS TAKING INTO ACCOUNT THE CAPABILITIES OF TELEMEDICINE TECHNOLOGIES

Pavel V. Lyakhov
 Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
 pliakhov2@mvd.ru

Abstract. This article discusses ways to improve the procedure for conducting pre-trip and post-trip medical examinations after the introduction of telemedicine technologies into the mechanism of medical admission of drivers to driving vehicles. Taking into account the capabilities of telemedicine technologies, the necessity of having an order and frequency of such inspections, depending on the type of transportation, is justified.

Keywords: road safety, medical examination of drivers, telemedicine technologies

For citation: Lyakhov P.V. Transformation of pre-trip and post-trip medical examinations taking into account the capabilities of telemedicine technologies // Modern Science. 2023. № 3. P. 34–38.

В настоящее время в рамках медицинского обеспечения безопасности дорожного движения реализуется несколько форм медицинского контроля состояния здоровья: как общие для всех водителей, так и отдельные для профессиональных водителей.

Для всех водителей предусмотрено обязательное медицинское освидетельствование, прохождению которого в соответствии со ст. 23 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [1] (далее – ФЗ о БДД) подлежат кандидаты в водители, а также водители при замене водительского удостоверения.

Для профессиональных водителей также предусмотрены обязательные медицинские осмотры (далее – медосмотры): предварительные, периодические, внеочередные, а также предрейсовые и послерейсовые.

В статье особое внимание уделено именно предрейсовым и послерейсовым медосмотрам, так как применительно к профессиональным водителям они являются самой массовой формой контроля [2].

Предрейсовые медосмотры проводятся в целях выявления признаков воздействия вредных и (или) опасных производственных факторов (далее – вредное воздействие), состояний и заболеваний, препятствующих выполнению трудовых обязанностей (далее – заболевания), в том числе алкоголь-

ного, наркотического или иного токсического опьянения и остаточных явлений такого опьянения [3].

Медосмотры направлены на выявление признаков вредного воздействия трудового процесса на состояние здоровья работников, острых профессиональных заболеваний, признаков алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения [4] и выполняют несколько функций:

предотвращают выход на рабочее место человека, который в силу своего физиологического состояния (заболевания или опьянения) не способен полноценно и безопасно выполнять свои трудовые обязанности (предрейсовые и послерейсовые медосмотры);

выявляют негативное влияние на состояние здоровья вредных производственных факторов и (или) трудового процесса (предрейсовые и послерейсовые медосмотры);

выявляют и пресекают факты нарушения трудовой дисциплины (нахождение в состоянии опьянения) (послерейсовые медосмотры).

Остановимся более подробно на конкретных видах предрейсовых и послерейсовых медосмотров в зависимости от вида перевозок и транспортных средств (далее – ТС).

В соответствии с ч. 3 ст. 23 ФЗ о БДД предрейсовые медосмотры проводятся в обязательном порядке в отношении профессиональных водителей ТС, за исключением водителей экстренных опера-

тивных служб, выезжающих по вызову, а послерейсовые медосмотры в обязательном порядке проводятся в отношении водителей, осуществляющих перевозку пассажиров или опасных грузов [1].

Кроме того, согласно разъяснениям Минздрава России от 2003 года медицинские работники на основе анализа результатов предрейсовых медосмотров (причин отстранения) должны формировать «группы риска», в которые включаются водители, склонные к злоупотреблению алкоголем и психоактивными веществами [5], а также длительно и часто болеющие (страдающие хроническими заболеваниями), и водители старше 55 лет.

Такие водители должны подвергаться текущим и послерейсовым медосмотрам и находиться под особым вниманием медицинских работников. Порядок проведения текущих и послерейсовых медосмотров устанавливается руководителями организаций [6].

Следует отметить, что в действующем законодательстве о безопасности дорожного движения текущие медосмотры вообще не упоминаются, а

создание «групп риска» не является обязательным требованием для хозяйствующих лиц, эксплуатирующих ТС, а только рекомендацией [7], которую они могут реализовать в добровольном порядке.

В то же время формирование таких групп позволило бы повысить эффективность медицинского контроля состояния здоровья водителей ТС путем внедрения риск-ориентированного подхода.

Подтверждением эффективности дополнительного медицинского контроля является статистика аварийности, представляющая соотношение показателей участия в ДТП водителей с признаками опьянения для различных видов ТС, эксплуатируемых хозяйствующими субъектами [8, 9].

Среди транспорта, участвующего в перевозках пассажиров и грузов, наибольшая доля ДТП и погибших в них с признаками опьянения приходится на водителей легковых ТС, принадлежащих юридическим лицам (далее – ЮЛ) или индивидуальным предпринимателям (далее – ИП) (4,3 и 12,1% соответственно), а наименьшая – на водителей автобусов (0,9 и 2,7% соответственно) [10, 11] (рис.1).



Рисунок 1 – Доля ДТП с участием водителей с признаками опьянения и погибших в них от общего количества ДТП с их участием и числа погибших в них

Таким образом, на примере представленного соотношения видно, что доли ДТП и погибших с участием водителей автобусов с признаками опьянения самые низкие, что, вероятно, связано с тем, что для всех водителей, занимающихся перевозкой пассажиров автобусами, обязательны не только предрейсовые, но и послерейсовые осмотры [12].

Рассмотрев формы медосмотров и субъекты, на которые распространяются обязанности по их проведению, перейдем к периодичности проведения.

Предрейсовые медосмотры проводятся перед выездом, даже если рейс длится больше одного дня или их несколько в день. Аналогичным образом послерейсовые медосмотры проводятся после рейса, а также если он длится больше одного дня, либо после последнего рейса, если их несколько в течение дня [13].

Таким образом, если рейс является продолжительным и проходит через несколько регионов, водитель на это время выпадает из зоны контроля хозяйствующего субъекта.

В настоящее время происходит активное проникновение цифровых технологий в повседневную жизнь граждан, организаций и государства [14].

Цифровая трансформация государства определена в качестве национальной цели развития Российской Федерации [15], а формирование цифровой экономики отнесено к приоритетным целям

государственного развития [16]. По вопросам цифровой экономики также утвержден национальный проект «Национальная программа «Цифровая экономика Российской Федерации» [17].

Не является исключением в этом вопросе и транспортная отрасль [18, 19, 20]. Государственной программой Российской Федерации «Развитие транспортной системы» цифровая трансформация транспортной отрасли отнесена к важнейшему приоритету государственной транспортной политики (далее – Транспортная стратегия) [21].

Одной из целей Транспортной стратегии Российской Федерации является цифровая трансформация и ускоренное внедрение новых технологий в транспортную отрасль. Для ее достижения предусмотрен ряд задач, к числу которых относится цифровизация перевозок и управления транспортным комплексом [22].

Согласно п. 10 ст. 10 Закона об основах охраны здоровья граждан доступность и качество медицинской помощи обеспечиваются в том числе применением телемедицинских технологий [23].

В свою очередь, к телемедицинским технологиям на основании п. 22 ст. 2 Закона об основах охраны здоровья граждан относят информационные технологии, обеспечивающие дистанционное взаимодействие медицинских работников между собой, с пациентами и (или) их законными представителями, идентификацию и аутентификацию ука-

занных лиц, документирование совершаемых ими действий при проведении консилиумов, консультаций, дистанционного медицинского наблюдения за состоянием здоровья пациента.

В этой связи рассмотрим возможность использования телемедицинских технологий при осуществлении обязательных предсменных, предрейсовых и послерейсовых, послерейсовых медосмотров.

Так, согласно п. 8 Порядка проведения предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров предрейсовые и послерейсовые медосмотры проводятся уполномоченными медицинскими организациями [24].

Рассматриваемые медосмотры проводятся в следующем объеме.

1. Сбор жалоб, визуальный осмотр, осмотр видимых слизистых и кожных покровов, общая термометрия, измерение артериального давления на периферических артериях, исследование пульса.

2. Выявление признаков опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического), остаточных явлений опьянения, включая проведение лабораторных и инструментальных исследований:

количественное определение алкоголя в выдыхаемом воздухе;

определение наличия психоактивных веществ в моче при наличии признаков опьянения и отрицательных результатах исследования выдыхаемого воздуха на алкоголь.

Исходя из анализа норм, определяющих порядок и объем проведения медицинских осмотров, можно сделать вывод о том, что действующим законодательством использование телемедицинских технологий не исключается.

Вместе с тем судебная практика свидетельствует о том, что прямых норм, определяющих использование дистанционной диагностики состояния здоровья водителей, то есть прохождения предрейсовых и послерейсовых медосмотров, в Законе об основах охраны здоровья граждан и Законе о БДД не содержится [25].

Напротив, ст. 23 Закона о БДД установлено, что обязательные предрейсовые и послерейсовые медосмотры водителей ТС проводятся либо привлекаемыми медицинскими работниками, либо посредством ввода в штат должности медицинских работников или создания подразделения (кабинет врача, здравпункт, медицинский кабинет, медицинская часть и др.), которые будут оказывать медицинскую помощь работникам организации.

Таким образом, прохождение предрейсовых и послерейсовых медосмотров с использованием телемедицинских технологий удаленным способом не соответствует положениям Закона о БДД, что фактически свидетельствует о неисполнении предпринятием обязанности по его прохождению [25].

Однако использование телемедицинских технологий в проведении медосмотров водителей повысит их доступность, сократит финансовые и временные затраты перевозчиков. Кроме того, как было сказано выше, на водителей, осуществляющих перевозки грузов, распространяется только требование о предсменных (предрейсовых) медосмотрах.

В свою очередь, телемедицинские технологии позволят контролировать состояние водителя ежедневно. В рамках развития этой цифровой техноло-

гии не исключается также создание передвижных пунктов.

Благодаря телемедицинским технологиям представится возможным проведение дистанционного осмотра водителей ТС, осуществляющих продолжительные рейсы и прошедших медосмотр перед их началом.

Таким образом, по аналогии с водителями автобусов, осуществляющими перевозку пассажиров, контроль состояния водителей грузовых ТС будет ежедневным.

В этой связи инициативные государственные органы начали активно прорабатывать вопрос об установлении правовых основ использования телемедицинских технологий при медосмотрах.

Параллельно велась разработка двух законопроектов, подготовленных Минздравом России [26] и депутатами Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации [27].

В пояснительной записке к одному из них сказано, что принятие закона позволит создать дополнительные правовые основы для функционирования эффективной системы контроля за здоровьем работника и снижения уровня развития профессиональных заболеваний [27].

Внедрение указанных информационных систем значительно повысит уровень безопасности дорожного движения при снижении затрат и временного периода для прохождения работниками обязательных медицинских осмотров.

Таким образом, в настоящее время предпринимаются необходимые меры, направленные на цифровую трансформацию отрасли и систематизацию сведений, необходимых для более качественного осуществления перевозок. Вместе с тем стоит отметить их узкую направленность в разрезе системы организации и осуществления перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом.

Так, использование онлайн-тахмографов и телемедицинских технологий при медицинских осмотрах касается только механизма допуска водителя к участию в дорожном движении, а перевод путевых листов в электронный формат хоть и направлен на систематизацию сведений о соблюдении перевозчиком требований безопасности дорожного движения, но только в части организации выпуска эксплуатируемого транспорта на линию.

В завершение статьи, отметим, что внедрение телемедицинских технологий позволит пересмотреть существующую систему предрейсового и послерейсового контроля состояния здоровья водителей ТС, распространив требования о необходимости проведения послерейсовых осмотров на более широкий круг ТС, в том числе грузовых.

Кроме того, фактически появляется возможность организовать текущий контроль, что особенно актуально, когда рейс длится несколько дней. Объем требований, проверяемый в рамках предрейсовых и послерейсовых, а также промежуточных форм контроля, может отличаться, так как возможен более гибкий подход.

Считаем необходимым рассмотреть возможность внедрения риск-ориентированного подхода, который позволит уделять большее внимание в части контроля состояния здоровья лиц, находящихся в группе риска.

Данная информация может быть использована как при организации предрейсовых и послерейсовых осмотров, так и при проведении обязательных и периодических медосмотров. Указанные подходы можно реализовать в рамках создания единого цифрового профиля состояния здоровья водителей транспортных средств [28].

Список источников

1. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 14.04.2023) «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 11.12.1995. № 50. Ст. 4873.
2. Коблов П.С., Никулин Е.Д. Деятельность по допуску к управлению автомобилем транспортными средствами и самоходными машинами // Безопасность дорожного движения. 2022. № 2. С. 19–27.
3. Порташников О.М., Антонов С.Н., Баканов К.С. и др. Выявление и доказывание сотрудниками Госавтоинспекции фактов управления транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии опьянения: методические рекомендации. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2016. 56 с.
4. Федеральный закон от 21 ноября 2011 г. № 323-ФЗ (ред. от 28.04.2023) «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 28.11.2011. № 48. Ст. 6724.
5. Баканов К.С. Административно-правовой запрет на управление транспортным средством в состоянии опьянения: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2018. 256 с.
6. Письмо Минздрава РФ от 21.08.2003 № 2510/9468-03-32 «О предрейсовых медицинских осмотрах водителей транспортных средств» // Новая аптека. № 7. 2004.
7. Постановление Четырнадцатого арбитражного апелляционного суда от 22 октября 2012 г. по делу № А13-9010/2012 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.06.2023).
8. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2021 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 128 с.
9. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2022 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 126 с.
10. Князев А.С., Линник Т.М., Бурмистров А.О. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2017 года: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2017. 18 с.
11. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 150 с.
12. Баканов К.С., Антонов С.Н., Ляхов П.В. и др. Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011–2020 годах: аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 368 с.
13. Определение Пермского краевого суда от 11 августа 2021 г. № 33-7352/2021 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.06.2023).
14. Виноградова Е.В., Полякова Т.А., Минбалеев А.В. Цифровой профиль: понятие, механизмы регулирования и проблемы реализации // Правоприменение. 2021. № 4. С. 5–19.
15. Указ Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» // Собрание законодательства РФ. 27.07.2020. № 30. Ст. 4884.
16. Указ Президента Российской Федерации от 9 мая 2017 г. № 203 «О Стратегии развития инфор-

мационного общества в Российской Федерации на 2017–2030 годы» // Собрание законодательства РФ. 15.05.2017. № 20. Ст. 2901.

17. Паспорт национального проекта «Национальная программа «Цифровая экономика Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.06.2023).

18. Бажина М.А. Правовое регулирование безопасности дорожного движения в эпоху цифровизации // Безопасность дорожного движения. 2021. № 4. С. 4–6.

19. Кондратьев В.Д., Лисин В.В. Безопасность дорожного движения – необходимость дальнейших мер // Безопасность дорожного движения. 2022. № 3. С. 5–12.

20. Кардашова И.Б. Безопасность дорожного движения в контексте обеспечения национальной безопасности // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1. С. 6–11.

21. Постановление Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» // Собрание законодательства РФ. 01.01.2018. № 1. Ст. 340.

22. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // Собрание законодательства РФ. 13.12.2021. № 50. Ст. 8613.

23. Федеральный закон от 21 ноября 2011 г. № 323-ФЗ (ред. от 28.04.2023) «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 28.11.2011. № 48. Ст. 6724.

24. Приказ Минздрава России от 15 декабря 2014 г. № 835н «Об утверждении Порядка проведения предменструальных, предрейсовых и послерейсовых, послерейсовых медицинских осмотров» // Российская газета. № 90. 28.04.2015.

25. Постановление Пятого арбитражного апелляционного суда от 3 октября 2018 г. № 05АП-7137/18; постановление Третьего кассационного суда общей юрисдикции от 18 сентября 2020 г. по делу № 16-2978/2020 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.06.2023).

26. Проект Федерального закона «О внесении изменений в законодательные акты Российской Федерации по совершенствованию проведения медицинских осмотров» (подготовлен Минздравом России, ID проекта 02/04/12-21/00123801) (не внесен в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 27.12.2021) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.06.2023).

27. Паспорт проекта Федерального закона № 35884-8 «О внесении изменений в статью 46 Федерального закона «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» и статью 23 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» (в части проведения медицинских осмотров дистанционным способом)» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.06.2023).

28. Баканов К.С., Бурцев А.А. Предупреждение фактов управления транспортным средством в состоянии опьянения на этапах получения, приостановления и возобновления права на управление транспортным средством: монография. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021. 150 с.

References

1. Federal Law dated 10.12.1995 (ed. of 14.04.2023) № 196-FZ «On road safety» // Collection Legislation of the Russian Federation. 11.12.1995. № 50. Art. 4873.
2. Koblov P.S., Nikulin E.D. Activity on admission to the management of motor vehicles and self-propelled vehicles // Road Safety. 2022. № 2. P. 19–27.
3. Portashnikov O.M., Antonov S.N., Bakanov K.S. et al. Identification and proof by employees of the State Traffic Inspectorate of the facts of driving vehicles by drivers

who are intoxicated: methodological recommendations. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2016. 56 p.

4. Federal Law dated 21.11.2011 (as amended on 28.04.2023) № 323-FZ «On the basics of protecting the health of citizens in the Russian Federation» // Collection Legislation of the Russian Federation. 28.11.2011. № 48. Art. 6724.

5. Bakanov K.S. Administrative and legal prohibition on driving a vehicle in a state of intoxication: dis. ... cand. Sciences in Jurisprudence. M., 2018. 256 p.

6. Letter of the Ministry of Health of the Russian Federation dated 21.08.2003 № 2510/9468-03-32 «On pre-trip medical examinations of vehicle drivers» // New Pharmacy. № 7. 2004.

7. Resolution of the Fourteenth Arbitration Court of Appeal dated 22.10.2012 in case № A13-9010/2012 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.02.2023).

8. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Isaev M.M. et al. Law enforcement in the field of road safety in 2021: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2022. 128 p.

9. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Isaev M.M. et al. Law enforcement in the field of road safety in 2022: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2023. 126 p.

10. Knyazev A.S., Linnik T.M., Burmistrov A.O. Road traffic accidents in the Russian Federation for 2017: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2017. 18 p.

11. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aisanov A.S. et al. Road traffic accidents in the Russian Federation for 2022: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2023. 150 p.

12. Bakanov K.S., Antonov S.N., Lyakhov P.V. et al. The state and trends of road safety in the Russian Federation in 2011-2020: analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2022. 368 p.

13. Determination of the Perm Regional Court of 11.08.2021 № 33-7352/2021 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.02.2023).

14. Vinogradova E.V., Polyakova T.A., Minbaleev A.V. Digital profile: concept, regulatory mechanisms and problems of implementation // Law enforcement. 2021. № 4. P. 5–19.

15. Decree of the President of the Russian Federation dated 21.07.2020 № 474 «On national development goals of the Russian Federation for the period up to 2030» // Collection Legislation of the Russian Federation. 27.07.2020. № 30. Art. 4884.

16. Decree of the President of the Russian Federation dated 09.05.2017 № 203 «On the Strategy for the development of the information society in the Russian Federation for 2017-2030» // Collection Legislation of the Russian Federation. 15.05.2017. № 20. Art. 2901.

17. Passport of the national project «National program «Digital Economy of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.02.2023).

18. Bazhina M.A. Legal regulation of road safety in the era of digitalization // Road Safety. 2021. № 4. P. 4–6.

19. Kondratiev V.D., Lisin V.V. Road safety need for further action // Road safety. 2022. № 3. P. 5-12.

20. Kardashova I.B. Road Safety in the context of national security // Road Safety. 2023. № 1. P. 6–11.

21. Decree of the Government of the Russian Federation dated 20.12.2017 № 1596 «On approval of the state program of the Russian Federation «Development of the transport system» // Collection Legislation of the Russian Federation. 01.01.2018. № 1. Art. 340.

22. Decree of the Government of the Russian Federation dated 27.11.2021 № 3363-r «On the Transport Strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period up to 2035» // Collection Legislation of the Russian Federation. 13.12.2021. № 50. Art. 8613.

23. Federal Law dated 21.11.2011 (ed. of 28.04.2023) № 323-FZ «On the basics of protecting the health of citizens in the Russian Federation» // Collection Legislation of the Russian Federation. 28.11.2011. № 48. Art. 6724.

24. Order of the Ministry of Health of the Russian Federation dated 15.12.2014 № 835n «On approval of the Procedure for pre-shift, pre-trip and post-shift, post-trip medical examinations» // Rossiyskaya gazeta. № 90. 28.04.2015.

25. Resolution of the Fifth arbitration court of appeal dated 03.10.2018 № 05AP-7137/18; resolution of the Third cassation court of general jurisdiction dated 18.09.2020 in case № 16-2978/2020 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.02.2023).

26. Draft Federal Law «On amendments to legislative acts of the Russian Federation on improving the conduct of medical examinations» (prepared by the Ministry of Health of the Russian Federation, Project ID 02/04/12-21/00123801) (not included in the State Duma of the Federal Assembly of the Russian Federation, text as of 27.12.2021) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.02.2023).

27. Passport of the draft Federal Law № 35884-8 «On Amendments to Article 46 of the Federal Law «On the Basics of Public Health Protection in the Russian Federation» and Article 23 of the Federal Law «On Road Safety» (regarding remote medical examinations)» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.02.2023).

28. Bakanov K.S., Burtsev A.A. Prevention of driving while intoxicated at the stages of obtaining, suspending and renewing the right to drive a vehicle: monograph. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2021. 152 p.

Информация об авторе

П.В. Ляхов – заместитель начальника отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения Научного центра БДД МВД России

Контакты: ул. Поклонная, д. 17, Москва, Россия, 121293

Information about the author

P.V. Lyakhov – Deputy head of the department for the study of problems of regulatory legal and analytical support Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

Contacts: ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121293

Статья поступила в редакцию 19.07.2023; одобрена после рецензирования 26.07.2023; принята к публикации 02.08.2023. The article was submitted 19.07.2023; approved after reviewing 26.07.2023; accepted for publication 02.08.2023.

**АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ
 РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ,
 НАРУШИВШИХ ТРЕБОВАНИЯ ОСАГО**

Нодари Дарчоевич Эриашвили¹, Евгений Дмитриевич Никулин²

¹Московский университет МВД России им. В.Я. Кикотя

²Научный центр БДД МВД России
 enikulin12@mvd.ru

Аннотация. В статье рассматриваются статистические данные, связанные с дорожно-транспортной аварийностью различных видов транспортных средств в Российской Федерации в 2022 году, владельцы которых не заключили договор обязательного страхования гражданской ответственности.

Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия, полис ОСАГО, легковые такси

Для цитирования: Эриашвили Н.Д., Никулин Е.Д. Аварийность с участием водителей различных видов транспортных средств, нарушивших требования ОСАГО // Современная наука. 2023. № 3. С. 39–44.

Original article

**ACCIDENTS INVOLVING DRIVERS OF DIFFERENT TYPES
 OF VEHICLES WHO VIOLATED OSAGO REQUIREMENTS**

Nodari D. Eriashvili², Evgeny D. Nikulin¹

¹Kikot Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia

²Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
 enikulin12@mvd.ru

Abstract. The article discusses statistical data related to road traffic accidents of various types of vehicles in the Russian Federation in 2022, the owners of which have not concluded a compulsory civil liability insurance agreement.

Keywords: road traffic accidents, insurance policy, passenger taxi

For citation: Eriashvili N.D., Nikulin E.D. Accidents involving drivers of different types of vehicles who violated OSAGO requirements // Modern Science. 2023. № 3. P. 39–44.

В 2022 году с участием легкового транспорта произошло 110 679 дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП)¹, что составило практически девять десятых (87,4%) от всех ДТП с участием грузовых транспортных средств (далее – ТС) – 17 574 (13,9%), мототранспорта – 10 207 (8,1%), автобусов – 7166 (5,7%), легкового такси – 3324 (2,6%) (рис. 1).

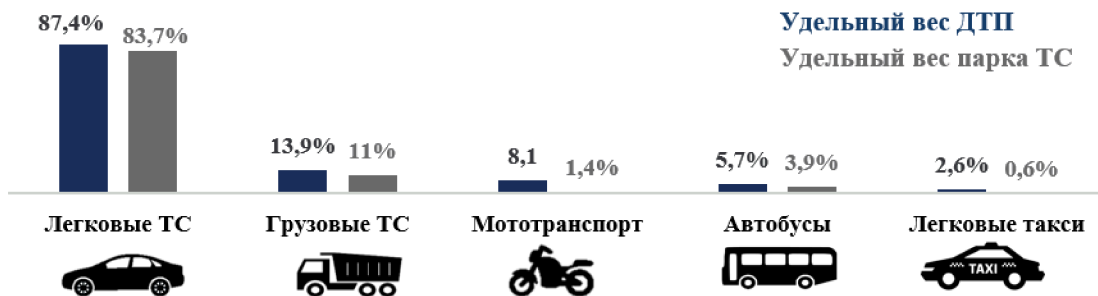


Рисунок 1 – Удельный вес ДТП с участием ТС разных видов², а также удельный вес парка ТС

В 2022 году произошло 25 384 ДТП с участием водителей легковых ТС, которые нарушили требования ОСАГО [1], что составило 83,1% от общего количества ДТП с участием водителей³, нарушивших обязательные требования ОСАГО [2].

С участием водителей мототранспорта зарегистрировано 2962 (9,7%) ДТП, грузовых ТС – 2328 (7,6%), легкового такси – 325 (1,1%), автобусов – 263 (0,9%) (рис. 2).

¹ Количество ДТП с пострадавшими.

² В связи с тем, что в одном ДТП могли участвовать два и более ТС одинакового вида, сумма будет превышать общее количество ДТП.

³ Под нарушением требований ОСАГО понимаются деяния, ответственность за которые предусмотрена ч. 1 или 2 ст. 12.37 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

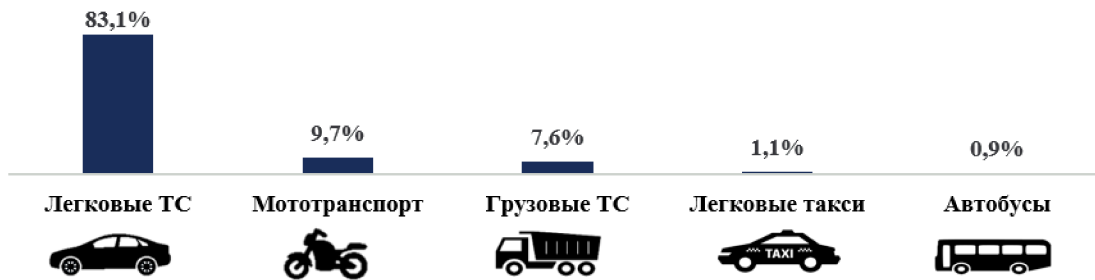


Рисунок 2 – Удельный вес ДТП с участием ТС конкретного вида, водители которых нарушили требования ОСАГО, от общего количества ДТП с участием водителей, нарушивших требования ОСАГО

Наибольшей долей ДТП от общего количества ДТП с участием с водителями с нарушением требований ОСАГО характеризуются происшествия с мототранспортом (29%) [3]. С участием водителей легковых ТС – 22,9%, грузовых ТС – 13,2%, легковых такси – 9,8%, автобусов – 3,7% (рис. 3).

С нарушением ОСАГО
Без нарушения ОСАГО

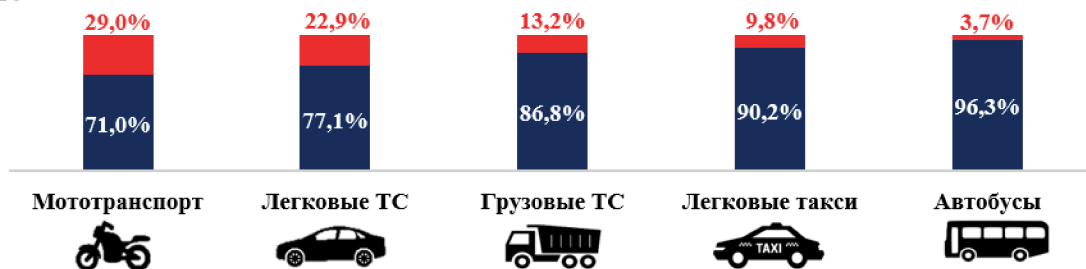


Рисунок 3 – Доля ДТП с участием водителей, нарушивших требования ОСАГО, от общего количества ДТП с участием ТС данного вида

В 2022 году по вине водителей произошло 111 178 ДТП, из которых 91 070 (81,9%) ДТП – по вине водителей легковых ТС, 9095 (8,2%) ДТП – по вине водителей грузовых ТС, 6118 (5,5%) ДТП – по вине водителей мототранспорта, 3472 (3,1%) ДТП – по вине водителей автобусов, 2075 (1,9%) ДТП – по вине водителей легковых такси (рис. 4) [4].



Рисунок 4 – Удельный вес ДТП по вине водителей в зависимости от вида ТС

По вине водителей, нарушивших требования ОСАГО, зарегистрировано 21 698 ДТП, из которых по вине водителей легковых ТС – 18 198 (83,9%) ДТП, мототранспорта – 1920 (8,8%), грузовых ТС – 1291 (5,9), легковых такси – 207 (1%), автобусов – 151 (0,7%) (рис. 5) [5].

⁴ Без учета того, был ли полис ОСАГО оформлен на ТС, используемое в качестве такси или как обычное ТС.



Рисунок 5 – Удельный вес ДТП по вине водителей, нарушивших требования ОСАГО, по видам ТС

Наибольший удельный вес ДТП по вине водителей, которые нарушили требования ОСАГО, от общего количества ДТП по вине водителей конкретного вида ТС отмечается в происшествиях

по вине водителей мототранспорта и составляет 31,4%, легковых ТС – 20%, грузовых ТС – 14,2%, водителей такси – 10%, автобусов – 4,3% (рис. 6).

С нарушением ОСАГО
Без нарушения ОСАГО



Рисунок 6 – Доля ДТП по вине водителей, нарушивших требования ОСАГО, от общего количества ДТП по вине водителей в зависимости от вида ТС

Коэффициент виновности⁵ водителей, соблюдающих и нарушающих требования ОСАГО, несколько различается. В 2022 году для водителей, соблюдающих требования, он составил 80,1, для нарушающих – 71. Такое соотношение отмечалось на протяжении последних 5 лет. Большой показа-

тель среди водителей, соблюдающих требования, вероятно, связан с тем, что в подавляющем большинстве происшествий участвовали именно такие водители, один из которых всегда являлся нарушителем (рис. 7) [6].

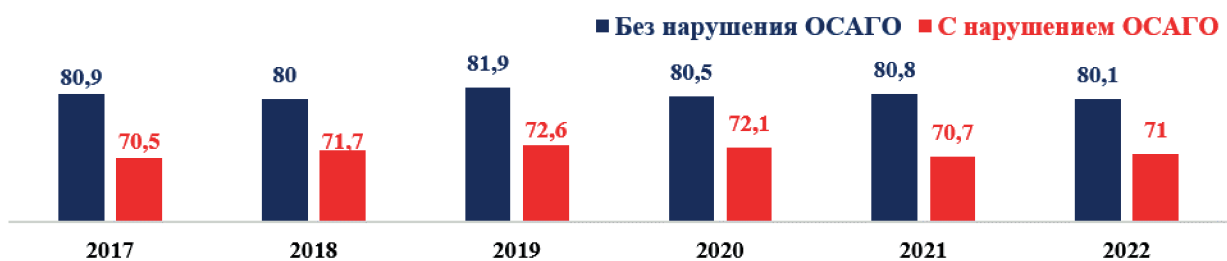


Рисунок 7 – Распределение коэффициента виновности водителей в зависимости от соблюдения требований ОСАГО

При распределении коэффициента виновности в 2022 году по видам ТС отмечается, что у водителей с нарушением требований ОСАГО данный показатель больше, чем у водителей без наруше-

ния таких требований (за исключением водителей легковых ТС, что, вероятно, связано с массовостью ДТП с участием такого вида ТС).

⁵ Доля ДТП, в совершении которых виновны водители, от общего числа ДТП с их участием.

Следует отметить, что значение коэффициента виновности водителей легковых такси без нарушения требований ОСАГО (62), а также с нарушением

таких требований (64) выше аналогичных показателей для водителей грузовых ТС и автобусов (рис. 8).

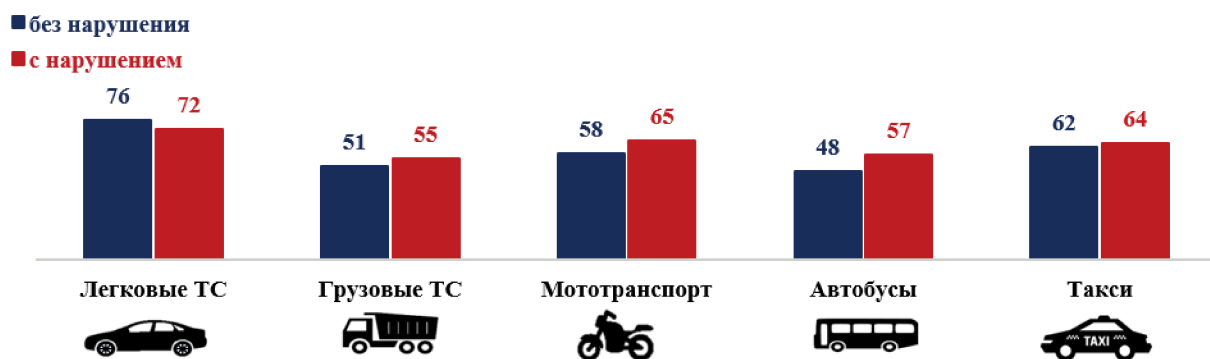


Рисунок 8 – Распределение коэффициента виновности водителей различных видов ТС в зависимости от соблюдения требований ОСАГО в 2022 году

В 2022 году наибольшую тяжесть последствий⁶ имели ДТП, в которых участвовали грузовые ТС (15,4), почти одинаковый показатель тяжести последствий ДТП с участием мототранспорта (7,8) и легковых ТС (7,7). Наименьший показатель тяжести последствий отмечен в ДТП с участием легковых такси (3) (рис. 9).

При рассмотрении тяжести последствий ДТП, произошедших по вине водителей конкретного вида ТС, видно, что увеличение показателя происходит в ДТП, виновниками которых стали водители мототранспорта (8,8) и легкового такси (4,4) (рис. 9) [7].

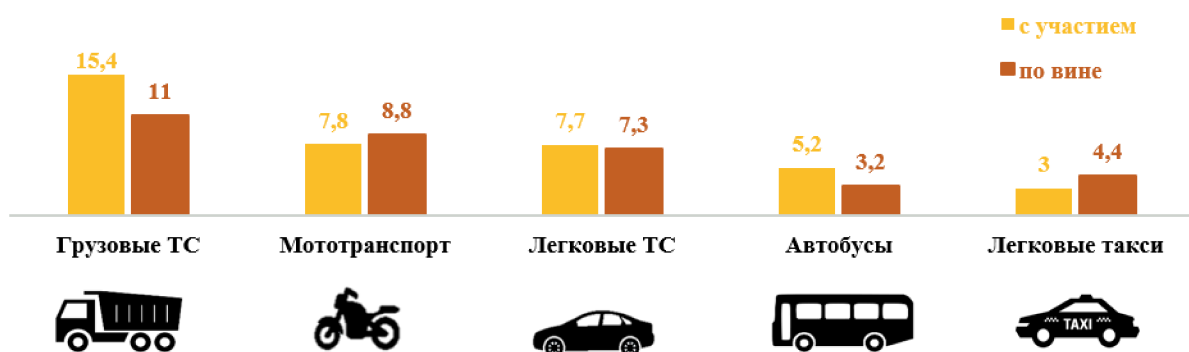


Рисунок 9 – Тяжесть последствий ДТП с участием и по вине водителей ТС конкретного вида в 2022 году

Виновные в ДТП водители с нарушением требований ОСАГО совершают наиболее тяжкие ДТП, чем водители без таких нарушений. Так, в 2022 году

происшествия по вине водителей без нарушения требований ОСАГО имели показатель тяжести последствий 7,2, а с нарушениями – 8,8 (рис. 10).

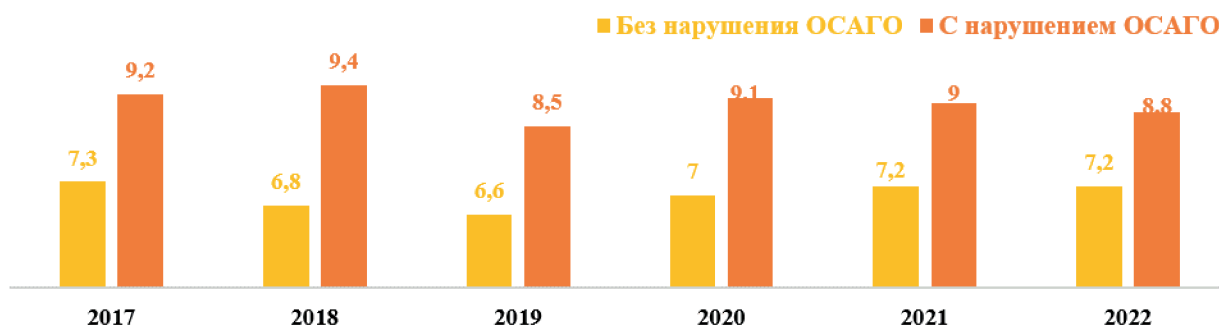


Рисунок 10 – Распределение показателей тяжести последствий по вине водителей ТС в зависимости от наличия нарушения требований ОСАГО

⁶ Число погибших в ДТП в расчете на 100 пострадавших (суммарное число погибших и раненых).

При сравнении показателей тяжести последствий ДТП по вине водителей ТС конкретного вида в зависимости от наличия нарушения требований ОСАГО наибольшее внимание привлекают ДТП по вине водителей легковых такси, где данный показатель составляет 5,9, что почти в два с половиной

раза больше, чем показатель тяжести последствий в ДТП, где у виновного водителя легкового такси нарушение требований ОСАГО не выявлялось [9]. Данная тенденция в целом присуща всему легковому транспорту (рис. 11).

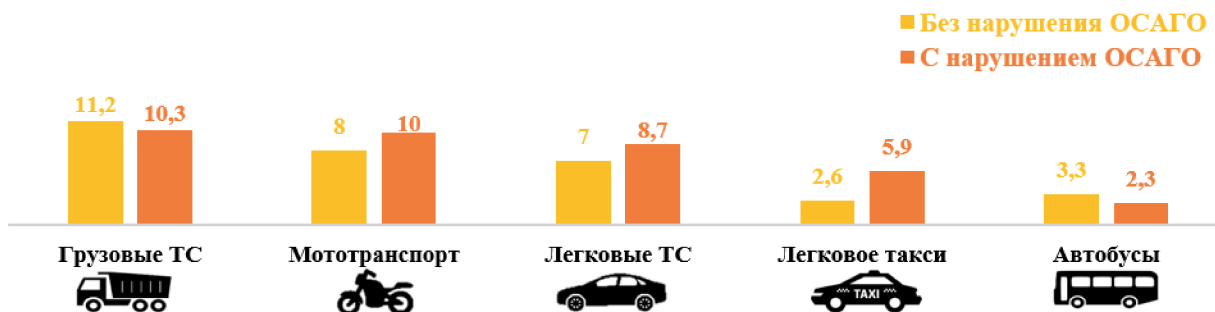


Рисунок 11 – Тяжесть последствий ДТП по вине водителей конкретного вида ТС в зависимости от наличия нарушения требований ОСАГО

Таким образом, из всех ДТП с пострадавшими, в которых у одного из водителей выявлено нарушение требований ОСАГО, доля происшествий с участием водителей легковых ТС составила 83,1%, мототранспорта – 9,7%, грузовых ТС – 7,6%, легкового такси – 1,1%, автобусов – 0,9%.

Наибольшей долей ДТП с участием водителей с нарушением требований ОСАГО от общего количества ДТП с участием ТС данного вида характеризуются происшествия с участием водителей мототранспорта – 29%, с участием водителей легковых ТС – 22,9%, грузовых ТС – 13,2%, легковых такси – 9,8%, автобусов – 3,7%.

Наибольший удельный вес ДТП по вине водителей, которые нарушили требования ОСАГО, от общего количества ДТП по вине водителей конкретного вида ТС отмечается в происшествиях по вине водителей мототранспорта (31,4%). Среди легковых ТС доля составляет 20%, грузовых ТС – 14,2%, такси – 10%, автобусов – 4,3%.

При распределении коэффициента виновности в 2022 году по видам ТС отмечается, что у водителей с нарушением требований ОСАГО данный показатель больше, чем у водителей без нарушения таких требований (за исключением водителей легковых ТС, что, вероятно, связано с массовостью ДТП с участием такого вида ТС) [8].

Значение коэффициента виновности водителей легковых такси без нарушения требований ОСАГО (62), а также с нарушением таких требований (64) выше аналогичных показателей для водителей грузовых ТС и автобусов [10].

Виновные в ДТП водители с нарушением требований ОСАГО совершают наиболее тяжкие ДТП, чем водители без таких нарушений. Наибольшее внимание привлекают ДТП по вине водителей легковых такси, где данный показатель составляет (5,9), что почти в два с половиной раза больше, чем показатель тяжести последствий в ДТП, где у виновного водителя легкового такси нарушение требований ОСАГО не выявлялось. Данная тенденция в целом присуща всему легковому транспорту.

Проведенный анализ аварийности рассмотренных транспортных средств позволяет сделать вы-

воды, на основе которых могут приниматься управленческие решения в сфере страхования ТС.

В последнее время широкое распространение получили средства индивидуальной мобильности (далее – СИМ), пользователи которых с каждым годом все активнее учувствуют в дорожном движении [11]. Динамичная популяризация СИМ дает веский повод задуматься о страховании ответственности лиц, использующих для передвижения такие ТС.

Список источников

1. Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Российская газета. № 80. 07.05.2002.
2. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 22.11.1993. № 47. Ст. 4531.
3. Кондратьев В.Д., Лисин В.В. Безопасность дорожного движения – необходимость дальнейших мер // Безопасность дорожного движения. 2022. № 3. С. 5–12.
4. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 150 с.
5. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2022 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России». 2023. 126 с.
6. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2021 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 128 с.
7. Черников М.Ю., Митрошин Д.В., Баканов К.С. и др. Анализ состояния безопасности дорожного движения при перевозке пассажиров и грузов // Безопасность дорожного движения: сборник научных трудов ФКУ «НЦ БДД МВД России» по итогам научно-практической конференции «Наука и практика в обеспечении безопасности дорожного движения: вчера, сегодня, завтра». М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2020. С. 3–29.

8. Кардашова И.Б. Безопасность дорожного движения в контексте обеспечения национальной безопасности // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1(28). С. 6–11.

9. Якимов А.Ю. Анализ определений понятий и терминов, касающихся различных субъектов и объектов, которые участвуют в дорожном движении // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1(28). С. 21–27.

10. Баканов К.С., Исаев М.М., Коблов П.С. Приоритет безопасности дорожного движения над экономическими результатами хозяйственной деятельности при перевозке пассажиров автобусами: монография. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 386 с.

11. Ляхов П.В., Лопарев Е.А. Аварийность с участием средств индивидуальной мобильности, оснащенных электродвигателем // Безопасность дорожного движения. 2022. № 1. С. 35–41.

References

1. Federal Law dated 25.04.2002 № 40-FZ «On compulsory insurance of civil liability of vehicle owners» // Rossiyskaya gazeta. № 8. 07.05.2002.

2. Resolution of the Council of Ministers – Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On traffic rules» // Collection of acts of the President and Government of the Russian Federation. 22.11.1993. № 47. Art. 4531.

3. Kondratiev V.D., Lisin V.V. Road safety need for further action // Road Safety. 2022. № 3. P. 5–12.

4. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aisanov A.S. et al. Road traffic accident rate in the Russian Federation for 2022: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2023. 150 p.

5. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Isaev M.M. et al. Law enforcement activities in the field of road safety in 2022:

information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2023. 126 p.

6. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Isaev M.M. et al. Law enforcement activities in the field of road safety in 2021: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2022. 128 p.

7. Chernikov M.Yu., Mitroshin D.V., Bakanov K.S. et al. Analysis of the state of road safety when transporting passengers and goods // Road safety: collection of scientific papers of the Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation» based on the results of the scientific and practical conference «Science and practice in ensuring road safety: yesterday, today, tomorrow». M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2020. P. 3–29.

8. Kardashova I.B. Road safety in the context of national security // Road Safety. 2023. № 1(28). P. 6–11.

9. Yakimov A.Yu. Analysis of definitions of concepts and terms concerning various subjects and objects that participate in road traffic // Road Safety. 2023. № 1(28). P. 21–27.

10. Bakanov K.S., Isaev M.M., Koblov P.S. The priority of road safety over the economic results of economic activity when transporting passengers by buses: monograph. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2023. 386 p.

11. Lyakhov P.V., Loparev E.A. Accident rate with the participation of means of individual mobility, equipped with electric motor // Road Safety. 2022. № 1. P. 35–41.

Информация об авторе

Н.Д. Эриашвили – кандидат исторических наук, кандидат юридических наук, доктор экономических наук, профессор, почетный работник сферы образования РФ, профессор кафедры гражданского и трудового права, гражданского процесса Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

Контакты: ул. Войковская, д. 63, Москва, Россия, 125239

Е.Д. Никулин – научный сотрудник отделения анализа аварийности отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения Научного центра БДД МВД России

Контакты: ул. Поклонная, д.17, Москва, Россия, 121170

Information about the author

N.D. Eriashvili – Candidate of Historical Sciences, Candidate of Legal Sciences, Doctor of Economic Sciences, Professor, Honored Worker of Education of Russia, Professor Department of Civil and Labor Law, Civil Process Kikot Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia

Contacts: ul. Voikovskaya, d. 63, Moscow, Russia, 125239

E.D. Nikulin – Researcher of the accident analysis department of the department for the study of problems of regulatory legal and analytical support Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

Contacts: ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121170

Статья поступила в редакцию 04.12.2023; одобрена после рецензирования 11.12.2023; принята к публикации 18.12.2023. The article was submitted 04.12.2023; approved after reviewing 11.12.2023; accepted for publication 18.12.2023.

К ВОПРОСУ ОБ ОЦЕНКЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Николай Сергеевич Семенов

Орловский государственный университет им. И.С. Тургенева

nssemenov@mail.ru

Аннотация. В статье рассматриваются отдельные аспекты функционирования государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения, анализируется содержание понятия «безопасность дорожного движения». Исследуются существующие критерии оценки эффективности государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения. Предлагаются возможные варианты оценки состояния безопасности дорожного движения как основы для принятия управленческих решений.

Ключевые слова: дорожное движение, безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, состояние защищенности, государственное управление в области обеспечения безопасности дорожного движения, социальный риск, транспортный риск

Для цитирования: Семенов Н.С. К вопросу об оценке эффективности государственного управления в области безопасности дорожного движения // Современная наука. 2023. № 3. С. 45–50.

Original article

ON THE ISSUE OF ASSESSING THE EFFICIENCY OF PUBLIC ADMINISTRATION IN THE FIELD OF ENSURING ROAD SAFETY

Nikolay S. Semenov

Orel State University named after I.S. Turgenev

nssemenov@mail.ru

Abstract. The article examines certain aspects of the functioning of the state road safety system and analyzes the content of the concept of «road safety». The existing criteria for assessing the effectiveness of public administration in the field of road safety are examined. Possible options for assessing the state of road safety as a basis for making management decisions are proposed.

Keywords: road traffic, road safety, traffic accident, state of security, public administration in the field of road safety, social risk, transport risk

For citation: Semenov N.S. On the issue of assessing the efficiency of public administration in the field of ensuring road safety // Modern Science. 2023. № 3. P. 45–50.

Дорожное движение является неотъемлемой и составной частью процессов производства социальной, экономической, административной, политической, культурной и других сфер общественных отношений.

Однако наряду с огромным вкладом в социально-экономическое развитие страны этот процесс, к сожалению, влечет и негативные последствия, выражающиеся в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП), следствием которых являются гибель и ранения людей [1], колоссальный материальный ущерб.

Только за последние 5 лет на дорогах нашей страны произошло 730 155 ДТП, в которых погибли 80 029 и получил ранения 928 391 человек [2, 3].

Ретроспектива, состояние и перспектива дорожно-транспортной аварийности выдвигают на первый план проблему обеспечения качества дорожного движения – его безопасности.

Как известно, одним из основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения (далее – ОБДД), закрепленных в ст. 3 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – ФЗ о БДД), является «приоритет ответственности

государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении» [4], а реализуется этот постулат в рамках управления безопасностью дорожного движения на государственном уровне.

В целом задачу обеспечения безопасного и бесперебойного движения транспортных средств (далее – ТС) и пешеходов призвана решать государственная система ОБДД.

В ФЗ о БДД обозначены общие контуры этой системы, представленные на федеральном, региональном и местном уровнях управления, а также распределены предметы ведения, реализация которых призвана устранять причины и факторы, влияющие на возникновение ДТП, и снижать тяжесть последствий таких происшествий.

К сожалению, в научных исследованиях понятие системы ОБДД, принципы ее построения, взаимодействие элементов и другие важнейшие вопросы ее функционирования до настоящего времени не нашли достаточного комплексного отражения. Тем не менее содержание отдельных аспектов этой проблематики раскрывается в ряде научных трудов специалистов в области безо-

пасности дорожного движения [5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14].

Следует заметить, что в отдельных публикациях подвергается сомнению существование такой системы [15] как единства закономерно расположенных и находящихся во взаимосвязи частей [16].

В свою очередь, на государственном уровне акцентируется внимание на том, что одними из важнейших факторов, определяющих высокий уровень аварийности в России, являются проблемы и недостатки функционирования системы государственного управления в области ОБДД [17].

В задачи настоящего исследования не входит детальное рассмотрение искомой системы управления, основное внимание будет уделено анализу безопасности дорожного движения как объекта государственного управления и оценке его состояния.

При исследовании заявленной тематики целесообразно исходить из того, что понятие «безопасность дорожного движения» состоит из двух основных компонентов: безопасность и дорожное движение. В этой связи методологически верным будет рассмотреть его содержание с точки зрения сущности каждого из указанных компонентов [18].

Термин «дорожное движение» в национальном законодательстве определяется как «совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью ТС или без таковых в пределах дорог [4].

В этой дефиниции представлены следующие основные элементы социально-технической системы: водитель, автомобиль, дорога, среда (ВАДС) [19, 20, 21].

По сути, речь идет о взаимодействии разных элементов этой сложной социально-технической системы и возникающих в процессе этого общественных отношений.

Обозначенные элементы в той или иной интерпретации являются основными в научных публикациях, содержащих определения термина «дорожное движение». При этом в науке просматриваются два основных подхода к пониманию дорожного движения: правовой и технократический.

О первом подходе Б.В. Россинский пишет, что общественные отношения в сфере дорожного движения в подавляющем объеме возникают, изменяются и прекращаются в процессе управления им [20]. Собственно, этот постулат и заложен в основу определения дорожного движения, приведенного в ст. 2 ФЗ о БДД.

Очень близкое по содержанию к официальному определению дорожного движения приводит свое видение искомого явления Р.И. Денисов [22].

В.В. Лукьянов в своих работах выделял две составляющие этого процесса: передвижение ТС, перевозящих людей и грузы, и наличие правил, определяющих порядок такого движения [23].

При этом многие исследователи справедливо подчеркивали, что понятие «дорожное движение», закрепленное в юридических источниках, требует дальнейшего изучения, которое следует осуществлять через общественные отношения, отражающие юридическую природу этого явления [6, 24].

Следует отметить, что первые исследования, касающиеся вопросов, связанных с осуществлением дорожного движения, появились в нашей стране в 70-е – 80-е годы прошлого столетия [25, 26, 27].

В большинстве своем они были посвящены техническим аспектам, что было обусловлено быстрыми темпами развития автомобилизации и дорожного строительства, свойственными данному периоду времени.

Наиболее яркими представителями этого подхода к уяснению природы дорожного движения являлись Г.И. Клинковштейн и М.Б. Афанасьев, которые рассматривали дорожное движение через совокупность механических и немеханических ТС, а также передвижения пешеходов [28].

Анализируя обозначенные подходы к пониманию дорожного движения, можно сделать вывод о том, что только в комплексе они формируют представление о сущности безопасности дорожного движения.

Что касается термина «безопасность дорожного движения», то в национальном законодательстве он определен как «состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от результатов дорожно-транспортных происшествий» [4].

Следует заметить, что такой признак безопасности дорожного движения, как «состояние защищенности», фигурирует во многих нормативных правовых актах, содержащих определения (понятия) других видов безопасности (национальная безопасность [29], транспортная безопасность [30], пожарная безопасность [31] и т.д.).

Анализ различных научных дефиниций, имеющих место в научной литературе [24, 32, 33, 34], позволяет констатировать, что «состояние защищенности» в различных интерпретациях встречается практически в каждом определении безопасности дорожного движения. Однако уровень (степень) защищенности от ДТП до настоящего времени не установлен, и в этой связи встречаются разные мнения.

Так, например, В.В. Лукьянов считал, что «безопасность – это не «степень защищенности» участников дорожного движения, а полная их защищенность от ДТП» [35].

С такой позицией не согласен А.И. Стахов, который полагает, что риск присущ любой сфере деятельности человека, и достижение полного его отсутствия практически невозможно, поэтому употребление термина «безопасность» является достаточно условным [36].

О том, что идеальная (полная) защита чего-либо возможна только в теории, говорит М.Ю. Зеленков, который приходит к выводу, что ни в одной области общественных отношений абсолютная безопасность недостижима. Поэтому крайне важной задачей является определение желаемой степени такой безопасности [37].

Очевидно, что для обеспечения безопасного функционирования системы БДД требуются достаточно большие затраты, но и при этом условии создание абсолютно безопасной системы невозможно, поскольку в нее входит человек,

действия и ошибки которого существенно влияют на работоспособность системы в целом [38].

В этой связи концепция приемлемого риска, по нашему мнению, достаточно обоснована, поскольку полностью исключить вероятность возникновения ДТП возможно лишь в далекой перспективе при условии полноценного внедрения беспилотных автомобилей.

Оценивая в целом предложенные в литературе варианты понятия «безопасность дорожного движения», наиболее приемлемым с точки зрения простоты представляется понятие, данное Д. Клебельсбергом, – «отсутствие закономерных опасных условий и поступков, приводящих к дорожно-транспортным происшествиям» [39].

Таким образом, можно предположить, что безопасность дорожного движения как правовая категория представляет собой состояние защищенности участников дорожного движения от возможных рисков наступления ДТП и их вероятных негативных последствий.

Однако ни современная наука, ни современная правовая система не обосновывают и, соответственно, не фиксируют допустимую степень безопасности, ее пределы и границы приемлемых рисков, хотя анализ прогнозов уровня аварийности, закрепленных в среднесрочных правовых актах, показывает тенденцию к их постоянному снижению и стремлению к минимизации.

Поэтому в настоящее время можно говорить о каком-то определенном уровне обеспечения надежности рассматриваемой системы, а установление этого уровня – достаточно сложная социально-экономическая задача [38].

В настоящее время законодатель определяет в качестве критерия безопасности дорожного движения уровень аварийности. В соответствии со ст. 9 ФЗ о БДД на территории страны осуществляется государственный учет основных показателей состояния безопасности дорожного движения.

Такими показателями являются количество ДТП, пострадавших в них граждан, ТС, водителей, нарушителей правил дорожного движения, число административных правонарушений и уголовных преступлений в области дорожного движения, а также другие показатели, отражающие состояние безопасности дорожного движения и результаты деятельности по ее обеспечению.

Таким образом, безопасность дорожного движения, то есть «состояние защищенности от ДТП и их негативных последствий», оценивается в указанных абсолютных показателях ежегодно и сравнивается с соответствующими показателями в предыдущем году.

Констатация снижения значения этих показателей свидетельствует о повышении безопасности дорожного движения и, соответственно, о повышении уровня состояния защищенности от ДТП.

В качестве относительных показателей защищенности от ДТП в настоящее время выступают социальный риск, транспортный риск, тяжесть последствий и др.

Под социальным риском понимается число погибших в ДТП на 100 тыс. населения, под транспортным – число погибших в ДТП на 10 тыс. ТС.

Соответствующие риски определяются аналогичными методиками федерального проекта «Безопасность дорожного движения», утвержденного распоряжением МВД России от 29 августа 2022 г. № 1/9750.

В то же время, по нашему мнению, закрепление в качестве основных показателей социальный риск и транспортный риск в национальном проекте «Безопасные качественные дороги» имеет ряд недостатков.

Эти показатели являются годовыми, что не позволяет в должной мере управлять изменениями, для чего необходим ежемесячный мониторинг. Заметим, что данный посыл стал одним из ключевых при разработке методики расчета показателей, характеризующих достижение целей национального развития Российской Федерации до 2030 года.

Расчет показателя социального и транспортного риска методом «скольжения»¹ имеет большую специфичность и не отражает объективное изменение ситуации в области безопасности дорожного движения.

При реализации политики в сфере безопасности дорожного движения невозможно прогнозировать все демографические и миграционные процессы, влияние на показатель социального риска смертности может оказаться некомплексным, а его оценка – необъективной.

В этой связи считаем возможным для объективного месячного и квартального мониторинга состояния безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации и конкретных субъектов рассмотреть возможность установления целевого показателя в виде процента снижения смертности в ДТП от базового года.

Данный показатель позволит осуществлять мониторинг состояния безопасности дорожного движения на территории конкретных административно-территориальных единиц в пределах необходимых временных интервалов.

Кроме того, следует отметить, что до недавнего времени транспортный риск измерялся более простым, но менее адекватным образом, через количество погибших в ДТП в расчете на единицу (обычно на 10 тыс. автомобилей) численности автомобильного парка.

В то же время страны-лидеры в области безопасности дорожного движения перешли на расчет транспортного риска через призму пробега транспортных средств.

Данный показатель отражает более объективную ситуацию с уровнем безопасности дорожного движения в стране. В настоящее время отсутствует адекватная методика расчета такого показателя в разрезе административных единиц.

К сожалению, следует признать, что в Российской Федерации отсутствует методика расчета пробега ТС, что затрудняет объективное сравнение уровня БДД с другими странами.

¹ При расчете используются период текущего года и недостающий период прошлого года.

Необходимость использования комплекса абсолютных и относительных показателей для оценки состояния безопасности дорожного движения можно наглядно продемонстрировать на примере США, где в 2018 году абсолютное число погибших в ДТП составило 36 560 человек, показатель социального риска находился на уровне 11,17 погибших на 100 тыс. населения.

Указанные данные в абсолютном выражении были гораздо хуже, чем в Российской Федерации, а показатели социального риска – сопоставимы. При этом в США зафиксирован рекордный уровень автомобилизации населения – 908 (в России – 330) автомобилей на 1 тыс. жителей и объема пробега – 9900 автомобиле-километров на душу населения (в России последний показатель не рассчитывается). В итоге показатели транспортных рисков в США составляют 1,25 погибших на 10 тыс. автомобилей и 7 погибших на 1 млрд автомобиле-километров, являясь одними из самых низких в мире [40].

Следовательно, при доработке национального проекта целесообразно рассмотреть возможность установления дополнительных индикаторов оценки состояния безопасности дорожного движения.

В заключение следует отметить, что проектный подход, применяемый в настоящее время в области безопасности дорожного движения, позволяет регионам Российской Федерации закреплять дополнительные целевые индикаторы в региональных проектах, что может стать необходимым ориентиром для приоритизации конкретных факторов, влияющих на безопасность дорожного движения, специфичных для конкретного региона, например: управление ТС в состоянии опьянения, выезд на полосу, предназначенную для встречного движения, непредоставление преимущества пешеходам, несвоевременное оказание первой и медицинской помощи пострадавшим в ДТП и т.д.

Как представляется, комплексное использование соответствующих показателей позволяет достаточно объективно оценить состояние защищенности от ДТП и принимать наиболее эффективные меры реагирования по снижению уровня безопасности дорожного движения в стране.

Список источников

1. Баканов К.С., Антонов С.Н., Ляхов П.В. и др. Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011-2020 годах: аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 368 с.
2. Князев А.С., Линник Т.М., Бурмистров А.О. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2017 года: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2018. 18 с.
3. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 150 с.
4. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 11.12.1995. № 50. Ст. 4873.

5. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. М.: Транспорт, 1974. 127 с.
6. Россинский Б.В. Организационно-управленческие проблемы функционирования государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения: монография. М.: НИЦ ГАИ МВД РФ, 1993.
7. Войтенков Е.А. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в России: исторический опыт и перспективы: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М.: Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2014. 44 с.
8. Занина Т.М., Четверикова А.И. Административно-правовые основы регулирования системы обеспечения безопасности дорожного движения // Административное право и процесс. 2014. № 4. С. 50–52.
9. Калюжный Ю.Н. Система обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации: правовые подходы и характерные признаки // Российская юстиция. 2016. № 12. С. 48–51.
10. Антонов С.Н., Дымберов А.Д., Калюжный Ю.Н. и др. Безопасность дорожного движения: основные направления государственной политики: фондовая лекция. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2018. С. 41–50.
11. Кондратьев В.Д. Обеспечение безопасности дорожного движения. Вопросы теории (система «Дорожное движение») // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2(29). С. 6–10.
12. Баканов К.С., Антонов С.Н. Государственный контроль (надзор) за соблюдением обязательных требований публичными органами власти в области безопасности дорожного движения // Законы России: опыт, анализ, практика. 2022. № 11. С. 16–26.
13. Кардашова И.Б. Безопасность дорожного движения в контексте обеспечения национальной безопасности // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1. С. 6–11.
14. Кондратьев В.Д. Обеспечение безопасности дорожного движения. Вопросы теории (управление) // Безопасность дорожного движения. 2023. № 3. С. 6–11.
15. Дмитриев С.Н. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения – миф или реальность? // Законодательство и экономика. 2002. № 10. С. 69–72.
16. URL: <http://www.vedu.ru/expdic/31844/> (дата обращения: 23.08.2023).
17. URL: <http://www.putin-today.ru/archives/22194> (дата обращения: 23.08.2023).
18. Головкин В.В., Майоров В.И., Ортман Е.А. Административная деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения: учебное пособие. Омск: Газетный двор, 2008. 179 с.
19. Лукьянов В.В. Дорожно-транспортные преступления и административные правонарушения // Проблемы и решения. 2005. С. 18–19.
20. Россинский Б.В. Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» с практическим комментарием. М.: Право и Закон, 1997. С. 7.
21. Борисов О.Ю. О термине «дорожное движение» // Современная наука. 2022. № 1. С. 7–12.
22. Денисов Р.И. Административный надзор в сфере дорожного движения. М.: ВНИИБД, 1981. 141 с.
23. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. М.: Транспорт, 1983. 262 с.
24. Майоров В.И. Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Екатеринбург, 1997. 30 с.

25. Амбарцумян В.В. Проблема обеспечения безопасности дорожного движения: автореф. дис. ... д-ра техн. наук. М.: Академия МВД СССР, 1981. 31 с.

26. Бабков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения: учебник. М.: Транспорт, 1993. 271 с.

27. Шахриманьян И.К. Безопасность дорожного движения: курс лекций. М., 1979. 100 с.

28. Клинковштейн Г. И., Афанасьев М. Б. Организация дорожного движения. М.: Транспорт, 1992. 207 с.

29. Указ Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 05.07.2021. № 27. Ст. 5351

30. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» // Собрание законодательства РФ. 12.02.2007. № 7. Ст. 837.

31. Федеральный закон от 21 декабря 1994 г. № 69-ФЗ «О пожарной безопасности» // Собрание законодательства РФ. 26.12.1994. № 35. Ст. 3649.

32. Луконин Ю.П. Правовые основы контрольно-надзорной деятельности органов внутренних дел в сфере дорожного движения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Екатеринбург, 1999. С. 3.

33. Бахаев А.А. Административно-правовое регулирование дорожного движения: вопросы безопасности и ответственности: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Челябинск, 2009. С. 13.

34. Босхамджиева Н.А. Административно-правовые основы обеспечения общественной безопасности в Российской Федерации: автореф ... дис. д-ра юрид. наук. М., 2013. С. 48.

35. Лукьянов В.В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. М.: Дашков и Ко, 2003. 44 с.

36. Стахов А.И. Административно-публичное обеспечение безопасности в Российской Федерации: монография. М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2006. 199 с.

37. Зеленков М.Ю. Правовые основы общей теории безопасности Российского государства в XXI веке. М.: МИИТ, 2002. С. 63.

38. Сидоряк Н.В. Дорожное движение и критерии его безопасности. Общество и право. 2010. № 1.

39. Клебельсберг Д. Транспортная психология. М.: Транспорт, 1986. С. 22.

40. Шпорт С.В., Баканов К.С., Кекелидзе З.И. Целевые ориентиры государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Медицина катастроф. 2021. № 1. С. 18–24.

References

1. Bakanov K.S., Antonov S.N., Lyakhov P.V. et al. The state and trends of road safety in the Russian Federation in 2011-2020: analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2022. 368 p

2. Knyazev A.S., Linnik T.M., Burmistrov A.O. Road traffic accidents in the Russian Federation for 12 months of 2017: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2018. 18 p.

3. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aisanov A.S. et al. Road traffic accidents in the Russian Federation for 2022: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety

of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2023. 150 p.

4. Federal Law dated 10.12.1995 № 196-FZ «On road safety» // Collection Legislation of the Russian Federation. 11.12.1995. № 50. Art. 4873.

5. Lukyanov V.V. Road safety. M.: Transport, 1974. 127 p.

6. Rossinsky B.V. Organizational and managerial problems of functioning of the state road safety system... monograph. M.: Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation, 1993.

7. Voitenkov E.A. State-legal provision of road traffic safety in Russia: historical experience and prospects: abstract. dis. ... Dr. of Sciences in Jurisprudence. M.: Kikot Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 2014. 44 p.

8. Zanina T.M., Chetverikova A.I. And Administrative and legal bases of regulation of the road safety system // Administrative law and process. 2014. № 4. P. 50–52.

9. Kalyuzhny Yu.N. The system of road safety in the Russian Federation: legal approaches and characteristic features // Russian justice. 2016. № 12. P. 48–51.

10. Antonov S.N., Dymberov A.D., Kalyuzhny Yu.N. et al. Road safety: main directions of state policy: stock lecture. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2018. P. 41–50.

11. Kondratiev V.D. Ensuring road safety. Theoretical issues (the system «Road Traffic») // Road Safety. 2023. № 2(29). P. 6–10.

12. Bakanov K.S., Antonov S.N. State Control (supervision) over Compliance with Mandatory Requirements by Public Authorities in the Field of Road Safety // Laws of Russia: experience, analysis, practice. 2022. № 11. P. 16–26.

13. Kardashova I.B. Road Safety in the context of national security // Road Safety. 2023. № 1. P. 6–11.

14. Kondratyev V.D. Ensuring road safety. Theory issues (control) // Road Safety. 2023. № 3. P. 6–11.

15. Dmitriev S.N. State road safety system – myth or reality? // Legislation and Economics. 2002. № 10. P. 69–72.

16. URL: <http://www.vedu.ru/expdic/31844/> (date of access: 23.08.2023).

17. URL: <http://www.putin-today.ru/archives/22194/> (date of access: 23.08.2023).

18. Golovko V.V., Mayorov V.I., Ortman E.A. Administrative activity of the State Road Safety Inspectorate: textbook. Omsk.: Gazetny dvor, 2008. 179 p.

19. Lukyanov V.V. Road traffic crimes and administrative offenses // Problems and solutions. 2005. P. 18–19.

20. Rossinsky B.V. Federal law «On road safety» with a practical commentary // M.: Pravo i Zakon, 1997. P. 7.

21. Borisov O.Yu. About the term «road traffic» // Modern Science. 2022. № 1. P. 7–12.

22. Denisov R.I. Administrative supervision in the field of traffic. M.: All-Union Research Institute of Road Safety, 1981. 141 p.

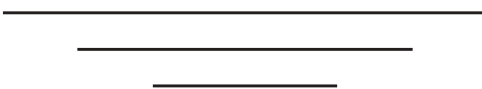
23. Lukyanov V.V. Road safety. M.: Transport, 1983. 262 p.

24. Mayorov V.I. Administrative and legal problems of road safety management: abstract dis. ... Cand. of Sciences in Jurisprudence. Yekaterinburg, 1997. 30 p.

25. Ambartsumyan V.V. The problem of ensuring road safety: abstract dis. ... Dr. of Sciences in Technology. M.: Academy of the Ministry of Internal Affairs of the USSR, 1981. 31 p.

26. Babkov V.F. Road conditions and traffic safety: textbook. M.: Transport, 1993. 271 p.

27. Shakhrimanyan I.K. Road safety: course of lectures. M., 1979. 100 p.
28. Klinkovshtein G.I., Afanasyev M.B. Organization of road traffic. M.: Transport, 1992. 207 p.
29. Decree of the President of the Russian Federation dated 02.07.2021 № 400 «On the national security Strategy of the Russian Federation» // Collection Legislation of the Russian Federation. 05.07.2021. № 27. Art. 5351.
30. Federal Law dated 09.02.2007 № 16-FZ «On transport security» // Collection Legislation of the Russian Federation. 12.02.2007. № 7. Art. 837.
31. Federal Law dated 21.12.1994 № 69-FZ «On fire safety» // Collection Legislation of the Russian Federation. 26.12.1994. № 35. Art. 3649.
32. Lukonin Yu.P. Legal bases of control and supervisory activities of internal affairs bodies in the field of traffic: abstract. dis. ... Cand. of Sciences in Jurisprudence. Yekaterinburg, 1999. P. 3.
33. Bakhaev A.A. Administrative and legal regulation of road traffic: issues of safety and responsibility: abstract dis. ... Cand. of Sciences in Jurisprudence. Chelyabinsk, 2009. P. 13.
34. Boshamdzhieva N.A. Administrative and legal bases of ensuring public safety in the Russian Federation: abstract dis. Dr. of Sciences in Jurisprudence. M., 2013. P. 48.
35. Lukyanov V.V. Composition and qualification of traffic crimes and administrative offenses. M.: Dashkov and Co, 2003. 44 p.
36. Stakhov A.I. Administrative and public security in the Russian Federation: monograph. M.: UNITY-DANA: Law and Law, 2006. 199 p.
37. Zelenkov M.Yu. Legal foundations of the general theory of security of the Russian state in the XXI century. M.: Federal State Institution of Higher Education «Russian University of Transport», 2002. P. 63.
38. Sidoryak N.V. Road traffic and its safety criteria // Society and Law. 2010. № 1.
39. Klebelsberg D. Transport psychology. M.: Transport, 1986. P. 22.
40. Shport S.V., Bakanov K.S., Kekelidze Z.I. Target guidelines of the state system of road safety in the Russian Federation // Disaster Medicine. 2021. № 1. P. 18–24.



Информация об авторе

*И.С. Семенов – студент группы ИГУ-мз Орловского государственного университета им. И.С. Тургенева
Контакты: ул. Комсомольская, д. 95, Орел, Россия, 302026*

Information about the author

*N.S. Semenov – student of group ИГУ-MZ Oryol State University named after I.S. Turgenev
Contacts: ul. Komsomolskaya, d. 95, Orel, Russia, 302026*

*Статья поступила в редакцию 25.08.2023; одобрена после рецензирования 01.09.2023; принята к публикации 08.09.2023.
The article was submitted 25.08.2023; approved after reviewing 01.09.2023; accepted for publication 08.09.2023.*

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ТРАКТОВАНИЯ ПУНКТА 13.11(1) НОВОЙ РЕДАКЦИИ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (ПРАВИЛА ПРОЕЗДА КРУГОВОГО ПЕРЕКРЕСТКА)

Дмитрий Александрович Тарасенков
 Научный центр БДД МВД России
 dtarasenkov2@mvd.ru

Аннотация. В статье исследуется вопрос трактования измененных требований п. 13.11(1) Правил дорожного движения Российской Федерации, предъявляемых к проезду перекрестка, на котором организовано круговое движение, вступивших в законную силу с 1 марта 2023 года. Приводится хронология изменений положений ПДД РФ, относящихся к регулированию проезда круговых перекрестков. Рассматривается ситуация, когда перед въездом на перекресток с круговым движением кроме дорожного знака 4.3 «Круговое движение» иных дорожных знаков не установлено.

Ключевые слова: п. 13.11(1) Правил дорожного движения Российской Федерации, круговое движение, правила проезда кругового перекрестка, зона действия дорожного знака 2.1 «Главная дорога», требования ГОСТ Р 52289-2019

Для цитирования: Тарасенков Д.А. О некоторых вопросах трактования пункта 13.11(1) новой редакции Правил дорожного движения Российской Федерации (правила проезда кругового перекрестка) // Современная наука. 2023. № 3. С. 51–54.

Original article

ON SOME ISSUES OF INTERPRETATION OF PARAGRAPH 13.11(1) OF THE NEW EDITION OF THE RULES OF THE ROAD OF THE RUSSIAN FEDERATION (RULES OF PASSAGE OF A ROUNDABOUT)

Dmitriy A. Tarasenkov
 «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation»
 dtarasenkov2@mvd.ru

Abstract. The article examines the interpretation of the amended requirements of paragraph 13.11(1) of the Rules of the Road of the Russian Federation, imposed on the passage of the intersection where circular traffic is organized, which entered into force on 01.03.2023. A chronology of changes in the provisions of the Russian Federation Traffic Regulations related to the regulation of the passage of roundabout intersections is provided. The situation is considered when no other road signs are installed before entering the intersection with circular traffic, except for the road sign 4.3 «Circular traffic».

Keywords: paragraph 13.11 (1) of the Rules of the road of the Russian Federation, circular traffic, the rules of passage of a roundabout, the area of operation of the road sign 2.1 «Main road», the requirements of GOST R 52289-2019

For citation: Tarasenkov D.A. On some issues of interpretation of paragraph 13.11(1) of the new edition of the Rules of the road of the Russian Federation (rules of passage of a roundabout) // Modern Science. 2023. № 3. P. 51–54.

С 1 марта 2023 года в связи с вступлением в силу постановления Правительства Российской Федерации от 6 октября 2022 г. № 1769 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» [4] изменились положения Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ) [1], в том числе в части требований к проезду перекрестков, на которых организовано круговое движение.

Вследствие этого у участников дорожного движения возникли вопросы, связанные с трактовкой новых положений Правил, о чем свидетельствуют неоднократные письменные обращения граждан, поступающие в адрес ФКУ «НЦ БДД МВД России».

В частности, результаты анализа обращений позволили сделать вывод, что у участников дорожного движения имеются определенные трудности в трактовании требования п. 13.11(1) ПДД РФ, редакция которого была изменена с «при въезде на перекресток, на котором организовано круговое дви-

жение и который обозначен знаком 4.3, водитель транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по такому перекрестку» [3] на «при въезде по дороге, не являющейся главной, на перекресток, на котором организовано круговое движение и который обозначен знаком 4.3, водитель транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по такому перекрестку» [4].

В период с 1 января 2000 года по 20 ноября 2010 года водители при проезде круговых перекрестков руководствовались положениями п. 13.9 ПДД РФ, в соответствии с которым «на перекрестке неравнозначных дорог водитель транспортного средства, движущегося по второстепенной дороге, должен уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся по главной дороге, независимо от направления их дальнейшего движения» и п. 13.11 ПДД РФ, согласно которому «на перекрестке равнозначных дорог водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся справа» [8].

Постановление Правительства Российской Федерации от 10 мая 2010 года № 316, дополнившее п. 13.9 ПДД РФ требованием о том, что «в случае если перед перекрестком с круговым движением установлен знак 4.3 в сочетании со знаком 2.4 или 2.5, водитель транспортного средства, находящегося на перекрестке, пользуется преимуществом перед выезжающими на такой перекресток транспортными средствами», вступило в силу 20 ноября 2010 года [2].

Кардинальное изменение в требование по проезду круговых перекрестков внесено постановлением Правительства Российской Федерации от 26 октября 2017 года № 1300.

Указанным постановлением в ПДД РФ был добавлен п. 13.11(1), в соответствии с которым «при въезде на перекресток, на котором организовано круговое движение и который обозначен знаком 4.3, водитель транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по такому перекрестку» [3], и исключено положение, внесенное постановлением Правительства Российской Федерации от 10 мая 2010 года № 316.

Данная мера способствовала разгрузке «круга» и увеличению его пропускной способности. Требование п. 13.11(1) ПДД РФ действовало до изменения его формулировки постановлением Правительства Российской Федерации от 6 октября 2022 года № 1769.

Из контекста последней редакции п. 13.11(1) ПДД РФ следует, что водитель, въезжая на перекресток, на котором организовано круговое движение, имеет приоритет над транспортными средствами, движущимися по кругу, если он находится на главной дороге (с учетом соответствующих знаков приоритета). В остальных ситуациях приоритетом обладают транспортные средства, движущиеся по кругу.

Водитель согласно п. 1.3 ПДД РФ обязан знать и соблюдать относящиеся к нему требования Правил, сигналов светофоров, знаков и разметки [1]. Приближаясь к перекрестку, он в обязательном порядке должен обращать внимание на технические средства организации дорожного движения, которыми оборудован перекресток, в частности дорожные знаки.

В ситуации с круговым движением, если перекресток оборудован всеми необходимыми дорожными знаками приоритета в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» [7], внесенными в Перечень документов по стандартизации, обязательное применение которых обеспечивает безопасность дорожного движения при его организации на территории Российской Федерации (утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 4 ноября 2017 года № 2438-р) [5], у водителей не должно возникать вопросов по правилам проезда, и они должны разъезжаться, миновав все конфликтные точки слияния транспортных потоков на перекрестке.

Однако на улично-дорожной сети встречаются ситуации, когда перед въездом на перекресток с круговым движением кроме дорожного знака 4.3 «Круговое движение» иных знаков не установлено.

При такой организации дорожного движения водитель должен самостоятельно определить статус дороги, по которой он подъезжает к данному перекрестку, чтобы принять решение – уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по кругу, или въехать на него первым.

Неверное определение очередности проезда кругового перекрестка может способствовать совершению дорожно-транспортных происшествий.

В соответствии с п. 1.2 ПДД РФ «главная дорога» – дорога, обозначенная знаками 2.1, 2.3.1 – 2.3.7 или 5.1, по отношению к пересекаемой (примыкающей), или дорога с твердым покрытием (асфальто- и цементобетон, каменные материалы и т.п.) по отношению к грунтовой, либо любая дорога по отношению к выездам с прилегающих территорий [1].

Следовательно, при условии видимости поверхности дорожного покрытия можно определить, какая дорога является главной, но если покрытие на круге отличается от уложенного на его подъездах и отсутствуют соответствующие дорожные знаки, определить статус дороги будет невозможно.

Согласно требованиям п. 5.3.2 ГОСТ Р 52289-2019 знак 2.1 «Главная дорога» устанавливают в начале участка дороги с преимущественным правом проезда нерегулируемых перекрестков [7]. При этом в данном национальном стандарте, а также в ПДД РФ отсутствуют четкие положения по зоне действия знака 2.1.

Результаты анализа нормативных правовых актов и различных информационных источников показывают, что зона действия дорожного знака 2.1 не заканчивается за перекрестком [9, 10, 11].

Таким образом, расположенный в начале участка главной дороги вне населенного пункта дорожный знак 2.1 будет иметь зону действия до установленного перед пересечением с дорогой, которой предоставлено преимущественное право проезда данного перекрестка, дорожного знака 2.2 «Конец главной дороги» совместно с дорожным знаком 2.4 «Уступите дорогу» или 2.5 «Движение без остановки запрещено» (п. 5.3.3 ГОСТ Р 52289-2019).

Следовательно, у водителя, двигающегося вне населенного пункта по главной дороге, обозначенной дорожным знаком 2.1, и подъезжающего к круговому перекрестку, обозначенному только знаком 4.3, может возникнуть затруднение при проезде данного перекрестка, так как он, основываясь на требовании новой редакции п. 13.11(1) ПДД РФ, не сможет однозначно определить статус дороги, на которой он находится.

После 1 марта 2023 года в средствах массовой информации встречается много информационных сюжетов, комментирующих положение п. 13.11(1) ПДД РФ. Например, «если пересечение равнозначное, то при въезде на перекресток необходимо пропустить транспорт слева» [12], а также «если перед кольцом стоит только знак 4.3 «Круговое движение», то кольцо – главная дорога» [13].

Указанные трактовки не связаны с требованиями, содержащимися в п. 13.11(1) ПДД РФ, и, исходя из вышеописанных дорожных ситуаций, не совсем корректны.

Кроме того, высказывание о том, что «круг главный», когда установлен только дорожный знак 4.3, противоречит положениям Конвенции о дорожных знаках и сигналах (Вена, 8 ноября 1968 г.), на кото-

рой основывается национальное законодательство в области дорожного движения, включая ПДД РФ.

Так, в подп. 3 п. II раздела D Приложения 1 к Конвенции говорится, что «знак D, 3 «Обязательное круговое движение» указывает водителям, что они обязаны следовать в направлении стрелок. Если перекресток с круговым движением обозначен знаком D, 3 в сочетании со знаком B, 1 или B, 2, водитель, находящийся на перекрестке с круговым движением, пользуется преимущественным правом проезда» [6].

При этом знак B, 1 означает «Пересечение с главной дорогой» (в Российской Федерации дорожный знак 2.4 «Уступите дорогу»), а B, 2 – «Проезд без остановки запрещен» (дорожный знак 2.5 «Движение без остановки запрещено»).

Из этого следует, что «круг» является главным при наличии совместно установленных с D, 3 (дорожный знак 4.3 «Круговое движение») указанных дорожных знаков, а в случае наличия только дорожного знака D, 3 он будет второстепенным.

Таким образом, утверждение, что изменение редакции п. 13.11(1) ПДД РФ не повлияло на требования, предъявляемые к проезду кругового перекрестка, не совсем верны. Теперь водитель должен однозначно определять, по главной или второстепенной дороге он подъезжает к круговому перекрестку, и продолжать движение без остановки или уступать дорогу транспортным средствам, движущимся по такому перекрестку (обозначенному знаком 4.3), как это было указано в предыдущей редакции ПДД РФ.

Как отмечает А.Ю. Якимов, «наилучшим решением возникшей проблемной ситуации было бы возвращение к прежней редакции пункта 13.9 (включая абзац третий) и пункта 13.11 ПДД РФ с одновременным признанием утратившим силу пункта 13.11(1) ПДД РФ» [14].

В заключение отметим, что согласно п. 5.3.2 ГОСТ Р 52289-2019 дорожный знак 2.1 «Главная дорога» устанавливаются в населенных пунктах перед каждым перекрестком на главной дороге.

Знак 2.1 с табличкой 8.13 устанавливаются перед перекрестками, на которых главная дорога изменяет направление, а также перед перекрестками со сложной планировкой. В населенных пунктах знак 2.1 с табличкой 8.13 устанавливаются перед перекрестком, а вне населенных пунктов – предварительно на расстоянии от 150 до 300 м до перекрестка и перед перекрестком.

На пересечениях дорог с несколькими проезжими частями знак устанавливается перед пересечениями проезжих частей, на которых возможно неоднозначное определение главенства дорог [7].

Данные требования национального стандарта являются обязательными к исполнению при строительстве, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог и улиц и должны исполняться и контролироваться федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами, являющимися собственниками или иными владельцами автомобильных дорог. Беспрекословное выполнение владельцами дорог указанных положений ГОСТ Р 52289-2019 обеспечит безопас-

ность дорожного движения на территории Российской Федерации.

Список источников

1. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.03.2023).
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 10 мая 2010 г. № 316 «О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090» // СПС «Гарант» (дата обращения: 16.03.2023).
3. Постановление Правительства Российской Федерации от 26 октября 2017 г. № 1300 «О внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 16.03.2023).
4. Постановление Правительства Российской Федерации от 6 октября 2022 г. № 1769 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.03.2023).
5. Распоряжение правительства Российской Федерации от 4 ноября 2017 г. № 2438-р «Об утверждении перечня документов по стандартизации, обязательное применение которых обеспечивает безопасность дорожного движения при его организации на территории Российской Федерации» // СПС «Техэксперт» (дата обращения: 06.03.2023).
6. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (Вена, 8 ноября 1968 г.) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.03.2023).
7. ГОСТ Р 52289-2019. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 06.03.2023).
8. Нерегулируемые перекрестки // URL: <http://car-exotic.com/traffic-rules/pdd-13b.html> (дата обращения: 24.03.2023).
9. Зона действия дорожного знака 2.1 «Главная дорога» и к какой группе относится // URL: <https://avtozakon.online/pdd/znak-2-1-glavnaya-doroga/> (дата обращения: 24.03.2023).
10. Знак 2.1 Главная дорога // URL: https://www.driver-helper.ru/pdd/dorozhnye-znaki/znaki_prioriteta/2.1 (дата обращения: 24.03.2023).
11. Помогите, зона действия знака 2.1? // URL: <https://pddclub.ru/pomogite-zona-deistviya-znaka-2-1-t865.html> (дата обращения: 24.03.2023).
12. Новые правила проезда кругового движения // URL: <https://yandex.ru/video/preview/10557220847061042412> (дата обращения: 07.03.2023).
13. Как изменилось правило проезда перекрестков с круговым движением с 1 марта 2023 года // URL: <https://yandex.ru/video/preview/4798337986217858421> (дата обращения: 07.03.2023).
14. Якимов А.Ю. Правовое регулирование проезда перекрестков, на которых организовано круговое движение // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 17.

References

1. Decree of the Council of Ministers – the Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On the rules of the road» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.03.2023).
2. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 10.05.2010 № 316 «On amendments to

the Resolution of the Council of Ministers – Government of the Russian Federation of 23.10.1993 № 1090» // Legal reference system «Garant» (date of access: 16.03.2023).

3. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 26.10.2017 № 1300 «On amendments to the Rules of the Road of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 16.03.2023).

4. Decree of the Government of the Russian Federation dated 06.10.2022 № 1769 «On amendments to certain acts of the Government of the Russian Federation and invalidation of certain acts of the Government of the Russian Federation and certain provisions of certain acts of the Government of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.03.2023).

5. Order of the Government of the Russian Federation dated 04.11.2017 № 2438-r «On approval of the List of standardization documents, the mandatory application of which ensures road safety during its organization on the territory of the Russian Federation» // Legal reference system «Techexpert» (date of access: 06.03.2023).

6. Convention on road signs and signals (Vienna, 8 November 1968) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.03.2023).

7. GOST R 52289-2019. National standard of the Russian Federation. Technical means of traffic management. Rules for the use of road signs, markings, traffic lights,

road barriers and guiding devices // Legal reference system «Techexpert» (date of access: 06.03.2023).

8. Unregulated intersections // URL: <http://car-exotic.com/traffic-rules/pdd-13b.html> (date of access: 24.03.2023).

9. The area of operation of the road sign 2.1 «Main road» and which group it belongs to // URL: <https://avtozakon.online/pdd/znak-2-1-glavnaya-doroga> (date of access: 24.03.2023).

10. Sign 2.1 Main road. – Text: electronic // URL: https://www.driver-helper.ru/pdd/dorozhnye-znaki/znaki_prioriteta/2.1 (date of access: 24.03.2023).

11. Help, the area of the sign 2.1? // URL: <https://pddclub.ru/pomogite-zona-deistviya-znaka-2-1-t865.html> (date of access: 24.03.2023).

12. New roundabout rules // URL: <https://yandex.ru/video/preview/10557220847061042412> (date of access: 07.03.2023).

13. How the rule of passage of roundabouts has changed since 01.03.2023 // URL: <https://yandex.ru/video/preview/4798337986217858421> (date of access: 07.03.2023).

14. Yakimov A.Yu. Legal regulation of driving at intersections with traffic circles // Road Safety. 2023. № 2(29). P. 17.

Информация об авторе

Д.А. Тарасенков – научный сотрудник отдела научного и технического обеспечения надзорной деятельности Научного центра БДД МВД России

Контакты: ул. Поклонная, д. 17, Москва, Россия, 1-21293

Information about the author

D.A. Tarasenkov – research of department of scientific and technical support of supervision activities Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

Contacts: ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121293

*Статья поступила в редакцию 04.09.2023; одобрена после рецензирования 11.09.2023; принята к публикации 18.09.2023.
The article was submitted 04.09.2023; approved after reviewing 11.09.2023; accepted for publication 18.09.2023.*

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРИМЕНЕНИЯ РЕГРЕССИОННОГО АНАЛИЗА ПРИ ПРОВЕДЕНИИ МОДЕЛИРОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

¹Екатерина Андреевна Царегородцева, ²Александр Алексеевич Гавриленко

¹Научный центр БДД МВД России

²Московский университет МВД России им. В.Я. Кикотя

¹katryn2881@gmail.com

²a19022002@rambler.ru

Аннотация. В статье рассмотрены регрессионные методы анализа и их влияние на точность и качество анализа дорожно-транспортной аварийности. Представлены отличительные особенности каждого вида регрессионного анализа. Рассмотрены математические модели.

Ключевые слова: регрессионный анализ, регрессия, анализ, статистические методы, коэффициент корреляции, корреляция, модель регрессии

Для цитирования: Царегородцева Е.А., Гавриленко А.А. Теоретические аспекты применения регрессионного анализа при проведении моделирования дорожно-транспортной безопасности в Российской Федерации // Современная наука. 2023. № 3. С. 55-59.

Original article

THEORETICAL ASPECTS OF THE USE OF REGRESSION ANALYSIS IN THE MODELING OF ROAD SAFETY IN THE RUSSIAN FEDERATION

¹Ekaterina A. Tsaregorodtseva, ²Alexander A. Gavrilenko

¹«Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation»

²Kikot Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia

¹katryn2881@gmail.com

²a19022002@rambler.ru

Abstract. This article discusses regression analysis methods and their impact on the accuracy and quality of traffic situation analysis. The distinctive features of each type of regression analysis in particular are presented. Mathematical models are considered.

Keywords: regression analysis, regression, analysis, statistical methods, correlation coefficient, correlation, regression model

For citation: Tsaregorodtseva E.A., Gavrilenko A.A. Theoretical aspects of the use of regression analysis in the modeling of road safety in the Russian Federation // Modern Science. 2023. № 3. P. 55-59.

В связи с наличием большого массива [12, 13, 14, 15] статистических данных о системе «ЧАДС» (Человек Автомобиль Дорога Среда) возможность их оперативного сбора и обработки возможна и необходима путем применения методов математического моделирования, которые позволят проводить углубленный анализ и на его основе строить точные прогнозы.

Своевременный анализ данных [16] позволит получить объективные результаты, на основе которых возможно осуществить разработку и принятие конкретных мер, направленных на полное исключение либо максимальное ослабление влияния какого-либо фактора на возникновение дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП).

Модели прогнозирования ДТП являются очень полезным инструментом для обеспечения безопасности дорожного движения [11], учитывая их потенциал для определения как частоты возникновения ДТП, так и сопутствующих факторов.

Данные о ДТП можно использовать для моделирования как частоты их возникновения, так и тяжести последствий [10]. Существуют различные статистические подходы к моделированию ДТП.

Возможности математического моделирования позволяют на основе дорожно-транспортной аварийности в настоящем путем прогнозирования

влияния различных факторов в будущем. Любая форма моделирования (эконометрическая, системно-динамическая, когнитивная) содержит набор методов анализа и прогнозирования.

В области безопасности дорожного движения целесообразно применять эконометрическое моделирование, в частности методы регрессионного моделирования. Методы за счет обработки фактических ретроспективных данных в функциях зависимостей выявляют неявные обобщающие характеристики организационной структуры и механизма развития процесса исследования.

Для качественного анализа факторов, влияющих на состояние аварийности, необходимо провести аналогию между ними и выявить степень их влияния.

Для выполнения этих действий существует несколько методов. В данной статье будут рассмотрены статистические методы выявления взаимосвязи показателей, к которым относят корреляционный и регрессионный анализ.

Под корреляционным анализом понимают такой статистический метод, который позволяет с использованием коэффициентов корреляции выявить наличие или отсутствие зависимостей между переменными.

Корреляция может быть как отрицательной, так и положительной. При положительном коэффициенте корреляции более высоким значениям одного признака будут соответствовать более высокие значения другого признака, и, наоборот, более низкие значения одного признака соответствуют низким значениям другого признака. При отрицательном коэффициенте – более высокие значения соответствуют низким, а менее низкие – более высоким.

Без причинно-следственной связи невозможно говорить о корреляции в целом. Принято различать два вида связи:

прямая причинно-следственная связь означает, что первая переменная определяет значение второй переменной;

обратная причинно-следственная связь, в свою очередь, определяет, что вторая переменная определяет значение первой.

Также не менее важным критерием является сила корреляции. Необходимо помнить, что сила корреляции никогда не будет зависеть от направления корреляции, она определяется по абсолютному значению коэффициента корреляции. Коэффициент корреляции принято обозначать буквой «r», величина которого варьируется от -1 до +1. В таблице 1 представлена интерпретация коэффициента корреляции.

Таблица 1

Интерпретация коэффициента корреляции

Значение (по модулю)	Интерпретация
до 0,2	очень слабая корреляция
до 0,5	слабая корреляция
до 0,7	средняя корреляция
до 0,9	высокая корреляция
более 0,9	очень высокая корреляция

Существует несколько видов корреляции. Далее кратко рассмотрим каждый из них.

Коэффициент корреляции Пирсона (метрические шкалы) является показателем прямолинейной связи между показателями. Это означает, что его значения достигнут максимума тогда, когда точки на графике рассеивания будут лежать на одной прямой (1).

$$r = \frac{\sum z_{x_1} \cdot z_{y_1}}{n-1} \quad (1)$$

Коэффициент ранговой корреляции Спирмена (неметрические шкалы) используется для измерения зависимостей качественных признаков, значения которых можно упорядочить или ранжировать. Он позволяет определить силу и направление корреляционной связи между признаками или иерархиями признаков.

Также как и коэффициент корреляции Пирсона, коэффициент Спирмена принимает значения в диапазоне (-1; +1) (2).

$$r_s = 1 - \frac{6 \sum_{i=1}^l d_i^2}{l(l^2-1)}, \quad (2)$$

где $\sum_{i=1}^l d_i^2$ – сумма квадратов разностей рангов; l – число парных наблюдений.

Коэффициент ранговой корреляции Кендалла используется для измерения взаимосвязи между качественными признаками, которые характеризуют объекты одной и той же природы и могут быть ранжированы (3).

$$\tau_a = \frac{s}{1/2L(L-1)} \quad (3)$$

Как и коэффициент Спирмена, он используется для определения меры взаимосвязи между рядами рангов, а не как меры связи между самими переменными.

Они обладают практически одинаковыми свойствами, но коэффициент Кендалла в случае наличия большого количества рангов и при введении дополнительных объектов в ходе исследований имеет вычислительные преимущества.

Наиболее популярным при расчете показателей является коэффициент корреляции Пирсона.

Помимо корреляции, для выявления взаимосвязей между показателями применяется регрессионный анализ. Его нельзя использовать для определения наличия связи между переменными, так как предпосылкой для применения регрессии является наличие такой связи.

Регрессионный анализ – это инструмент для количественного определения значения одной переменной от других. Существуют парная (простая) и множественная регрессия. Парная устанавливает правила, определяющие вычисление регрессии для двух показателей, а множественная является, соответственно, расширением парной для большего числа переменных.

Парная (простая) линейная регрессия рассчитывается по следующей формуле (4):

$$Y_i = a + bX_i, \quad (4)$$

где Y_i – зависимая переменная;

X_i – независимая переменная;

a – константа, которая определяет точку пересечения прямой с осью Y;

b – угловой коэффициент, характеризующий наклон прямой. Данный коэффициент показывает, на какую величину в среднем изменится признак Y_i , если переменная X_i увеличится на одну единицу измерения.

Не менее важным показателем является коэффициент эластичности, который показывает, на сколько изменится Y_i при изменении X_i на 1%. Для простой регрессии будет иметь следующий вид (5):

$$\varepsilon = b \frac{\bar{x}}{\bar{y}} \quad (5)$$

Для вычисления коэффициента регрессии применяется также метод наименьших квадратов. Для понимания представим, что имеется некое количество наблюдений n признаков x и y, прямолинейная зависимость.

Таким образом, необходимо будет подобрать такие значения параметров, которые смогут минимизировать сумму квадратов отклонений фактических значений признака – результата y_i от теоретических значений (6).

$$S = \sum_{j=1}^n (y_i - (a + b \cdot x_i))^2 \Rightarrow \min \quad (6)$$

Для проверки верности расчетов регрессии используют коэффициент множественной детерминации R-квадрат (в пакете MS Excel он рассчитывается автоматически). Данный коэффициент показывает, на какую долю изменчивости зависимой переменной Y объясняет независимая переменная (7).

$$R^2 = \frac{ss_{reg}}{ss_{tot}} = \frac{\sum_i (y_i - \bar{y})^2}{\sum_i (y_i - \bar{y})^2} \quad (7)$$

Под качеством уравнения регрессии понимают степень соответствия рассчитанных по данному уравнению значений признака-результата фактическим значениям. Чем ближе коэффициент множественной детерминации к единице, тем выше качество регрессионной модели.

Несмотря на то, что множественные модели линейной регрессии широко применяются на практике, возникновение ДТП часто может быть лучше спрогнозировано с помощью распределения Пуассона.

Ввиду того что регрессионные модели могут создавать прогнозируемые значения, которые не являются целыми числами, а также могут прогнозировать отрицательные значения, что несовместимо с непрерывным моделированием данных, целесообразнее использовать пуассоновские распределения, которые имеют ряд преимуществ перед нормальным распределением. Преимуществом является асимметрия, дискретное распределение и ограничение предсказанных значений неотрицательными числами [2].

Модель регрессии Пуассона похожа на обычную линейную регрессию, но с двумя исключениями. Во-первых, предполагается, что ошибки следуют пуассоновскому (а не нормальному) распределению. Во-вторых, вместо того, чтобы моделировать переменную отклика Y как линейную функцию коэффициентов регрессии, он моделирует натуральный логарифм переменной отклика ln(Y) как линейную функцию коэффициентов [3]. Модель Пуассона может быть выражена следующим образом (8):

$$P(n_i) = \frac{\lambda_i \text{Exp}(-\lambda_i)}{n!}, \quad (8)$$

где P(n_я) – вероятность n аварий, происходящих на участке шоссе i;

n_я – количество наблюдений за период времени (например, за год);

λ_я – ожидаемая частота ДТП на участке дороги I за период времени (то есть среднее значение распределения), которая может быть оценена следующим образом (9):

$$\lambda_i = \text{Exp}(\beta x_i), \quad (9)$$

где X_я – вектор независимых переменных (факторов риска);

β – вектор оценок (коэффициентов) независимых переменных X_я.

Эта модель может быть оценена стандартными методами максимального правдоподобия, при этом логарифмическая функция правдоподобия (LL) задается как (10):

$$LL(\beta) = \sum_1^n [-\text{Exp}(\beta x_i) + n(\beta x_i) - \ln(n!)] \lambda_i \quad (10)$$

Одно из допущений моделей Пуассона – модель отрицательной биномиальной регрессии, которая

применяется для преодоления проблемы избыточной дисперсии.

Избыточная дисперсия появляется из-за кластеризации данных и возможного упущения соответствующих независимых переменных, влияющих на коэффициент Пуассона в наблюдениях.

В данном случае применяется гамма-распределение вероятностей через добавление члена ошибки к ожидаемому числу ошибок (называемым параметром сверхдисперсии) (11).

$$\lambda_i = \text{Exp}(\beta x_i + \epsilon_i), \quad (11)$$

где Exp(ε_i) – гамма-распределенная ошибка со средним значением, равным единице, а также дисперсии, равной α.

Другим широко используемым подходом к моделированию частоты ДТП являются пуассоновские модели с нулевым раздуванием и отрицательные биномиальные модели с нулевым раздуванием, которые были введены в основном для решения проблемы чрезмерной дисперсии, вызванной чрезмерным количеством нулей (то есть мест, где аварии не наблюдаются) в подсчете данных о дорожном движении.

Процедура нулевого изменения позволяет моделировать частоту ДТП в двух состояниях, а именно нулевое и ненулевое аварийное состояние (где частота аварий соответствует пуассоновскому или отрицательному биномиальному распределению), а также вероятность нахождения участка в нулевом или ненулевом состоянии, где могут быть найдены с помощью двоичной логит- или пробит-модели.

В данных о ДТП обычно присутствует большое количество нулевых наблюдений в основном из-за недостаточной отчетности о незначительных авариях на этих участках, наличия опасных мест ДТП (то есть ненулевых мест крушений) в непосредственной близости от соседних мест аварий с нулевым уровнем аварийности, что переводит места с нулевым уровнем аварий в безопасный режим, а также с учетом того, что некоторые из нулевых мест могут быть свободны только от определенных типов аварий [4].

Можно предположить двойную систему аварий, в которой одно состояние является нулевым аварийным состоянием. Его можно считать практически безопасным в течение периода наблюдения, а другое состояние является ненулевым аварийным состоянием.

Рассмотрим ДТП, происходящие в год на 1-километровых участках автомагистрали. Для прямых участков проезжей части с широкими полосами движения, низкой интенсивностью движения и отсутствием придорожных объектов вероятность возникновения ДТП может быть крайне мала, но все же предопределена, потому что чрезвычайная человеческая ошибка может случайным образом привести к ДТП.

Эти участки считаются находящимися в состоянии с нулевым сбоем, что относится к ситуациям, когда вероятность наступления события крайне мала по сравнению с ненулевым состоянием, когда возникновение сбоя неизбежно и следует некоторому распределению числа [5].

Вероятности двух возможных нулевых и ненулевых состояний равны: ря для нулевого аварийного состояния и (1-ря) для ненулевого состояния сбоя, а общая вероятность сбоя равна сумме вероятностей из каждого состояния.

Также актуальны модели со случайными параметрами, которые учитывают эффект наблюдаемой неоднородности от одного участка дорожного полотна к другому [6, 7].

Модели со случайными параметрами актуальны ввиду того, что возникает необходимость в том, чтобы учесть ненаблюдаемую гетерогенность между наблюдениями, то есть допустив предположение о том, что оцениваемые параметры изменяются в наблюдениях в соответствии с некоторым распределением. В таком случае параметры Пуассона и отрицательный биномиал выражаются следующим образом (12):

(12)

где β_n – вектор оцениваемых параметров n наблюдений;

ω_n – случайно распределенный термин.

Учитывая, что линейная функция может недостаточна, чтобы описать взаимосвязь между зависимыми переменными и связанными с ними независимыми переменными при моделировании аварий, также были исследованы нелинейные аппроксиматоры, такие как нечеткая логика и нейронные сети.

Искусственные нейронные сети – это класс инструментов вычислительного интеллекта, которые можно использовать для задач прогнозирования и классификации.

Эти модели могут быть обучены для определения любой нелинейной функции с требуемой степенью точности с помощью алгоритма обучения. Система нечеткой логики определяется как нелинейное отображение набора входных данных на скалярные выходные данные, и первый шаг процесса (известный как фазификация) состоит из сбора четкого набора входных данных, которые будут преобразованы в нечеткое множество с использованием нечетких лингвистических переменных, нечетких лингвистических терминов и функций принадлежности.

После этого делается вывод на основе набора нечетких правил, а затем результирующий нечеткий вывод сопоставляется с четким выводом с помощью функций принадлежности на этапе дефазификации [8].

Исходя из всего вышеописанного, с уверенностью можно сказать, что любая регрессионная модель позволяет обнаруживать только количественные зависимости, которые необязательно будут отражать причинные зависимости, то есть влияние одного фактора на другой.

Для точного регрессионного анализа необходимо помнить, что гипотезы о причинной связи должны быть подкреплены с помощью теоретического анализа.

Однозначно можно сказать, что корреляция и регрессия применяются для количественного определения направления и силы взаимосвязи между показателями. Главное различие между ними – регрессия способна показать причинно-следственную связь между переменными, чего не может сделать корреляция.

Боле того, ввиду причинно-следственных связей, установленных на основании регрессионного анализа статистики и экспертных заключений, разрабатываются уже схемы или графы, которые и дают понимание вывода дифференциальных урав-

нений системной динамики, что и позволяет делать прогноз ДТП.

Математические модели дают возможность построения неограниченного числа вариаций решения поставленных задач. Для статистиков, занимающихся исследованиями в области обеспечения безопасности дорожного движения в общем, а также исследующих закономерности возникновения ДТП в частности, – актуальным является постоянное совершенствование к подходу соотношения закономерности и случайности в исходной информации.

Анализ тенденции развития состояния аварийности, оценка состояния аварийности в будущем, выявление факторов, наиболее существенно влияющих на аварийность, оценка степени влияния этих факторов и т.д. позволяют решить математические модели.

Список источников

1. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 8 декабря 2020 года) «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 11.12.1995. № 50.
2. Glenberg A. Learning from Data: An Introduction to Statistical Reasoning. 2nd Edition. Mahwah: Lawrence Erlbaum Associates, 1996.
3. Lord D., Mannering F. Statistical analysis of crash frequency data: a review and assessment of methodological alternatives // Accident Analysis and Prevention. 2010. № 44. P. 291–305.
4. Shankar N., Milton J.C., Mannering F. Modeling Accident Frequencies as Zero-Altered Probability Process: An Empirical Enquiry // Accident Analysis and Prevention. 1997. № 29. P. 829–837.
5. Lambert D. Zero-Inflated Poisson Regression with an Application to Defects in Manufacturing // Technometrics. 1992. Vol. 34. Issue 1. P. 1–14. <https://doi.org/10.2307/1269547>.
6. Washington, Karlaftis G. and Mannering F. Statistical and econometric methods for the analysis of transport data. 2nd edition. Boca Raton: Chapman Hall, Monitoring and Reporting Center, 2010.
7. Anastasopoulos S., Mannering F. A note on modeling road accident rates using random parameter counting models // Accident Analysis and Prevention. 2009. № 41. P. 153–159.
8. Meng H., Zheng L., Qing M. Traffic accident prediction and analysis of the main influencing factors based on fuzzy logic // Accident Analysis and Prevention. 2009. № 9. P. 87–92.
9. URL: <https://нцбдд.мвд.рф/news/item/431625-65/>.
10. Борисов, О.Ю. Дорожно-транспортный травматизм за период 1991-2022 гг. и перспективы развития автомобильного транспорта / О.Ю. Борисов // Безопасность дорожного движения. 2022. № 4. С.10-15.
11. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2022 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России». 2023. 126 с.
12. Профили безопасности дорожного движения субъектов Российской Федерации 2022: статистический сборник. М.: ФКУ «Научный центр БДД МВД России», 2023. 101с.
13. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023.150 с.
14. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022, 126 с.

15. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2020 год. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021, 79 с.

16. Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011-2020 годах: Аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России». 2022. 368 с.

17. Анализ дорожно-транспортной аварийности: Методические рекомендации. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России». 2023. 207 с.

References

1. Federal Law dated 10.12.1995 № 196-FZ (as amended on 08.12.2020) «On road safety» // Collection of Legislation of the Russian Federation. 11.12.1995. № 50.

2. Glenberg A. Learning from Data: An Introduction to Statistical Reasoning. 2nd Edition. Mahwah: Lawrence Erlbaum Associates, 1996.

3. Lord D., Mannering F. Statistical analysis of crash frequency data: a review and assessment of methodological alternatives // Accident Analysis and Prevention. 2010. № 44. P. 291–305.

4. Shankar N., Milton J.C., Mannering F. Modeling Accident Frequencies as Zero-Altered Probability Process: An Empirical Enquiry // Accident Analysis and Prevention. 1997. № 29. P. 829-837.

5. Lambert D. Zero-Inflated Poisson Regression with an Application to Defects in Manufacturing // Technometrics. 1992. Vol. 34. Issue 1. P. 1–14. <https://doi.org/10.2307/1269547>.

6. Washington., Karlaftis G. and Mannering F. Statistical and econometric methods for the analysis of transport data. 2nd edition. Boca Raton: Chapman Hall, Monitoring and Reporting Center, 2010.

7. Anastasopoulos S., Mannering F. A note on modeling road accident rates using random parameter counting models // Accident Analysis and Prevention. 2009. № 41. P. 153-159.

8. Meng H., Zheng L., Qing M. Traffic accident prediction and analysis of the main influencing factors based

on fuzzy logic // Accident Analysis and Prevention. 2009. № 9. P. 87–92.

9. URL: <https://нцбдд.мвд.рф/news/item/431625-65/>.

10. Borisov, O.Yu. Road traffic injuries for the period 1991-2022. and prospects for the development of road transport / O.Yu. Borisov // Road safety. 2022. № 4. P.10-15.

11. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Isaev M.M. and others. Law enforcement activities in the field of road safety in 2022: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation». 2023. 126 p.

12. Road safety profiles of the constituent entities of the Russian Federation 2022: statistical collection. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation». 2023. 101 p.

13. Road traffic accident rate in the Russian Federation for 2022. Information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation». 2023. 150 p.

14. Road traffic accident rate in the Russian Federation for 2021. Information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation». 2022, 126 p.

15. Road traffic accident rate in the Russian Federation for 2020. Information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation». 2021, 79 p.

16. State and trends of road safety in the Russian Federation in 2011-2020: Analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation». 2022. 368 p.

17. Road Accident Analysis: Guidelines. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation». 2023, 207 p.

Информация об авторах

Е.А. Царегородцева – научный сотрудник отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения Научного центра БДД МВД России
 Контакты: ул. Поклонная, д. 17, Москва Россия, 121293

А.А. Гавриленко – слушатель 992 взвода ФПСОИБ Московского университета МВД России им. В.Я. Кикотя
 Контакты: ул. Войковская, д. 63, Москва, Россия, 125239

Information about the authors

E.A. Tsaregorodtseva – Researcher or the study of problems of regulatory legal and analytical support Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
 Contacts: ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121293

A.A. Gavrilenko – student of the 992nd platoon of the faculty of training specialists in the field of information security Kikot Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia
 Contacts: ul. Voikovskaya, d. 63, Moscow, Russia, 125239

Статья поступила в редакцию 04.12.2023; одобрена после рецензирования 11.12.2023; принята к публикации 18.06.2023.
The article was submitted 04.12.2023; approved after reviewing 11.12.2023; accepted for publication 18.12.2023.

Научная статья

НИОН: 2010-0082-3/23-146

MOSURED: 77/27-006-2023-03-165

© А.Ф. Зотова, 2023

УДК 343.13

К ВОПРОСУ О НАЗНАЧЕНИИ И СТАНОВЛЕНИИ ОТКРЫТОСТИ
В УГОЛОВНОМ СУДОПРОИЗВОДСТВЕ

Анна Федоровна Зотова

Волгоградская академия МВД России

Anya2091@yandex.ru

Аннотация. В статье рассматривается открытость уголовного судопроизводства и определяется, что открытость уголовного судопроизводства является принципом правового государства, который подразумевает публичность и доступность процесса рассмотрения уголовных дел. Главная цель открытости состоит в обеспечении справедливости и доверия общества к судебной системе.

Ключевые слова: уголовное судопроизводство, принципы уголовного процесса, открытость, гласность, публичность

Для цитирования: Зотова А.Ф. К вопросу о назначении и становлении открытости в уголовном судопроизводстве // Современная наука. 2023. № 3. С. 60–62.

Original article

ON THE ISSUE OF THE APPOINTMENT AND ESTABLISHMENT
OF OPENNESS IN CRIMINAL PROCEEDINGS

Anna F. Zotova

Volgograd Academy of the Ministry of the Interior of Russia

Anya2091@yandex.ru

Abstract. In the article the author examines the openness of criminal proceedings and determines that the openness of criminal proceedings is a principle of legal statecraft, which implies publicity and accessibility of the process of consideration of criminal cases. The main goal of openness is to ensure justice and public confidence in the judicial system.

Keywords: criminal proceedings, principles of criminal procedure, openness, publicity, publicly

For citation: Zotova A.F. On the issue of the appointment and establishment of openness in criminal proceedings // Modern Science. 2023. № 3. P. 60–62.

Открытость уголовного судопроизводства является одним из ключевых принципов в уголовном процессе и имеет большое значение в обеспечении защиты прав граждан, демократических свобод и укреплении доверия к системе органов, осуществляющих предварительное расследование, а также деятельности судов.

Открытость уголовного судопроизводства – это принцип, закрепленный во многих странах мира. Суть его заключается в том, что все процессы и состязания в рамках судебного разбирательства открыты для общественности.

Это означает, что каждый гражданин имеет право на доступ к информации о ходе судебного процесса и результатах его рассмотрения.

Открытость уголовного судопроизводства имеет очень большое значение, поскольку способствует укреплению доверия к деятельности судов и повышению эффективности их работы.

Открытый процесс позволяет общественности следить за работой судебных органов, быть уверенной в том, что судебные решения принимаются на основе закона и общественно-правовых норм, а не под влиянием каких-либо скрытых интересов. Гласность также способствует повышению ответ-

ственности всех участников судебного процесса и контролю над их деятельностью.

Существует несколько основных аспектов, которые связаны с принципом открытости уголовного судопроизводства.

Первым необходимо отметить право граждан на доступ к информации о ходе процесса. Это означает, что любой человек может получить информацию о том, кто и за что обвиняется, какие доказательства представлены сторонами, каковы показания свидетелей и экспертов, как принимаются решения суда, а также о других интересующих вопросах по ходу производства по уголовному делу.

Кроме того, особое значение в открытости уголовного судопроизводства отведено роли общественности в процессе судебного разбирательства. Открытость уголовного судопроизводства позволяет общественности следить за ходом процесса и вмешиваться в случае возникновения неясности или недостаточности доказательств.

Открытость способствует более точному вынесению решений в суде, поскольку судьи знают, что их работа оценивается широкой общественностью [1].

К следующему аспекту, связанному с открытостью уголовного судопроизводства, отнесем прозрачность работы судебной системы. Открытость

уголовного судопроизводства помогает предотвратить коррупцию и другие формы манипуляции со стороны судей и прокуроров. Если все происходит перед глазами людей, то шансы на злоупотребление значительно снижаются.

Однако открытость уголовного судопроизводства имеет и свои минусы. Например, она может привести к тому, что потерпевшие и свидетели преступления будут бояться выступать в суде, опасаясь за свою безопасность.

Кроме того, открытость может привести к преобразованию судебного процесса в шоу, которое будет привлекать больше внимания общественности, чем рассмотрение дела.

В целом открытость уголовного судопроизводства является важным принципом правового государства. Она способствует прозрачности работы судебной системы, повышает доверие к судебной власти и позволяет более точно вынести решения в суде [2].

При этом необходимо учитывать возможные негативные последствия открытости и стараться найти баланс между правом на доступ к информации и защитой интересов участников судебного процесса.

Открытость уголовного судопроизводства также играет важную роль в защите прав потерпевших. Она позволяет потерпевшим и их представителям быть в курсе хода рассмотрения дела, защищать свои интересы и получать информацию о том, какие меры принимаются для обеспечения их прав и безопасности.

Открытость помогает поддерживать презумпцию невиновности, защищая права подсудимых и гарантируя им возможность получить справедливое и объективное рассмотрение своего дела в суде [3], а также способствует повышению доверия граждан к системе правосудия и улучшению качества судебных решений.

Наконец, открытость уголовного судопроизводства является важной составляющей демократического общества, поскольку обеспечивает права граждан на свободу слова, информации и доступ к информации о происходящем в стране. Гласность судебного процесса является одним из инструментов формирования гражданского общества и гарантом демократических свобод [4].

Открытость уголовного процесса – один из основных принципов уголовного судопроизводства. Этот принцип закреплен в международных документах, в которых говорится о необходимости открытости и публичности процедур перед судом. В данной статье автор рассматривает значение открытости в уголовном судопроизводстве и ее роль в обеспечении прав человека и справедливости.

Открытый судебный процесс предполагает, что все судебные заседания проводятся в открытой форме, а всех заинтересованных лиц приглашают на них присутствовать. Такой подход способствует тому, чтобы все участники процесса чувствовали ответственность за свои поступки и были заинтересованы в достижении справедливого результата.

Открытость уголовного процесса играет важную роль в обеспечении прав и свобод человека. Она дает возможность защитить человека от ошибочных решений и произвола со стороны суда.

Кроме того, открытость уголовного процесса способствует повышению доверия к правосудию и снижению коррупции в судебной системе.

Она дает возможность широкой общественности ознакомиться с работой судебных органов, принимаемыми ими решениями и мотивами.

Открытость уголовного процесса также играет важную роль в формировании гражданского общества и укреплении демократических свобод. Этот принцип позволяет каждому гражданину следить за ходом рассмотрения дела и высказывать свое мнение по поводу принимаемых решений.

Несмотря на все преимущества открытости уголовного процесса, он может иметь и некоторые негативные последствия. Например, при проведении судебных заседаний в открытом формате могут возникать проблемы с обеспечением безопасности свидетелей или жертв преступлений. Также есть вероятность, что окружающие условия могут оказывать давление на судью и повлиять на принимаемое им решение.

В целом открытость уголовного процесса является одним из ключевых принципов уголовного судопроизводства. Она играет важную роль в обеспечении прав человека и справедливости. Однако при этом необходимо учитывать потенциальные негативные последствия и работать над их предотвращением.

Как отмечено выше, открытость уголовного процесса является неотъемлемой частью правового государства и справедливости. Необходимость проведения судебных заседаний в открытом формате закреплена в международных документах, таких как Всеобщая декларация прав человека, Международный пакт о гражданских и политических правах, Европейская конвенция о защите прав человека и основных свобод.

В России открытость уголовного процесса закреплена в ст. 241 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации, которая предписывает проведение судебных заседаний в открытом формате, а также обеспечивает доступность информации о ходе рассмотрения дела.

Открытость уголовного процесса предоставляет гражданам возможность контролировать работу судебных органов, следить за ходом рассмотрения дела и выражать свое мнение по поводу принимаемых ими решений. Это помогает предотвратить ошибочные решения и произвол со стороны суда, а также повышает доверие граждан к правосудию.

Кроме того, открытость уголовного процесса позволяет защитить права жертв преступлений и обеспечить справедливость в отношении подозреваемых и обвиняемых лиц [5]. Она также способствует повышению ответственности и профессионализма судей и других участников судебного процесса.

Несмотря на все вышеперечисленные преимущества, открытость уголовного процесса требует соблюдения определенных мер предосторожности. Например, в случаях, когда рассмотрение дела касается конфиденциальной информации или личных данных, может потребоваться ограничение доступа к информации для некоторых категорий лиц. Также необходимо обеспечивать безопасность свидетелей, жертв преступлений и других участников процесса.

В целом открытость уголовного процесса является одним из ключевых принципов уголовного судопроизводства и способствует обеспечению справедливости, защите прав и свобод человека, а также повышению доверия граждан к си-

стеме правосудия [6]. Однако ее реализация требует соблюдения определенных мер предосторожности и балансирования интересов всех участников процесса.

История развития открытости уголовного судопроизводства является довольно долгой и связана с формированием государственной власти и уголовного судопроизводства.

В Древней Греции, Риме и других государствах античности уже существовал обычай публичного разбирательства дел. Однако эта практика была скорее церемониальной, чем функциональной, и не предполагала участия общественности в процессе принятия решений.

С середины XII века в Европе началось формирование судебных инстанций и процессуальных норм, которые заложили основы открытого судебного процесса.

В XIV веке английский король Эдуард III издал Закон о признании, предписывающий проводить судебные заседания на публичных местах, чтобы общественность могла следить за ходом рассмотрения дела и убедиться в законности решения.

В России открытость судебного процесса появилась в XVII-XVIII веках, благодаря реформам Петра I. В 1864 году принята первая Российская уголовно-процессуальная кодификация, где были закреплены принципы открытости, публичности и доступности судебных заседаний.

В XX веке открытость судебного процесса стала одним из ключевых принципов правового государства. В 1948 году Генеральная Ассамблея ООН приняла Всеобщую декларацию прав человека, которая закрепила право на открытый судебный процесс как одно из фундаментальных прав человека.

Современное законодательство большинства стран мира предписывает проведение открытых судебных заседаний и обеспечение свободного доступа к информации о ходе рассмотрения дела [7].

Вместе с тем существуют отдельные ограничения открытости судебного процесса, например, для защиты интересов несовершеннолетних, потерпевших и свидетелей, а также в случаях, когда общественность может повредить правам и интересам участников процесса или порядку проведения уголовного процесса [8].

Таким образом, история развития и становления открытости уголовного судопроизводства связана с формированием государственной власти и правосудия, а также с развитием демократических принципов и защиты прав человека.

Открытость уголовного судопроизводства является одним из ключевых принципов справедливого судебного разбирательства и необходимым услови-

ем укрепления доверия к органам, осуществляющим расследование по уголовным делам и суду.

Список источников

1. Актуальные проблемы деятельности судов общей юрисдикции Российской Федерации: учебник / под ред. В.М. Бозрова. М.: ЮСТИЦИЯ, 2017. 568 с.
2. Аносова Л.С. Конституционный принцип гласности судопроизводства: правовое регулирование и практика реализации: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2012.
3. Бумагин А.Н. Доступ к информации о деятельности судов в реализации конституционного принципа публичности правосудия: дис. ... канд. юрид. наук. Орел, 2015.
4. Володина А.Н. Гласность уголовного судопроизводства: правовая природа, содержание и проблемы реализации: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2009.
5. Петришин А.П. Конституционно-правовые основы гласности правосудия в России: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2017.
6. Соловьева Т.В. Гласность судебного разбирательства в условиях пандемии // Вестник СГЮА. 2021. № 6(143). С. 152–156.
7. Спицын И.Н. Проблемы транспарентности в гражданском и арбитражном процессе: дис. ... канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2011.
8. Частилова Л.А., Бурмирова Е.С. Открытость судебной системы. Проблема баланса интересов // Российское правосудие. 2010. № 6. С. 49–54.

References

1. Actual problems of the activity of courts of general jurisdiction of the Russian Federation: textbook / ed. by V.M. Bozrova. M., 2017.
2. Anosova L.S. Constitutional principle of transparency of legal proceedings: legal regulation and practice of implementation: dis. ... Cand. of Sciences in Jurisprudence. M., 2012.
3. Bumagin A.N. Access to information on the activities of courts in the implementation of the constitutional principle of publicity of justice: dis. ... Cand. of Sciences in Jurisprudence. Orel, 2015.
4. Volodina A.N. Publicity of criminal proceedings: legal nature, content and problems of implementation: dis. ... Cand. of Sciences in Jurisprudence. M., 2009.
5. Petryshyn A.P. Constitutional and legal foundations of the transparency of justice in Russia: dis. ... Cand. of Sciences in Jurisprudence. M., 2017.
6. Solovyova T.V. Publicity of judicial proceedings in the conditions of a pandemic // Bulletin of the Saratov State Law Academy. 2021. № 6(143). P. 152–156.
7. Spitsyn I.N. Problems of transparency in civil and arbitration proceedings: dis. ... Cand. of Sciences in Jurisprudence. Yekaterinburg, 2011.
8. Chastilova L.A., Burmistrova E.S. Openness of the judicial system. The problem of the balance of interests // Russian justice. 2010. № 6. P. 49–54.

Информация об авторе

А.Ф. Зотова – старший преподаватель кафедры уголовного процесса учебно-научного комплекса по предварительному следствию в органах внутренних дел Волгоградской академии МВД России

Контакты: ул. Историческая, д. 130, Волгоград, Россия, 400075

Information about the author

A.F. Zotova – Senior lecturer of the department of criminal procedure of the educational and scientific complex for preliminary investigation in the internal affairs bodies of the federal state educational institution of higher education Volgograd Academy of the Ministry of the Interior of Russia

Contacts: ul. Istoricheskaya, d. 130, Volgograd, Russia, 400075

Статья поступила в редакцию 17.07.2023; одобрена после рецензирования 24.07.2023; принята к публикации 31.07.2023. The article was submitted 17.07.2023; approved after reviewing 24.07.2023; accepted for publication 31.07.2023.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПО ПРОТИВОДЕЙСТВИЮ ПРЕСТУПЛЕНИЯМ ЭКСТРЕМИСТСКОЙ НАПРАВЛЕННОСТИ, СОВЕРШАЕМЫХ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

Петр Николаевич Кобец

Всероссийский научно-исследовательский институт МВД России
 pkobets37@rambler.ru

Аннотация. В статье рассмотрены актуальные вопросы, связанные с оптимизацией отечественных законодательных основ, направленных на борьбу с преступными посягательствами экстремистской направленности, которые совершаются с использованием информационных технологий. Необходимость проведенного исследования обусловлена тем, что, несмотря на наличие ряда публикаций по данной проблематике, говорить о достаточной ее научной проработанности преждевременно. В процессе изучения обозначенной тематики акцентируется внимание на том, что использование информационных технологий в качестве способов совершения преступных посягательств ведет к повышению общественной опасности рассматриваемых противоправных деяний и, соответственно, требует назначения более строгих санкций за содеянное. В заключение анализа по совершенствованию уголовно-правового правового регулирования противодействию преступлениям экстремистской направленности автор делает вывод о том, что в целом отечественные законодательные нормы, касающиеся рассматриваемой проблематики, отражают изменения, которые происходят в настоящее время в обществе, однако ряд правовых норм требует корректировки и приведения к определенной системности.

Ключевые слова: информационные технологии, проявления экстремизма, средства массовой информации, информационная безопасность, противодействие преступности, правопорядок, законность

Для цитирования: Кобец П.Н. Совершенствование правового регулирования по противодействию преступлениям экстремистской направленности, совершаемых с использованием информационных технологий // Современная наука. 2023. № 3. С. 63–66.

Original article

IMPROVEMENT OF LEGAL REGULATION TO COUNTER CRIMES OF EXTREMISM COMMITTED WITH THE USE OF INFORMATION TECHNOLOGIES

Peter N. Kobets

All-Russian Research Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia
 pkobets37@rambler.ru

Abstract. The proposed scientific work examines current issues related to the optimization of domestic legislative framework aimed at combating extremist criminal attacks that are committed using information technologies. The need for the study is due to the fact that despite the presence of a number of publications on this issue, it is still premature to talk about its sufficient scientific elaboration. In the process of studying the identified topics, attention is focused on the fact that the use of information technologies as methods of committing criminal offenses leads to an increase in the public danger of the illegal acts in question and, accordingly, requires the imposition of more stringent sanctions for the offense. In conclusion of the analysis on improving criminal legal regulation of combating extremist crimes, the author makes a convincing conclusion that, in general, domestic legislative norms relating to the issues under consideration reflect the changes that are currently occurring in society, but a number of legal norms still should be adjusted and brought to a certain consistency.

Keywords: information technologies, manifestations of extremism, mass media, information security, combating crime, law and order, legality

For citation: Kobets P.N. Improvement of legal regulation to counter crimes of extremism committed with the use of information technologies // Modern Science. 2023. № 3. P. 63–66.

В настоящее время государство и общество стремятся к использованию информационных технологий и телекоммуникационных систем в большинстве сфер жизнедеятельности.

Согласно Указу Президента Российской Федерации от 9 мая 2017 года № 203 «О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017-2030 годы» одним из приоритетных направлений внутреннего и внешнего развития страны является создание необходимых условий для формирования общества знаний [1].

Созданию подобного общества могут содействовать усовершенствованные информационно-коммуникационные технологии, а также необходимая инфраструктура.

Активно развивающиеся информационные технологии оказывают существенное влияние на упрощение общественных отношений, совершенствуют темпы развития экономических процессов.

Однако следует отметить, что рассматриваемые технологии могут быть использованы не только для оптимизации разнообразных народно-хозяйственных процессов, но и в преступных целях.

Как отмечают отечественные эксперты, в настоящее время телекоммуникационные системы применяются киберпреступниками в качестве основных, а не только вспомогательных средств, «способствующих совершению преступлений с использованием информационных технологий» [2].

Так, например, немало преступных посягательств происходит с использованием телекоммуникационных сетей [3].

Для того, чтобы минимизировать потенциальные риски, которые вызываются преступлениями в сфере информационных технологий, Президент Российской Федерации В.В. Путин на протяжении ряда лет отмечает важность объединения усилий представителей прогрессивного мирового сообщества для совместного обеспечения информационной безопасности [4].

Также важно отметить, что В.В. Путин, выступая 28 февраля 2023 года на ежегодной расширенной коллегии Федеральной службы безопасности Российской Федерации, указал на необходимость и в дальнейшем продолжать работу по повышению уровня защищенности информационного, цифрового пространства в нашей стране, при этом выявляя и пресекая все нарушения работы отечественных ресурсов и коммуникаций [5].

Ежегодно численность противоправных деяний в киберпространстве возрастает прямо пропорционально численности пользователей телекоммуникационных сетей.

Как отмечают различные исследователи преступности, совершаемой в киберпространстве, темп увеличения преступных проявлений, связанных с информационными технологиями, самый быстрый в мире.

Возрастающая статистика о преступных посягательствах, которые совершаются с использованием информационных технологий в телекоммуникационном пространстве, свидетельствует в том числе и о том, что подобные способы совершения преступлений оказывают существенную помощь преступникам в процессе иной противоправной деятельности.

Соответственно, применение информационных технологий в качестве способов совершения преступных посягательств ведет к повышению общественной опасности рассматриваемых преступлений и требует назначения более строгих санкций за содеянные преступные деяния.

В настоящее время среди преступных посягательств, совершаемых при помощи информационных технологий, особо следует отметить преступления, имеющие экстремистскую направленность.

Важно отметить, что уголовно-правовые нормы, затрагивающие правоотношения в сфере информационных технологий, нуждаются в постоянном обновлении и систематизации, поскольку законодательным органам сложно успевать за возникающими в цифровом обществе изменениями.

Таким образом, актуальность исследования законодательных положений, предусматривающих меры уголовной ответственности за совершение рассматриваемых преступлений в нашей стране, чрезвычайно актуальна.

Опаснейшими преступными деяниями, которые посягают не только на общественную, но и на государственную безопасность, являются «проявления экстремизма, совершаемые по мотивам расовой, религиозной, национальной, политической, а также идеологической ненависти или вражды, в том числе ненависти или вражды по отношению к определенной социальной группе» [6].

В настоящее время рассматриваемые преступные посягательства осуществляются в том числе при помощи различных информационных технологий.

В этой связи законодателем определено использование указанных выше технологий в качестве способа совершения противоправных деяний в ч. 2 ст. 280 Уголовного Кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ) – осуществление призывов к экстремистской деятельности с использованием средств массовой информации или информационно-телекоммуникационных сетей; ч. 2 ст. 280.1 – публичные призывы к осуществлению действий по подрыву территориальной целостности Российской Федерации с использованием средств массовой информации или информационно-телекоммуникационных сетей; ч. 1 ст. 282 – возбуждение ненависти, вражды, а равно унижение человеческого достоинства, совершенные с использованием средств массовой информации, электронных или информационно-телекоммуникационных сетей, включая сеть Интернет [7].

Важно отметить, что в ст. 280 и 280.1 УК РФ применение для совершения рассматриваемых противоправных деяний СМИ или информационных технологий и телекоммуникационных сетей, включая сеть Интернет, будет считаться квалифицирующим признаком совершения данных преступных посягательств, а в ст. 282 УК РФ – это будет конститутивный признак одного состава преступного деяния [8].

В соответствии с этим, очевидно, что общественная опасность близких по экстремистским проявлениям деяний в процессе законодательных решений получила различную оценку.

Как полагают отечественные эксперты, данное решение не до конца обосновано и в некоторой степени ведет к нарушению принципов системности в праве в процессе рассмотрения вопросов, связанных с совершением преступных деяний экстремистского характера с применением информационных технологий и телекоммуникационных сетей, включая сеть Интернет.

Кроме того, по мнению автора, чрезвычайно важно отметить, что ч. 2 ст. 280.1 УК РФ предусматривает использование для совершения рассматриваемых противоправных деяний не только средств массовой информации, но и электронных или информационно-телекоммуникационных сетей (включая сеть Интернет). Однако при этом возможность использования преступниками электронных сетей с целью совершения преступлений никак не отражена в ч. 2 ст. 280 УК РФ и в ч. 1 ст. 282 УК РФ.

Как отмечают российские специалисты, данное обстоятельство может красноречиво свидетельствовать о некоторых нарушениях системности в процессе рассмотрения указанных уголовно-правовых составов и не позволять единообразно истолковывать подходы, применяемые отечественными законодателями [9].

В этой связи важно упомянуть о том, что Федеральным законом от 27 июля 2006 года № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» [10] дается определение понятию информационно-телекоммуникационных сетей, что, в свою очередь, позволяет применять его в отечественном уголовном законодательстве.

Вместе с тем в обозначенном выше законодательном акте не раскрывается понятие «электронные сети», а приводится только определение понятий «электронные сообщения» и «электронные документы».

В то же время, по мнению отдельных специалистов, понятия «электронные сети» и «информационно-телекоммуникационные сети» являются тождественными. В связи с этим они полагают, что применение понятия «электронные сети» в рассматриваемой уголовно-правовой норме может считаться тавтологией [11].

Завершая рассмотрение российского уголовного законодательства, в котором «признаками состава противоправного деяния экстремистской направленности выступает использование лицами, совершающими преступные посяательства на общественную и государственную безопасность, средств массовой информации, а также информационно-телекоммуникационных сетей, включая сеть Интернет» [12], необходимо отметить, что в целом отечественные законодательные нормы, касающиеся рассматриваемой проблематики, отражают изменения, которые происходят в настоящее время в обществе, однако ряд норм необходимо скорректировать и привести к системности.

Кроме того, в современных условиях в период активного развития цифрового пространства и информатизации российского общества применение информационно-телекоммуникационных сетей ведет к существенному облегчению совершения различных противоправных деяний, при этом повышается их общественная опасность, что, в свою очередь, «требует включать в качестве квалифицирующих признаков совершения деяния с использованием электронных или информационно-телекоммуникационных сетей, в том числе сети Интернет» [13], в ряд других составов отечественного уголовного законодательства.

Исключения должны составлять противоправные деяния, совершить которые при помощи информационных технологий невозможно. Включив рассматриваемый признак во многие нормы отечественного уголовного законодательства, в дальнейшем возможно будет проводить дифференциацию уголовной ответственности.

Решать задачи, направленные на развитие правового регулирования противодействия проявлениям экстремизма, совершаемого с использованием информационных технологий, практически невозможно без реализации мер, направленных на активную научную поддержку, и внедрения в практическую деятельность новейших научных исследований, которые в том числе проводят специалисты научных и образовательных организаций МВД России.

В заключение рассмотрения некоторых проблемных аспектов по совершенствованию уголовного законодательства в сфере ответственности за совершение противоправных деяний экстремистской направленности с помощью информационных технологий следует упомянуть о том, что в дальнейшем также необходимо продолжать использовать системный подход для изменения существующего законодательства и введения новых законодательных норм.

1. Указ Президента РФ от 9 мая 2017 г. № 203 «О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017-2030 годы» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 22.06.2023).

2. Номоконов В.А., Тропина Т.Л. Киберпреступность как новая криминальная угроза // Криминология: вчера, сегодня, завтра. 2012. № 1(24). С. 45–55.

3. Кобец П.Н. Совершенствование межгосударственного сотрудничества в сфере информационной безопасности: основа противодействия международной киберпреступности // Вестник Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина. 2023. № 1. С. 83–89.

4. Кобец П.Н. Роль Президента Российской Федерации В.В. Путина в объединении усилий мирового сообщества по совершенствованию информационной безопасности в киберпространстве // Правопорядок: история, теория, практика. 2022. № 2(33). С. 62–68.

5. Заседание коллегии ФСБ России // UPL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/70597> (дата обращения: 22.06.2023).

6. Кобец П.Н. Перспективы совершенствования уголовно-правового регулирования общественных отношений в сфере информационных технологий // Вестник Самарского юридического института. 2023. № 1(52). С. 54–62.

7. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 29.12.2022) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения 22.06.2023).

8. Жестеров П.В. Концепция уголовной репрессии в формирующемся цифровом обществе // Уголовное право: стратегия развития в XXI веке: материалы XVI Международной научно-практической конференции (Москва, 24–25 января 2019 г.). М.: РГ-Пресс, 2019. С. 45–51.

9. Булавина М.Р., Решняк М.Г. К вопросу о некоторых недостатках законодательства об ответственности за совершение преступлений экстремистской направленности с использованием средств массовой информации и информационно-телекоммуникационных сетей, включая сеть Интернет // Киберпреступность: риски и угрозы: материалы всероссийского студенческого круглого научно-практического стола с международным участием (Санкт-Петербург, 11 февраля 2021 г.). СПб.: Центр научно-производственных технологий «Астерион», 2021. С. 109–112.

10. Федеральный закон от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения 22.06.2023).

11. Решняк М.Г. Ответственность за публичные призывы к осуществлению экстремистской деятельности: нужна ли административная преюдиция? // Уголовное право в системе межотраслевых связей: проблемы теории и правоприменения: материалы XIII Российского конгресса уголовного права (Москва, 26–27 мая 2022 г.). М.: Издательство «Юрлитинформ», 2022. С. 268–273.

12. Решняк М.Г. Уголовное законодательство об ответственности за преступления экстремистской направленности, совершаемые с использованием информационно-коммуникационных технологий: тенденции развития // Современное право. 2019. № 1. С. 102–105.

13. Сундиев И.Ю. Противодействие вербовочной деятельности международных террористических организаций в сети интернет // Научный портал МВД России. 2017. № 2(38). С. 89–95.

References

1. Decree of the President of the Russian Federation dated 09.05.2017 № 203 «On the Strategy for the development of the information society in the Russian Federation for

2017-2030» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 22.06.2023).

2. Nomokonov V.A., Tropina T.L. Cybercrime as a new criminal threat // Criminology: yesterday, today, tomorrow. 2012. № 1(24). P. 45–55.

3. Kobets P.N. Improving interstate cooperation in the field of information security: the basis for countering international cybercrime // Bulletin of the Belgorod Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after I.D. Putilin. 2023. № 1. P. 83–89.

4. Kobets P.N. The role of the President of the Russian Federation V.V. Putin in uniting the efforts of the world community to improve information security in cyberspace // Law and order: history, theory, practice. 2022. № 2(33). P. 62–68.

5. Meeting of the board of the FSB of Russia // URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/70597> (date of access: 22.06.2023).

6. Kobets P.N. Prospects for improving the criminal law regulation of public relations in the field of information technology // Bulletin of the Samara Law Institute. 2023. № 1(52). P. 54–62.

7. Criminal Code of the Russian Federation dated 13.06.1996 № 63-FZ (as amended on 29.12.2022) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 22.06.2023).

8. Zhesterov P.V. The concept of criminal repression in the emerging digital society // Criminal Law: Development Strategy in the 21st Century: proceedings of the XVI

International Scientific and Practical Conference (Moscow, 24-25.01. 2019). M.: RG-Press, 2019. P. 45–51.

9. Bulavina M.R., Reshnyak M.G. To the question of some shortcomings of the legislation on liability for committing extremist crimes using the media and information and telecommunication networks, including the Internet // Cybercrime: risks and threats: materials of the All-Russian student round scientific and practical table with international participation (St. Petersburg, 11.02.2021). St. Petersburg: Center for Scientific and Production Technologies «Asterion», 2021. P. 109–112.

10. Federal Law dated 27.07.2006 № 149-FZ «On information, information technologies and information protection» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 22.06.2023).

11. Reshnyak M.G. Responsibility for public calls for extremist activity: is an administrative prejudice necessary? // Criminal law in the system of intersectoral relations: problems of theory and law enforcement: proceedings of the XIII Russian Congress of Criminal Law (Moscow, 26–27.05.2022). M.: Publishing house «Yurlitinform», 2022. P. 268–273.

12. Reshnyak M.G. Criminal legislation on liability for extremist crimes committed with the use of information and communication technologies: development trends // Modern Law. 2019. № 1. P. 102–105.

13. Sundiev I.Yu. Countering the recruitment activities of international terrorist organizations on the Internet // Scientific portal of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2017. № 2(38). P. 89–95.

Информация об авторе

П.Н. Кобец – доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник Центра организационного обеспечения научной деятельности Всероссийского научно-исследовательского института МВД России

Контакты: ул. Поварская, д. 25, стр. 1, Москва, Россия, 121069

Information about the author

P.N. Kobets – Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Chief Researcher of the Center for Organizational Support of Scientific Activities of the All-Russian Research Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia

Contacts: ul. Povarskaya, d. 25, str. 1, Moscow, Russia, 121069

Статья поступила в редакцию 23.06.2023; одобрена после рецензирования 30.06.2023; принята к публикации 07.07.2023.

The article was submitted 23.06.2023; approved after reviewing 30.06.2023; accepted for publication 07.07.2023.

ОБЩАЯ ФИЗИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА И ЕЁ РОЛЬ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКА ОВД

Вячеслав Иванович Пахомов

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова
 viacheslav.pahomoff@yandex.ru

Аннотация. В статье рассматривается значение общей физической подготовки сотрудников ОВД для эффективности деятельности указанных субъектов правоприменения. Автор прослеживает постепенное развитие сотрудников полиции в процессе общей физической подготовки во взаимосвязи с естественными науками о здоровье человека. Излагаются взгляды на причины, определяющие реализацию определенных методов и средств повышения уровня физической подготовленности, используемых сотрудниками с учетом современных знаний и представлений о физической подготовке.

Ключевые слова: общая физическая подготовка, виды приемов борьбы, здоровье, безопасность

Для цитирования: Пахомов В.И. Общая физическая подготовка и её роль в деятельности сотрудника ОВД // Современная наука. 2023. № 3. С. 67–70.

Original article

GENERAL PHYSICAL PREPARATION AND HER ROLE IN THE ACTIVITIES OF THE ATS EMPLOYEE

Vyacheslav I. Pakhomov

Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov
 viacheslav.pahomoff@yandex.ru

Abstract. The article examines the importance of general physical training of police officers for the effectiveness of the activities of these law enforcement entities. The author traces the gradual development of police officers in the process of general physical training in conjunction with the natural sciences of human health. Views are presented on the reasons that determine the implementation of certain methods and means of increasing the level of physical fitness used by employees, taking into account modern knowledge and ideas about physical fitness.

Keywords: general physical training, types of wrestling techniques, health, safety

For citation: Pakhomov V.I. General physical preparation and her role in the activities of the ats employee // Modern Science. 2023. № 3. P. 67–70.

Под здоровьем человека понимается нормальное функционирование организма в физическом, психологическом и социальном аспекте [1]. Для поддержания нормального функционирования своего организма человек использует различные средства и способы.

Сотруднику полиции в целях эффективного противостояния правонарушителям и предотвращения преступных актов в первую очередь необходимо быть не только здоровым, но и физически развитым.

Известно, что наиболее часто сотрудниками полиции применяется именно физическая сила, то есть специализированные приемы борьбы боевого характера, перечень которых строго определен нормативными актами, нежели специальные средства или огнестрельное оружие.

Это связано прежде всего с тем, что на использование данного правомочия законодатель налагает меньше всего запрещающих или ограничивающих норм.

Следует отметить, что боевые приемы борьбы, использующиеся на современном этапе развития российской системы физической подготовки сотрудников МВД России, берут свое начало в разнообразных видах единоборств.

Некоторые приемы практически не претерпели изменений в технике, но все без исключения сменили свои названия в системе специальной физической подготовки сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации.

Появление полицейских систем физической подготовки сотрудников с использованием специальных приемов активно начинается в период с конца XIX по начало XX века. Совершенствование данных систем обеспечения безопасного пресечения преступлений и задержания преступников продолжается и в настоящее время [2].

Это связано с тем, что применение боевых приемов борьбы, в отличие от специальных средств или огнестрельного оружия, носит наиболее мягкий характер в качестве средств принуждения граждан к правомерному поведению в обществе.

Последствия применения боевых приемов борьбы, выполненных правильно, определяются первостепенной задачей минимизации ущерба, причиняемого нарушителю права.

Сегодня боевые приемы борьбы представляют собой не только основное орудие в борьбе с правонарушением, но и комплексный алгоритм строго регламентированных действий, призванных, практически не причиняя какого-

либо ущерба, обеспечить защиту от противоправного посягательства, быстрое и эффективное преодоление сопротивления и ограничение передвижения преступного субъекта [3].

Преимуществом реализации полномочия, закрепленного в ст. 20 ФЗ РФ от 7 февраля 2011 года № 3-ФЗ «О полиции», среди прочих, указанных в главе 5 данного правового акта, выступает неоспоримый факт того, что при их применении к субъекту преступного посягательства размер вреда, причиняемого данному лицу, будет крайне мал.

Кроме того, применение в опасных ситуациях именно установленных законодателем приемов борьбы является более надежным решением и для самих сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации, так как они несут персональную ответственность за любые действия, осуществляемые ими в качестве правоприменителей.

При использовании специальных средств и тем более огнестрельного оружия сотрудники рискуют не только своим здоровьем, как и в любой ситуации, в которой предстоит противостоять противоправным деяниям, но и статусом представителя конкретной группы исполнительной власти, а нередко и свободой.

Следует особо выделить, что боевые приемы борьбы выступают служебно-прикладными, защищающими и отражающими средствами, которыми обязан владеть каждый сотрудник органов внутренних дел и уметь эффективно их применять в практическом аспекте своей деятельности [4].

Важно заметить, что, как правило, сотрудники ОВД при несении службы с целью обеспечения безопасного состояния общества не знают, с каким соперником им придется столкнуться.

Наказуемые законом деяния совершают люди с различным уровнем физической подготовленности, разнообразной комплекцией и массой, что, безусловно, влияет на успех проведения в отношении такого субъекта того или иного приема.

Все вышеуказанное обуславливает необходимость постоянного поддержания сотрудниками правоохранительных органов высокого уровня умений и навыков в рамках общей и служебно-прикладной физической подготовки.

Так, например, для выполнения какого-либо броска сотрудник должен не только отлично усвоить технику реализации данного приема, но и обладать высоким уровнем физической силы.

В некоторых случаях, прежде чем обеспечить себе возможность применения боевого приема борьбы, сотрудникам приходится преследовать субъекта противоправных действий, для чего необходимо обладать развитыми качествами выносливости, ловкости и быстроты.

Необходимо подчеркнуть, что указанные выше навыки можно усвоить только посредством регулярных тренировок по общей и служебно-прикладной физической подготовке, которая предусматривает различные блоки занятий, направленных на развитие и укрепление определенных групп мышц, задействованных при различных видах физических нагрузок.

Зачастую сотрудники полиции отказываются применять оружие и специальные средства, чтобы избежать уголовной ответственности за превышение служебных обязанностей, в этой связи преимущество отдается именно боевым приемам борьбы, так как в соответствии с Федеральным законом от 7 февраля 2011 года № 3-ФЗ «О полиции» к основанию их применения требования менее строгие по сравнению с другими видами защиты и отражения нападения [4].

Сложившаяся ситуация с ограничением применения специальных средств и огнестрельного оружия сотрудниками полиции с учетом усложнившейся оперативной обстановки в стране в свете проведения специальной военной операции является в корне неправильной и вредной для эффективной работы правоохранительных органов.

В настоящее время в Россию незаконным путем попадает большое количество летального оружия, которое преступники активно используют при совершении преступлений.

Помимо этого участились преступления и правонарушения, совершаемые мигрантами, прибывшими из стран ближнего зарубежья, не желающими соблюдать правила поведения в обществе и законы Российской Федерации.

Существенно возросли террористические угрозы, вызванные деятельностью иностранных разведок и спецслужб.

В таких условиях реалии времени требуют внесения серьезных изменений в законодательную базу в части использования сотрудниками огнестрельного оружия и специальных средств, позволяющих сотруднику полиции при малейшей угрозе жизни и здоровью незамедлительно применять спецсредства к правонарушителю, не думая о последствиях уголовного наказания за неправомерное использование огнестрельного оружия и специальных средств.

Учитывая снижающийся с каждым годом общий уровень физической подготовки кандидатов на службу в органы внутренних дел и невозможность образовательных организаций МВД России за короткий период первоначальной подготовки значительно его повысить, необходимо рассмотреть вопрос о более активном использовании сотрудниками патрульно-постовой службы и Госавтоинспекции в ежедневной служебной деятельности электрошокеров, позволяющих без применения боевых приемов борьбы задержать правонарушителя.

Следует отметить, что многие практикующие сотрудники хоть и владеют основными навыками по использованию боевых приемов борьбы, утвержденных Приказом МВД России от 1 июля 2017 года № 450 «Об утверждении Наставления по организации физической подготовки в органах внутренних дел Российской Федерации», однако в реальном противоборстве не всегда способны из-за недостаточного уровня общей и служебно-прикладной физической подготовки провести прием на должном уровне, а потому совершают ошибки и применяют другие приемы, не утвержденные данным перечнем, что является недопустимым [5].

В таких случаях сотрудники несут персональную дисциплинарную ответственность и отстраняются от выполнения определенных служебных задач. Также встречаются ошибки в знании названия приема, о применении которого Федеральный закон от 7 февраля 2011 года № 3-ФЗ «О полиции» обязал всех сотрудников ОВД сообщать в рапорте о применении физической силы, а указание приема, не относящегося к утвержденному перечню, может привести к дисциплинарной ответственности, вплоть до уголовной [6].

Кроме того, сотрудники ОВД зачастую после окончания учебных заведений или вовсе прекращают заниматься спортом или делают это крайне редко, что сказывается на общих физических качествах, которые необходимы для безопасного и правильного применения физической силы, в том числе в форме установленных приемов борьбы.

В результате, как правило, такой субъект правоприменения уже не обладает ни выносливостью, ни быстротой, ни силой, что лишает его возможности осуществления эффективной работы по охране прав и свобод граждан.

Только систематические занятия общей физической подготовкой, ежедневное механическое повторение боевых приемов борьбы, постоянные спарринги, моделирование ситуаций служебной деятельности позволят сотруднику полиции поддерживать свою физическую форму и оказывать достойное сопротивление преступнику, вступив с ним в противоборство.

Следует отметить необходимость знания и понимания каждым сотрудником органов внутренних дел не только основ применения боевых приемов борьбы, но и важности и взаимозависимости этих действий с показателями развития физической подготовленности общего характера.

Ведь малейшее нарушение в технике применения способов защиты и ограничения свободы передвижения ведет к очень серьезным последствиям – причинению тяжкого физического ущерба или даже смерти посягающего лица.

Кроме того, стоит помнить, что и сбежавший субъект противоправных деяний, к которому сотрудник не смог применить силу ввиду деградации общих физических показателей – источник опасности общества.

Все вышесказанное говорит о том, что сотрудник, не поддерживающий должный уровень общей физической подготовленности, не способен выполнять первостепенные правозащитную, пресекающую и предотвращающую преступные акты функции.

Для недопущения подобных последствий и защиты своих сотрудников от совершения ошибок в применении боевых приемов борьбы МВД России разработало наставление по организации физической подготовки в органах внутренних дел Российской Федерации для всех действующих и будущих сотрудников ОВД [7].

Также законодательно установлено, что для выполнения служебных обязанностей каждый сотрудник ОВД обязан ежегодно проходить проверку владения техникой эффективного применения

боевых приемов борьбы в соответствии с установленными мерами безопасности, проверку общей физической подготовленности на силу, быстроту и выносливость [8].

Таким образом, знание боевых приемов борьбы и умение эффективно и правильно применять их на практике являются основными навыками, которыми должен владеть сотрудник ОВД, но для успешного выполнения служебных обязанностей и оперативных задач по защите граждан от преступных посягательств, с учетом причинения минимального вреда нарушителю, данный субъект как правоприменитель должен постоянно развивать и поддерживать высокий уровень общей физической подготовки.

Список источников

1. Воронов Н.А. Влияние боевых приемов борьбы на здоровье человека // Спирит-Тайм. 2018. С. 48–50.
2. История боевых приемов борьбы // Спортивный Мурманск. 02.05.2018.
3. Приказ Министерства внутренних дел Российской Федерации от 1 июля 2017 г. № 450 «Об утверждении Наставления по организации физической подготовки в органах внутренних дел Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.11.2023).
4. Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.11.2023).
5. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.11.2023).
6. Приказ МВД России от 5 мая 2018 г. № 275 «Об утверждении Порядка организации подготовки кадров для замещения должностей в органах внутренних дел Российской Федерации» (Зарегистрировано в Минюсте России 27.06.2018 № 51459) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.11.2023).
7. Ердяков М.О., Моисеев А.В. Тактика задержания правонарушителей в различных условиях: учебное пособие. Красноярск: СибЮИ МВД России, 2018. 103 с.
8. Казаченок В.В., Фахрутдинова О.А. Организационно-правовые основы применения физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия сотрудниками органов внутренних дел: учебное пособие. Казань: КЮИ МВД России, 2018. 136 с.

References

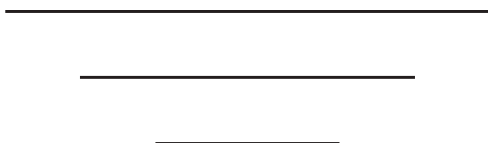
1. Voronov N.A. The influence of combat techniques on human health // Spirit-Time. 2018. P. 48–50.
2. History of combat techniques // Sports Murmansk. 02.05.2018.
3. Order of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation dated 01.07.2017 № 450 «On approval of the Manual on the organization of physical training in the internal affairs bodies of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.11.2023).
4. Federal Law dated 07.02.2011 № 3-FZ «On the police» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.11.2023).

5. Criminal Code of the Russian Federation dated 13.06.1996 № 63-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.11.2023).

6. Order of the Ministry of Internal Affairs of Russia dated 05.05.2018 № 275 «On approval of the Procedure for organizing training for filling positions in the internal affairs bodies of the Russian Federation» (Registered with the Ministry of Justice of Russia on 27.06.2018 № 51459) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.11.2023).

7. Erdyakov M.O., Moiseev A.V. Tactics for detaining offenders in various conditions: a training manual. Krasnoyarsk: Siberian Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 2018. 103 p.

8. Kazachenok V.V., Fakhrutdinova O.A. Organizational and legal basis for the use of physical force, special means and firearms by employees of internal affairs bodies: a training manual. Kazan: Kazan Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 2018. 136 p.



Информация об авторе

В.И. Пахомов – преподаватель кафедры физической подготовки и спорта Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова

Контакты: ул. Игнатова, д. 2, Орел, Россия, 302027

Information about the author

V.I. Pakhomov – Lecturer of the department of physical training and sports of the Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov

Contacts: ul. Ignatova, d. 2, Orel, Russia, 302027

*Статья поступила в редакцию 27.11.2023; одобрена после рецензирования 04.12.2023; принята к публикации 11.12.2023.
The article was submitted 27.11.2023; approved after reviewing 04.12.2023; accepted for publication 11.12.2023.*