

NIION 2010-0082
MOSURED 77/27-006

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

СОВРЕМЕННАЯ НАУКА

Безопасность дорожного движения

4

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. Марпога**

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 *ncbдд.мвд.рф*, *elibrary.ru*,
cyberleninka.ru, *sovnauka.com*.

Журнал индексируется в РИНЦ.

Материалы доступны по лицензии:

Creative Commons Attributio

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. 20

Формат 60x84/8. Печать цифровая.

Печ. л. 8,37.

Бесплатно

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

Право

- Городокин В.А., Майоров В.И.** Исследование дорожно-транспортной ситуации при правомерном пересечении водителем стоп-линии в процессе включения запрещающего желтого сигнала светофора. Пути решения проблемы неправомерного наказания водителей 7
- Затолокин А.А., Маслак С.Н.** Направления совершенствования надзора за дорожным движением в современных условиях 14
- Исаев М.М.** Регрессное требование страховщика как средство повышения безопасности дорожного движения перевозок пассажиров автобусами 19
- Коблов П.С.** О некоторых вопросах совершенствования разрешительной системы, применяемой в отношении перевозок грузов автомобильным транспортом 24
- Кузнецова Н.М.** Зарубежный опыт деятельности общественных организаций, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения 28
- Лаврова О.Н., Селедников Н.В.** Типичные следственные ситуации, складывающиеся на первоначальном этапе расследования преступлений, предусмотренных ст. 264 Уголовного Кодекса Российской Федерации 33
- Ляхов П.В., Купавцев В.А.** Исследование дорожно-транспортных происшествий с участием средств индивидуальной мобильности 37
- Саакян А.С.** О некоторых вопросах страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, используемых в качестве такси 43
- Сезонова Т.В.** Криминалистическая характеристика преступлений в области дорожного движения 48
- Царегородцева Е.А.** Исследование вопроса применения аутентификации на основе RFID для интернета транспортных средств 51
- Ясникова В.А.** Снижение смертности на дорогах среди водителей мототранспорта (мотоциклы, мопеды): европейский опыт 55

**ИНЫЕ НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ
В ОБЛАСТИ ПЕДАГОГИКИ**

Педагогика

- Герасимов И.В.** Особенности физической подготовки курсантов факультета подготовки специалистов Госавтоинспекции 60
- Малкова Т.В.** Ориентированность на непрерывное саморазвитие как залог успешного профессионального становления преподавателя 64

Рецензии

- Блинкин М.Я.** Рецензия на монографию К.С. Баканова, М.М. Исаева, П.С. Коблова «Приоритет безопасности дорожного движения над экономическими результатами хозяйственной деятельности при перевозке пассажиров автобусами» 67
- Зырянов С.М.** Рецензия на монографию «Административно-правовые отношения в отраслях экономики» 70

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

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. 20

Format 60x84/8. Digital printing.
Pech. l. 8,37.

Free

MODERN SCIENCE

Contents. 2023. № 4

SCIENTIFIC RESEARCH IN THE FIELD OF ENSURING ROAD SAFETY

LAW

Gorodokin V.A., Mayorov V.I. Study of the traffic situation when a driver
legally crosses the stop line while turning on the prohibitory yellow traffic light.
Ways to solve the problem of unlawful punishment of drivers 7

Zatolokin A.A., Maslak S.N. Directions for improving traffic supervision
in modern conditions..... 14

Isaev M.M. The insurer's recourse requirement as a means of improving
the safety of road transport of passengers by buses 19

Koblov P.S. On certain issues related to the harmonization of the permit system
applied to road transportation of cargoes..... 24

Kuznetsova N.M. Foreign experience in the activities of public organizations
aimed at ensuring road safety 28

Lavrova O.N., Selednikov N.V. Typical investigative situations developing
at the initial stage of the investigation of crimes provided for in article 264
of the Criminal Code of the Russian Federation..... 33

Lyakhov P.V., Kupavtsev V.A. Study of road traffic accidents involving personal
mobility devices 37

Saakyan A.S. On some issues of civil liability insurance for owners of vehicles
used as taxis..... 43

Sezonova T.V. Forensic characteristics traffic crime 48

Tsaregorodtseva E.A. Investigation of the use of RFID-based authentication
for the internet of vehicles 51

Iasnikova V.A. Reduction of road deaths among drivers of motorized vehicles
(motorcycles, mopeds): european experience..... 55

OTHER SCIENTIFIC RESEARCH IN THE FIELD PEDAGOGY

Gerasimov I.V. Features of physical training of cadets of the faculty of training
specialists of the state traffic inspectorate 60

Malkova T.V. Focus on continuous self-development as a guarantee of successful
professional development of a teacher..... 64

REVIEW

Blinkin M.Ya. Review of the monograph by K.S. Bakanova, M.M. Isaeva,
P.S. Koblova «Priority of road safety over economic results of economic
activities when transporting passengers by buses»..... 67

Zyryanov S.M. Review for the monography
«Administrative and legal relations in the sectors of the economy» 70

Научная статья

НИОН: 2010-0082-4/23-149

MOSURED: 77/27-006-2023-04-168

© Городокин В.А., Майоров В.И., 2023

УДК 34

**ИССЛЕДОВАНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ
ПРИ ПРАВОМЕРНОМ ПЕРЕСЕЧЕНИИ ВОДИТЕЛЕМ СТОП-ЛИНИИ
В ПРОЦЕССЕ ВКЛЮЧЕНИЯ ЗАПРЕЩАЮЩЕГО ЖЕЛТОГО СИГНАЛА СВЕТОФОРА.
ПУТИ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ НЕПРАВОМЕРНОГО НАКАЗАНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ**

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. В статье изложены факты, демонстрирующие дорожно-транспортные ситуации, при которых нельзя исключить варианты, когда водитель транспортного средства, действующий в соответствии с требованиями Правил дорожного движения Российской Федерации, пересекает стоп-линию на запрещающий желтый сигнал светофора.

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 правомерном пересечении водителем стоп-линии в процессе включения запрещающего желтого сигнала светофора. Пути решения проблемы неправомерного наказания водителей // Современная наука. 2023. № 4. С. 7–13.

Original article

**STUDY OF THE ROAD TRANSPORT SITUATION WHEN
THE DRIVER LAWFULLY CROSSED THE STOP LINE DURING THE PROCESS
OF TURNING ON THE PROHIBITING YELLOW SIGNAL OF THE TRAFFIC LIGHT.
WAYS TO SOLUTION THE PROBLEM OF ILLEGAL PUNISHMENT OF DRIVERS**

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 article presents facts demonstrating road transport situations in which it is impossible to exclude options when the driver of a vehicle, acting in accordance with the requirements of the Traffic Rules of the Russian Federation, crosses the stop line at a prohibiting yellow traffic light.

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. Study of the traffic situation when a driver legally crosses the stop line while turning on the prohibitory yellow traffic light. Ways to solve the problem of unlawful punishment of drivers // Modern Science. 2023. № 4. P. 7–13.

Неправомерность наказания водителя будет рассмотрена на примере пересечения стоп-линии при включенном запрещающем сигнале светофора водителем автомобиля Toyota (рис. 1).

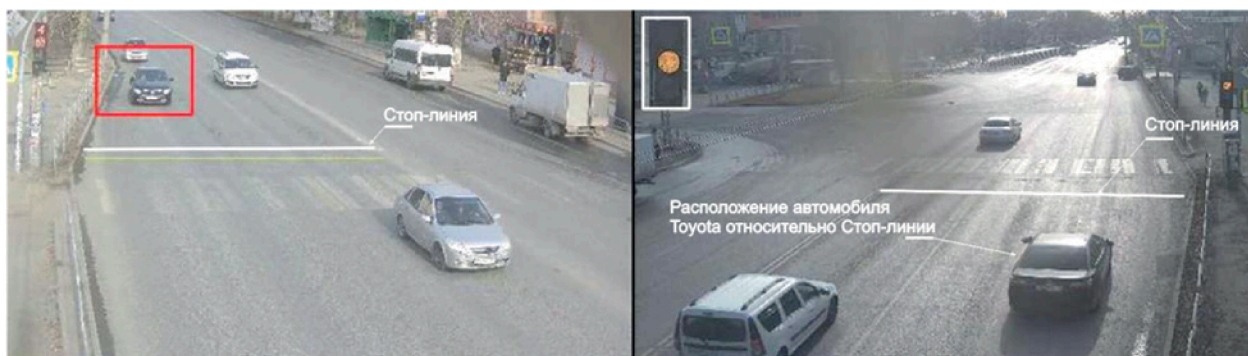


Рисунок 1 – Иллюстрация факта пересечения автомобилем Toyota стоп-линии при включенном запрещающем «желтом» сигнале светофора

Как видно на рисунке 1, в момент включения на светофоре запрещающего желтого сигнала автомобиль Toyota располагался относительно стоп-линии на расстоянии около 7 м.

С учетом времени включения зеленого мигающего сигнала светофора (3 с), в момент его включения автомобиль Toyota, двигаясь со скоростью 60 км/ч, располагался относительно стоп-линии на расстоянии около 57 м (1).

$$S_a = \frac{V_a}{3,6} \times t_{мз} + \Delta S, \quad (1)$$

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

$\Delta S = 7$ м – дальность расположения автомобиля Toyota относительно стоп-линии в момент включения запрещающего желтого сигнала светофора;

$V_a = 60$ км/ч – скорость движения автомобиля Toyota.

$$S_a = \frac{60}{3,6} \times 3 + 7 = 57 \text{ м.}$$

Остановочный путь автомобиля Toyota при применении водителем служебного торможения определяется по формуле [4] находился в пределах 67,4 м (2).

$$S_{сл} = (t_1 + t_2 + 0,5 \times t_3) \times \frac{V_a}{3,6} + \frac{V_a^2}{26 \cdot J_{сл}}, \quad (2)$$

где $t_1 = 1,0$ с – время реакции водителя автомобиля Toyota при включении мигающего зеленого сигнала светофора после постоянного зеленого;

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

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

$V_a = 60$ км/ч – скорость движения автомобиля Toyota;

$J_{сл} = 3,0$ м/с² – замедление автомобиля Toyota в исследуемой дорожно-транспортной ситуации при применении служебного торможения [5].

$$S_{сл} = (1,0 + 0,1 + 0,5 \times 0,35) \times \frac{60}{3,6} + \frac{60^2}{26 \times 3,0} = 67,4 \text{ м.}$$

Сравнивая между собой величину остановочного пути автомобиля Toyota при применении служебного торможения, находящегося в пределах 67,4 м, с дальностью расположения данного транспортного средства относительно стоп-линии в момент включения мигающего зеленого сигнала светофора, находящегося в пределах 57 м, можно сделать вывод о том, что в исследуемой дорожно-транспортной ситуации водитель автомобиля Toyota, даже руководствуясь требованиями 2-го предложения ч. 1 п. 10.1 Правил дорожного движения Российской Федерации (далее ПДД РФ) [1], не располагал технической возможностью, не выходя за рамки штатной ситуации, применяя служебное торможение, выполнить требования п. 6.13 ПДД РФ и остановиться перед стоп-линией.

Вместе с тем на рисунке 1 в момент включения запрещающего желтого сигнала светофора автомобиль Toyota располагался относительно стоп-линии на расстоянии около 7 м.

В данный момент времени, в случае действий водителя в соответствии с требованиями 2-го предложения ч. 1 п. 10.1 ПДД РФ и снижения скорости,

применяя служебное торможение, скорость автомобиля Toyota должна была снизиться до 36,8 км/ч (3).

$$V_{ж} = \sqrt{26 \times \Delta S_{\text{торм}} \times J_{сл}}, \quad (3)$$

где $\Delta S_{\text{торм}} = 67,4 - 50 = 17,4$ м – величина дополнительного отрезка пути, на которую должен был переместиться автомобиль Toyota при служебном торможении до места остановки от места его расположения в момент включения запрещающего желтого сигнала светофора;

$J_{сл} = 3,0$ м/с² – замедление автомобиля Toyota в исследуемой дорожно-транспортной ситуации при применении служебного торможения.

$$V_{ж} = \sqrt{26 \times 17,4 \times 3,0} = 36,8 \text{ км/ч.}$$

Наличие или отсутствие у водителя автомобиля Toyota технической возможности выполнить требования п. 6.13 ПДД РФ в момент включения запрещающего желтого сигнала светофора устанавливается путем сравнения дальности расположения автомобиля Toyota относительно стоп-линии в момент включения желтого сигнала светофора с величиной остановочного пути данного транспортного средства при применении водителем торможения в соответствии с требованиями п. 6.14 ПДД РФ, то есть при снижении скорости в темпе «не прибегая к экстремному торможению».

Соответственно, остановочный путь автомобиля Toyota в исследуемой дорожно-транспортной ситуации при применении водителем торможения в темпе «не прибегая к экстремному» с учетом интенсивности 75% по сравнению с экстремным торможением находился в пределах 18,4 м (4).

$$S_{нэ} = (t_1 + t_2 + 0,5 \times t_3) \times \frac{V_{ж}}{3,6} + \frac{V_{ж}^2}{26 \cdot J_{нэ}}, \quad (4)$$

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

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

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

$V_{ж} = 36,8$ км/ч – скорость движения автомобиля Toyota в момент включения запрещающего желтого сигнала светофора;

$J_{нэ} = 7,3 \times 0,75 = 5,5$ м/с² – замедление автомобиля Toyota в исследуемой дорожно-транспортной ситуации при применении торможения в темпе «не прибегая к экстремному».

$$S_{сл} = (0,6 + 0,1 + 0,5 \times 0,35) \times \frac{36,8}{3,6} + \frac{36,8^2}{26 \times 5,5} = 18,4 \text{ м.}$$

Сравнивая дальность расположения автомобиля Toyota относительно стоп-линии в момент включения запрещающего желтого сигнала светофора, составляющую около 7 м (рис. 1), с величиной остановочного пути данного транспортного средства, находящегося в пределах 18,4 м при применении водителем торможения в соответствии с требованиями п. 6.14 ПДД РФ, то есть в темпе «не прибегая к экстремному торможению», можно сделать вы-

вод о том, что в сложившейся дорожно-транспортной ситуации водитель автомобиля Toyota, даже применяя комбинированный способ торможения, не располагал технической возможностью выполнить требования п. 6.13 ПДД РФ и остановить транспортное средство перед стоп-линией в момент включения на светофоре запрещающего желтого сигнала.

Более того, как указано выше, водитель автомобиля Toyota также не располагал технической возможностью выполнить требования п. 6.13 ПДД РФ, действуя в соответствии с требованиями 2-го предложения ч. 1 п. 10.1 ПДД РФ.

При указанных обстоятельствах в действиях водителя автомобиля Toyota не усматривается несоответствия ни требованиям п. 6.13 ПДД РФ, ни требованиям 2-го предложения ч. 1 п. 10.1 ПДД РФ.

Иными словами, действия водителя данного автомобиля не подпадали под нарушение ПДД РФ и не подлежали наказанию в соответствии с диспозицией ч. 1 п. 12.12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) [2], вводящей санкции за «*Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика, за исключением случаев, предусмотренных частью 1 статьи 12.10 настоящего Кодекса и частью 2 настоящей статьи*».

Как следует из ч. 1 ст. 12.12 КоАП РФ, кроме неправомерности наказания водителя автомобиля Toyota, ему вменена первая часть ст. 12.12 КоАП РФ, вводящая санкции за проезд на запрещающий желтый сигнал светофора.

Возникает множество логичных вопросов: «Проезд стоп-линии, перекрестка, пересечения проезжих частей или чего-то еще?». Речь идет о продолжении движения с последующим выездом с пересечения и перекрестка, или под термин «проезд» попадает транспортное средство, остановившееся в пределах перекрестка или пересечения проезжих частей?

При данной формулировке получено широкое поле для коррупционной составляющей при вынесении решения о наказании водителя. Тем более что в ч. 2 п. 12.12 КоАП РФ наступают менее значимые санкции за пересечение стоп-линии при запрещающем сигнале светофора.

Вместе с тем, что небезынтересно, при более грамотной формулировке ч. 1 ст. 12.12 КоАП РФ, раскрывающей требование не осуществлять въезд на пересечение проезжих частей при включении запрещающего сигнала светофора (в данном случае независимо от того, это запрещающий желтый или запрещающий красный), данный подход полностью подтверждает правильность предлагаемого в данной статье варианта прочтения требований п. 6.13 ПДД РФ.

Иными словами, наказывая водителя транспортного средства за въезд в пределы перекрестка на запрещающий сигнал светофора, текст требования п. 6.13 ПДД РФ должен (в усеченном варианте) читаться следующим образом: «**При запрещающем сигнале светофора (кроме реверсивного), регламентирующего порядок движения данного направления, водители должны остановиться перед стоп-линией (знаком 6.16), расположенной перед перекрестком или в непосредственной близости от светофора. При отсутствии стоп-линии в преде-**

лах границы перекрестка водителю следует остановиться перед пересекаемой проезжей частью (с учетом пункта 13.7 Правил), не создавая помех пешеходам».

Более углубленный анализ наличия или отсутствия технической возможности у водителя автомобиля Toyota выполнить требования ч. 1 п. 10.1 и п. 6.13 ПДД РФ показал, что возможна такая дорожно-транспортная ситуация, при которой водитель транспортного средства ни при каких обстоятельствах, действуя в соответствии с требованиями ПДД РФ, тем не менее не будет располагать технической возможностью остановиться перед стоп-линией, как в момент включения мигающего зеленого сигнала, так и в момент включения запрещающего желтого.

Например, как было указано выше, при движении со скоростью, допустимой в населенных пунктах, не превышающей 60 км/ч, в момент включения мигающего зеленого сигнала светофора данное транспортное средство располагалось относительно стоп-линии на расстоянии менее остановочного пути, при применении водителем служебного торможения.

При этом, несмотря на снижение скорости, ее величина и расположение автомобиля относительно стоп-линии в момент включения запрещающего желтого сигнала светофора не позволяли водителю остановиться перед стоп-линией при применении торможения в темпе «не прибегая к экстремному».

Этот факт свидетельствует о том, что, находясь в определенном достаточно большом по протяженности диапазоне расстояния до стоп-линии, водитель транспортного средства неизбежно попадет в категорию нарушителей требований п. 6.13 ПДД РФ.

Проведем расчеты диапазона участка пути ($\Delta S^{(60)}$), находясь в котором при включении мигающего зеленого сигнала светофора водитель, действуя в соответствии с требованиями ПДД РФ, при любых обстоятельствах пересечет стоп-линию на запрещающий желтый сигнал светофора (5).

$$(\Delta S^{(60)}) = S_{min}^{(60)} - S_{max}^{(60)}, \quad (5)$$

где $S_{min}^{(60)}$ – минимальное расстояние от стоп-линии, на котором ТС успевает остановиться при применении водителем комбинированного торможения (м);

$S_{max}^{(60)}$ – максимальное расстояние, на котором может находиться ТС, для проезда стоп-линии на разрешающий мигающий зеленый сигнал светофора без изменения скорости движения (м).

Минимальное расстояние от стоп-линии, на котором ТС успевает остановиться при применении водителем комбинированного торможения ($S_{min}^{(60)}$), определяется следующим образом (6)

$$S_{min}^{(60)} = S_{дв}^{(60)} + S_{сл}^{(60)} + S_{нэ}^{(60)}, \quad (6)$$

где $S_{дв}^{(60)}$ – отрезок пути, преодолеваемый ТС при равномерном движении до момента срабатывания тормозной системы с момента включения мигающего зеленого сигнала светофора (м);

$S_{сл}^{(60)}$ – отрезок пути, преодолеваемый ТС при равнозамедленном движении с момента включения мигающего зеленого сигнала светофора, включая отрезок пути, преодолеваемый к моменту нараста-

ния замедления в темпе «не прибегая к экстренному» торможению (м);

$S_{нз}^{(60)}$ – отрезок пути, преодолеваемый ТС при равнозамедленном движении с момента достижения установившегося замедления в темпе «не прибегая к экстремному» торможению (м).

В свою очередь, отрезок пути, преодолеваемый ТС при равномерном движении до момента срабатывания тормозной системы с момента включения мигающего зеленого сигнала светофора ($S_{дв}^{(60)}$), определяется по следующей формуле (7):

$$S_{дв}^{(60)} = \frac{V_0}{3,6} \times t_{дв}, \quad (7)$$

где $t_{дв}$ – продолжительность времени равномерного движения ТС с момента включения мигающего зеленого сигнала светофора (с);

$V_0 = 60$ км/ч – начальная скорость движения ТС к моменту смены сигнала светофора на мигающий зеленый.

Продолжительность времени равномерного движения ТС с момента включения мигающего зеленого сигнала светофора ($t_{дв}$) определяется по формуле, приведенной ниже (8), и составляла 1,275 с.

$$t_{дв} = (t_1 + t_2 + 0,5 \times t_3), \quad (8)$$

где $t_1 = 1,0$ с – время реакции водителя ТС при включении мигающего зеленого сигнала светофора после немигающего зеленого;

$t_2 = 0,1$ с – время запаздывания срабатывания тормозного привода автомобиля категории М1;

$t_3 = 0,35$ с – время нарастания замедления автомобиля категории М1 при применении водителем служебного торможения.

$$t_{дв} = (1,0 + 0,1 + 0,5 \times 0,35) = 1,275 \text{ с.}$$

Тогда,

$$S_{дв}^{(60)} = \frac{60}{3,6} \times 1,275 = 21,2 \text{ м.}$$

Таким образом, отрезок пути, преодолеваемый ТС при равномерном движении до момента срабатывания тормозной системы с момента включения мигающего зеленого сигнала светофора ($S_{дв}^{(60)}$), составляет около 21,2 м.

Соответственно, отрезок пути, преодолеваемый ТС при равнозамедленном движении с момента установившегося замедления при применении водителем служебного торможения до момента возникновения установившегося замедления после включения запрещающего желтого сигнала светофора, включающего как отрезок пути, преодолеваемый за время простейшей сенсомоторной реакции водителя при смене сигнала светофора на желтый, так и отрезок, преодолеваемый при нарастании замедления до величины, соответствующей темпу «не прибегая к экстремному» торможению ($S_{сл}^{(60)}$), определяется по формуле (9):

$$S_{сл}^{(60)} = V_0 \times t_{птд} - \frac{J_{сл} \times t_{птд}^2}{2}, \quad (9)$$

где $t_{птд}$ – продолжительность времени с момента установившегося замедления при применении водителем служебного торможения до момента возникновения установившегося замедления после

включения запрещающего желтого сигнала светофора (с);

$V_0 = 60$ км/ч – начальная скорость движения ТС к моменту смены сигнала светофора на мигающий зеленый;

$J_{сл} = 3,0$ м/с² – величина замедления при служебном торможении.

Продолжительность времени с момента установившегося замедления при применении водителем служебного торможения до момента возникновения установившегося замедления после включения запрещающего желтого сигнала светофора, включающего как отрезок пути, преодолеваемый за время простейшей сенсомоторной реакции водителя при смене сигнала светофора на желтый, так и отрезок, преодолеваемый при нарастании замедления до величины, соответствующей темпу «не прибегая к экстремному» торможению ($t_{птд}$), определяется по формуле, приведенной ниже (10), и составляла около 2,15 с.

$$t_{птд} = (t_{зв} - t_{дв}) + t_{смп} + 0,5 \cdot t_{днз} \quad (10)$$

где $t_{зв} = 3,0$ с – продолжительность времени мигания зеленого сигнала (с);

$t_{дв} = 1,275$ с – продолжительность времени равномерного движения ТС с момента включения мигающего зеленого сигнала светофора (с);

$t_{смп} = 0,25$ с – продолжительность **простейшей сенсомоторной реакции** водителя ТС при переходе режима торможения со служебного на «не прибегая к экстремному»;

$t_{днз} = 0,35$ с – продолжительность времени нарастания замедления с режима служебное торможение на «не прибегая к экстремному».

$$t_{птд} = (3,0 - 1,275) + 0,25 + 0,5 \times 0,35 = 2,15 \text{ с.}$$

Тогда,

$$S_{сл}^{(60)} = \frac{60}{3,6} \times 2,15 - \frac{3,0 \times 2,15^2}{2} = 28,9 \text{ м.}$$

Таким образом, отрезок пути, преодолеваемый ТС при равнозамедленном движении с момента установившегося замедления при применении водителем служебного торможения, до момента возникновения установившегося замедления после включения запрещающего желтого сигнала светофора, включающего как отрезок пути, преодолеваемый за время простейшей сенсомоторной реакции водителя при смене сигнала светофора на желтый, так и отрезок, преодолеваемый при нарастании замедления до величины, соответствующей темпу «не прибегая к экстремному» торможению ($S_{сл}^{(60)}$), составляет около 28,9 м.

Отрезок пути, преодолеваемый ТС при равнозамедленном движении с момента достижения установившегося замедления в темпе «не прибегая к экстремному» торможению ($S_{нз}^{(60)}$) до момента остановки определяется по формуле приведенной ниже (11):

$$S_{нз} = \frac{V_{нз}^2}{26 \times J_{нз}}, \quad (11)$$

где $V_{нз}$ – скорость движения ТС, к моменту смены сигнала светофора с мигающего зеленого на запрещающий желтый;

$J_{нэ} = 5,5 \text{ м/с}^2$ – величина замедления при торможении в темпе «не прибегая к экстремному», составляющая 75% от максимально эффективного в данных дорожных условиях.

Скорость движения ТС к моменту смены сигнала светофора с мигающего зеленого на запрещающий желтый ($V_{нэ}$) определяется по формуле, приведенной ниже, и составляла около 36,8 км/ч (12).

$$V_{нэ} = V_0 - \Delta V = V_0 - J_{сл} \times t_{птд} \times 3,6, \quad (12)$$

где $V_0 = 60 \text{ км/ч}$ – допустимая скорость движения ТС в населенном пункте;

$J_{сл} = 3,0 \text{ м/с}^2$ – величина служебного замедления ТС;

$t_{птд} = 2,15 \text{ с}$ – продолжительность времени с момента установившегося замедления при применении водителем служебного торможения до момента возникновения установившегося замедления после включения запрещающего желтого сигнала светофора.

$$V_{нэ} = 60 - 3,0 \times 2,15 \times 3,6 = 36,8 \text{ км/ч.}$$

Тогда,

$$S_{нэ} = \frac{36,8^2}{26 \times 5,5} = 9,5 \text{ м.}$$

Время, затрачиваемое транспортным средством до остановки с момента применения торможения в темпе «не прибегая к экстремному», составляет 1,86 с.

$$t_{нэ} = \frac{V_{нэ}}{3,6 \times J_{нэ}} = \frac{36,8}{3,6 \times 5,5} = 1,86 \text{ с.}$$

Таким образом, отрезок пути, преодолеваемый ТС при равнозамедленном движении с момента достижения установившегося замедления в темпе «не прибегая к экстремному» торможению ($S_{нэ}^{(60)}$) до момента остановки, находится в пределах 9,5 м.

На основании проведенных расчетов можно сделать вывод о том, что с момента включения мигающего зеленого сигнала светофора до момента остановки автомобилю категории М1 на сухом асфальтовом покрытии при движении с допустимой скоростью 60 км/ч потребуется около 59,6 м.

$$S_{\min}^{(60)} = 21,2 + 28,9 + 9,5 = 59,6 \text{ м.}$$

При этом при заданных выше условиях без снижения скорости ТС может пересечь стоп-линию до момента включения запрещающего желтого сигнала светофора, располагаясь от нее на расстоянии ($S_{\max}^{(60)}$) не более 50 м (13).

$$S_{\max}^{(60)} = \frac{V_a}{3,6} \times t_{мз}, \quad (13)$$

где $t_{мз} = 3 \text{ с}$ – продолжительность включения мигающего зеленого сигнала светофора;

$V_a = 60 \text{ км/ч}$ – допустимая скорость движения автомобиля ТС.

$$S_{\max}^{(60)} = \frac{60}{3,6} \times 3 = 50 \text{ м.}$$

Тогда диапазон отрезка пути, «обрекающего на нарушение» водителя транспортного средства, движущегося в соответствии с требованиями ПДД РФ, составит от 50 до 59,6 м.

$$(\Delta S^{(60)}) = 59,6 - 50 = 9,6 \text{ м.}$$

Иными словами, транспортные средства, движущиеся с соблюдением требований ПДД РФ и находящиеся относительно стоп-линии на расстоянии, попадающем в диапазон от 50 до 59,6 м, обречены пересечь стоп-линию на запрещающий желтый сигнал светофора.

Указанный диапазон отрезка пути, «обрекающего на нарушение», значительно увеличится в условиях понижения коэффициента сцепления как при мокрой поверхности проезжей части, так и еще в большей степени при снежном накате или гололеде.

Проведенные расчеты представлены на графике зависимости снижения скорости, преодолеваемого расстояния и изменения величины замедления от времени включения сигналов светофора (рис. 2).

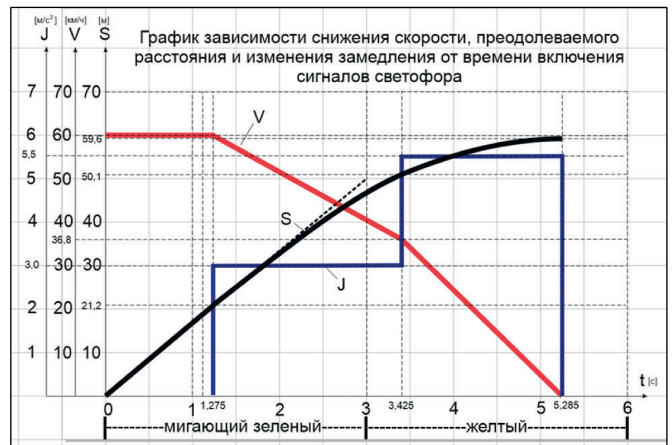


Рисунок 2 – График зависимости снижения скорости, преодолеваемого расстояния и изменения величины замедления от времени включения сигналов светофора

Используя расчеты, проведенные выше, выведена формула, позволяющая определить зависимость величины «обрекающего на нарушение» интервала отрезка пути до стоп-линии от скорости транспортного средства, при которой происходит включение мигающего зеленого сигнала светофора (14):

$$\Delta S = S_{\min} - S_{\max},$$

$$S_{\min} = S_{дв} + S_{сл} + S_{нэ},$$

$$S_{\max} = V_a \times t_{мз},$$

$$\Delta S = t_{дв} \times V_a - t_{птд} \times V_a - \frac{J_{сл} \times t_{птд}}{2} + \frac{(V_a - J_{сл} \times t_{птд})^2}{2 \times J_{нэ}} - t_{мз} \times V_a, \quad (14)$$

$$\Delta S = 1,275 \times V_a - 2,15 \times V_a - \frac{3,0 \times 2,15}{2} + \frac{(V_a - 3,0 \times 2,15)^2}{2 \times 5,5} - 3,0 \times V_a,$$

$$\Delta S = 0,091 \times V_a^2 - 0,72 \times V_a - 3,326.$$

Полученные результаты сведены в таблицу 1.

Таблица 1

Интервал отрезка пути до стоп-линии, «обрекающего на нарушение» в зависимости от скорости транспортного средства						
Скорость ТС, км/ч	40	50	60	70	80	90
$\Delta S_{нар}$, м	0	4	9,6	16,7	25	35
$S_{нач} \div S_{кон}$, м	33 ÷ 33	≈ 42 ÷ 46	≈ 50 ÷ 60	≈ 58 ÷ 75	67 ÷ 92	75 ÷ 110

Таким образом, анализ действий водителей транспортных средств, подвергнутых наказанию в связи с пересечением стоп-линии при включенном запрещающем желтом сигнале светофора, показывает, что одной видеофиксации события пересечения стоп-линии транспортным средством при желтом сигнале светофора недостаточно для наказания водителя данного транспортного средства.

Правомерность данного наказания может быть установлена или после проведения соответствующего экспертного исследования, или усложнения программного продукта комплексов видеофиксации, позволяющего установить наличие или отсутствие у водителя транспортного средства технической возможности остановки перед местом, регламентированным п. 6.13 ПДД РФ, при служебном торможении в момент включения мигающего зеленого сигнала светофора и при применении торможения в темпе «не прибегая к экстремному» при включении запрещающего желтого сигнала.

Анализ результатов расчета, представленного в таблице 1, показывает, что 3 с мигания зеленого сигнала достаточно только для транспортных средств категории М1, движущихся со скоростью до 40 км/ч.

Только в этом случае, отсутствует диапазон отрезка пути, находясь на котором водитель обречен на проезд стоп-линии на запрещающий желтый сигнал светофора.

Данный факт свидетельствует о том, что заложенный в ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» [3] режим мигания зеленого сигнала принят без должного обоснования и расчета и, как указано выше, позволяет множеством водителей транспортных средств неправомерно подвергать административному наказанию за пересечение стоп-линии на запрещающий желтый сигнал светофора.

Наиболее рациональным выходом из создавшегося положения, при котором неизбежно может возникнуть неправомерное наказание водителя транспортного средства, на наш взгляд, является внесение изменений в п. 7.5.3 ГОСТ Р 52289-2019. Национальный стандарт Российской Федерации. «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств», увеличив нормативную продолжительность времени включения мигающего зеленого сигнала до 5 с.

Данной продолжительности времени включения мигающего зеленого сигнала будет достаточно для снижения скорости служебным торможением до величины, позволяющей остановить транспортное средство перед стоп-линией в темпе «не прибегая к экстремному» при включении запрещающего желтого сигнала светофора в диапазоне скоростей транспортного средства от 40 до 90 км/ч.

Данный вывод справедлив для всего диапазона скоростей вплоть до максимально разрешенной скорости на дорогах общего пользования вне населенных пунктов и подтвержден расчетами в соответствии с формулами, приведенными выше, с изменением, коснувшимся только величины скорости

и продолжительности времени включения мигающего зеленого сигнала (15).

$$\begin{aligned} (\Delta S^{(90)}) &= S_{min}^{(90)} - S_{max}^{(90)}, \\ S_{min}^{(90)} &= S_{дв}^{(90)} + S_{сл}^{(90)} + S_{нз}^{(90)}, \\ S_{дв}^{(90)} &= V_0 \times t_{дв} \end{aligned}$$

Тогда, $t_{дв} = (t_1 + t_2 + 0,5 \times t_3)$, (15)

$$t_{дв} = (1,0 + 0,1 + 0,5 \times 0,35) = 1,275 \text{ с.}$$

Тогда, $S_{дв}^{(90)} = \frac{90}{3,6} \times 1,275 = 31,9 \text{ м.}$

$$S_{сл}^{(90)} = V_0 \times t_{птд} - \frac{J_{сл} \times t_{птд}^2}{2},$$

$$t_{птд} = [(t_{эм} - t_{дв}) + t_{смп} + 0,5 \times t_{днз}],$$

$$t_{птд} = (5,0 - 1,275) + 0,25 + 0,5 \times 0,35 = 4,15 \text{ с.}$$

Тогда, $S_{сл}^{(90)} = \frac{90}{3,6} \times 4,15 - \frac{3,0 \times 4,15^2}{2} = 77,9 \text{ м.}$

Тогда, $S_{нз} = \frac{V_{нз}^2}{26 \times J_{нз}},$

$$V_{нз} = V_0 - \Delta V = V_0 - J_{сл} \times t_{птд} \times 3,6,$$

$$V_{нз} = 90 - 3,0 \times 4,15 \times 3,6 = 45,2 \text{ км/ч.}$$

Тогда, $S_{нз} = \frac{45,2^2}{26 \times 5,5} = 14,3 \text{ м.}$

$$S_{min}^{(90)} = 31,9 + 77,9 + 14,3 = 124,1 \text{ м.}$$

$$S_{max}^{(60)} = \frac{V_a}{3,6} \times t_{нз},$$

$$S_{max}^{(90)} = \frac{90}{3,6} \times 5 = 125 \text{ м.}$$

Тогда диапазон отрезка пути, «обрекающего на нарушение» водителя транспортного средства, движущегося в соответствии с требованиями ПДД РФ, сведен к «0», то есть появляется возможность остановиться в 0,9 м от стоп-линии.

$$(\Delta S^{(90)}) = 124,1 - 125 = -0,9 \text{ м.}$$

Иными словами, водители транспортных средств, движущиеся по дороге общего пользования с соблюдением требований ПДД РФ со скоростью 90 км/ч, в момент включения на светофоре мигающего зеленого сигнала, имеющего продолжительность 5 с, применяя комбинированный способ торможения, располагают технической возможностью остановиться перед стоп-линией.

В дополнение к внесению в п. 7.5.3 ГОСТ Р 52289-2019 обоснованного значения продолжительности времени включения мигающего зеленого сигнала, продолжительностью 5 с, предлагаем с целью исключения двоякого толкования требований п. 6.14 ПДД РФ внести в их текст изменения, исключив допустимость въезда в места, определяемого п. 6.13 Правил, при включенном запрещающем

желтом сигнале светофора, как исключение, допустив указанное действие при запрещающем жесте регулировщика, даже если данный жест противоречит сигналам светофора.

В статье произведен анализ участвовавших случаев вступления в законную силу административных наказаний водителей за действия, связанные с пересечением стоп-линии и продолжением движения при включенном запрещающем желтом сигнале светофора.

Показаны исторические корни появления в ПДД РФ требований, направленных на регламент действий водителей транспортных средств при включении запрещающего желтого и мигающего зеленого сигналов светофора.

Обращено внимание на крайне важный недостаток, имеющий место в п. 6.14 ПДД РФ, в котором отсутствует нормативное значение термина «не прибегая к экстренному торможению», предложен выход из создавшегося положения.

Найдено техническое обоснование доказывания некоторых неправомерных действий водителей транспортных средств, связанных с пересечением стоп-линии при включенном запрещающем желтом сигнале светофора.

Представлен расчет, свидетельствующий о недопустимости применения санкций п. 12.12 КоАП РФ для водителей, не располагавших технической возможностью выполнить требования п. 6.13 ПДД РФ. Представлено предложение по устранению неправомерного наказания водителей путем изменения программного обеспечения комплексов видеофиксации.

Расчетным путем доказано существование отрезка пути, находясь в котором при включении мигающего зеленого сигнала светофора водитель транспортного средства неизбежно осуществит пересечение стоп-линии на запрещающий желтый сигнал светофора.

Введено понятие «комбинированного» способа снижения скорости при включении мигающего зеленого сигнала светофора.

Представлен график зависимости скорости, замедления и преодолеваемого расстояния при комбинированном способе снижения скорости.

С целью устранения необоснованной продолжительности включения зеленого мигающего сигнала светофора предложено изменить данный параметр, путем внесения изменений в п. 7.5.3 ГОСТ Р 52289-2019.

С целью устранения двоякого толкования допустимости въезда в места, регламентированные п. 6.13 ПДД РФ, предложено внести изменения в текст п. 6.14 ПДД РФ.

Список источников

1. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 28.09.2023).
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 28.09.2023).
3. 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).
4. В.А. Пучкин Основы экспертного анализа дорожно-транспортных происшествий: База данных. Экспертная техника. Методы решений. Ростов н/Д: ИПО ПИ ЮФУ, 2010. 400 с.
5. Майоров В.И. Оптимизация положений пункта 6.14 Правил дорожного движения Российской Федерации с учетом экспертной и правоприменительной практики // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2(29). С. 20–22.

References

1. Resolution of the Council of Ministers – Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On traffic rules» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 28.09.2023).
2. Code of the Russian Federation on Administrative Offenses dated 30.12.2001 № 195-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 28.09.2023).
3. 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).
4. V.A. Puchkin Fundamentals of expert analysis of road accidents: Database. Expert technology. Methods of solutions. Rostov-on-Don: publishing and printing department of the Pedagogical Institute of the Southern Federal University, 2010. 400 p.
5. 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. № 2(29). P. 20–22.

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 Jurisprudence, 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 06.11.2023; одобрена после рецензирования 13.11.2023; принята к публикации 20.11.2023. The article was submitted 06.11.2023; approved after reviewing 13.11.2023; accepted for publication 20.11.2023.

НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ НАДЗОРА ЗА ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

¹Александр Александрович Затолокин, ²Сергей Николаевич Маслак

^{1,2}Краснодарский университет МВД России

^{1,2}kiap_krdu@mvd.ru

Аннотация. Рассматриваются существующие проблемы в области безопасности дорожного движения. Акцентируется внимание на важности применения мер государственного реагирования на современные вызовы в сфере безопасности дорожного движения. Делается вывод об эффективности «точечного» применения административных процедур наряду с повышением качества процессуальной деятельности полиции.

Ключевые слова: проблемы аварийности, меры государственного реагирования, государственный надзор, совершенствование административных процедур, соотношение применяемых мер с основными угрозами безопасности

Для цитирования: Затолокин А.А., Маслак С.Н. Направления совершенствования надзора за дорожным движением в современных условиях // Современная наука. 2023. № 4. С. 14–18.

Original article

DIRECTIONS FOR IMPROVING TRAFFIC SUPERVISION IN MODERN CONDITIONS

¹Alexander A. Zatolokin, ²Sergey N. Maslak

^{1,2}Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia

^{1,2}kiap_krdu@mvd.ru

Abstract. The existing problems in the field of road safety are presented. Attention is focused on the importance of applying state response measures to modern challenges in the field of road safety. The conclusion is made about the effectiveness of the «point» application of administrative procedures along with improving the quality of procedural activities of the police.

Keywords: accident problems, state response measures, state supervision, improvement of administrative procedures, correlation of applied measures with the main security threats

For citation: Zatolokin A.A., Maslak S.N. Directions for improving traffic supervision in modern conditions // Modern Science. 2023. № 4. P. 14–18.

Анализ статистических данных о состоянии аварийности, проведенный одним из авторов настоящей статьи [1], позволил выявить наиболее характерные вызовы безопасности дорожного движения.

К таковым в настоящее время относятся:

нарушение скоростного режима (32,7% от общего числа погибших из-за нарушений водителями Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ);

управление транспортным средством в состоянии опьянения (21,6% погибших от общего числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП);

нарушения ПДД РФ лицами, передвигающимися на средствах индивидуальной мобильности (далее – СИМ) (в 8 раз увеличилось количество происшествий, внесенных в госстатотчетность, с участием СИМ) [1].

Перечисленные вызовы требуют принятия мер государственного реагирования посредством оптимизации надзора за дорожным движением под существующие реалии.

В статье авторы предприняли попытку выработать пути совершенствования применения различных административных процедур в рамках реализации государственной функции по осуществ-

влению федерального государственного надзора в сфере безопасности дорожного движения.

В настоящее время государственная функция по надзору за дорожным движением регламентируется приказом МВД России 23 августа 2017 года № 664 [2], который предусматривает применение следующих административных процедур:

надзор за дорожным движением (в том числе с использованием технических средств);

остановка транспортного средства;

остановка пешехода;

проверка документов, идентификационного номера, технического состояния находящегося в эксплуатации транспортного средства;

применение мер административного воздействия;

выезд на место ДТП.

Ниже рассмотрим особенности административных процедур в соотношении с их потенциально возможным воздействием на существующие проблемы в сфере безопасности дорожного движения.

В частности, надзор за дорожным движением в традиционной форме (без использования технических средств, работающих в автоматическом режиме) является наиболее эффективным при выявлении превышения скоростного режима на величину свыше 60 км/ч (ч. 4, 5, 7 ст. 12.9 Ко-

декса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) [3].

Подобный тезис основывается на том, что в санкциях указанных правовых норм содержится административное наказание в виде лишения права управления транспортными средствами, которое не может быть назначено при фиксации техническими средствами, работающими в автоматическом режиме (с. 4.1 КоАП РФ «Общие правила назначения административного наказания»).

В качестве примера можно привести ситуацию, при которой водитель в целях получения острых ощущений от управления транспортным средством превышает скоростной режим на величину свыше 60 км/ч и при фиксации нарушения техническими средствами, работающими в автоматическом режиме, привлекается к ответственности лишь в виде административного штрафа.

Подобное положение дел создает у водителей-лихачей иллюзию допустимости создания необоснованной опасности на дорогах, за что впоследствии можно «откупиться штрафом». Водитель должен осознавать возможность лишения права на управление за подобное экстремальное превышение скорости, что достигается путем реализации надзора за дорожным движением в традиционной форме. В целях получения наибольшего превентивного эффекта необходимо грубые нарушения скоростного режима выявлять посредством осуществления надзора в традиционной форме, то есть без использования технических средств, работающих в автоматическом режиме.

Помимо грубых нарушений скоростного режима, традиционную форму надзора за дорожным движением следует применять для выявления лиц, демонстрирующих на дороге поведение, не свойственное обстановке, которое может свидетельствовать об управлении транспортным средством в состоянии опьянения [4].

Выявление подобных нарушений связано с необходимостью осуществления фиксации (видеонаблюдение, показания свидетелей) поведения, не свойственного обстановке, поскольку в ряде случаев суды возвращают материалы в Госавтоинспекцию по причине отсутствия доказательств нарушения ПДД РФ.

В качестве примера можно привести ситуацию, описанную на сайте Первого кассационного суда общей юрисдикции, при которой мировой суд «В-кого» района «Н-ской» области прекратил «производство по административному делу в отношении гражданина Х в связи с отсутствием в его действиях состава административного правонарушения» (суд указал на отсутствие доказательств) [5].

Согласно указанной информации мировой судья ошибочно пришел к выводу об отсутствии у гражданина Х признака опьянения, сославшись на то, что материалы дела и видеозапись не раскрывают содержание такого критерия, как поведение, не соответствующее обстановке, и что наличие такого признака должно быть подтверждено.

Следует отметить, что в последующем Первый кассационный суд отменил вынесенные судебные решения в отношении гражданина Х и возвратил

дело об административном правонарушении мировому судье на новое рассмотрение.

Тем не менее наличие видеозаписи, подтверждающей доводы об управлении транспортным средством, и демонстрация при этом поведения, не свойственной обстановке, позволит устранить возможную волокиту, связанную с возвращением административных материалов в Госавтоинспекцию. Хотя КоАП РФ (ст. 24.1, 26.1) не содержит требований о фиксации наличия признаков опьянения иными, помимо процессуальных документов, доказательствами, судебные органы не всегда изначально правильно принимают решение. В этой связи нелишним будет осуществлять видеозапись «поведения не свойственной обстановке» при управлении транспортным средством. Внешним проявлением подобного поведения могут быть признаки опасного вождения, содержащиеся в ПДД РФ и подробно описанные в научной литературе [6].

Видеофиксация опасного вождения будет являться одним из возможных доказательств поведения, не свойственного обстановке, и, соответственно, косвенным доказательством управления в состоянии опьянения.

Использование средств автоматической фиксации как одной из форм надзора за дорожным движением в настоящее время позволяет осуществлять государственное воздействие на один из трех приведенных в начале статьи вызовов безопасности дорожного движения – нарушение скоростного режима.

Дальнейшее совершенствование системы автоматической фиксации административных нарушений наряду с «точечным» применением традиционного надзора за дорожным движением в целях выявления грубых нарушений скоростного режима будет способствовать нивелированию аварийности по причине превышения скорости.

Следующая административная процедура – остановка транспортного средства. Ее реализация позволяет предотвратить возможные риски, связанные с нарушением ПДД РФ, по всем вызовам безопасности дорожного движения, однако применяется лишь при купировании двух (из трех) вызовов:

нарушения скоростного режима;
признаки управления в состоянии опьянения.

Остановка транспортного средства остается невостребованной при принятии мер государственного реагирования на нарушения ПДД РФ лицами, использующими для передвижения СИМ. Следует напомнить, что согласно изменениям в ПДД РФ [7] передвижение на СИМ получило некоторую правовую регламентацию, однако, несмотря на это, данная категория участников дорожного движения по-прежнему остается не охваченной контрольно-надзорными функциями сотрудников Госавтоинспекции. Они останавливают СИМ только в тех случаях, когда уже совершено ДТП и лицо, передвигающееся на электросамокате, пытается скрыться.

Включение лиц, передвигающихся на СИМ, в число полноправных «деликтоспособных» объектов надзорной деятельности Госавтоинспекции

и реализация в их отношении такой административной процедуры, как остановка транспортного средства, будет иметь мощнейший профилактический эффект.

Во-первых, лица, передвигающиеся на СИМ и подвергающиеся регулярным остановкам сотрудниками Госавтоинспекции, перестанут воспринимать себя в качестве «касты неприкасаемых», станут более уважительно относиться к другим участникам дорожного движения и в целом к соблюдению ПДД РФ.

Во-вторых, остановка лица, передвигающегося на СИМ, будет способствовать проведению необходимой проверки на дорогах, направленной на установление категории транспортного средства (проблема передвижения на СИМ, по своим техническим характеристикам относящихся к мотоциклам или мопедам, ранее поднималась в научных публикациях) [8]. Своевременное выявление лиц, не имеющих права на управление мопедами (мотоциклами), но использующих мощные СИМ, позволит предотвратить тяжкие последствия от нарушений ПДД РФ такими участниками движения.

К сожалению, в настоящее время правоприменительная практика не работает на опережение, а способна лишь бороться с возникшими последствиями от случившихся ДТП с участием СИМ. Так, в качестве примера можно привести ситуацию, произошедшую в городе К, в ходе которой водитель (в последующем выяснилось, что он имел признаки опьянения), управляя каршеринговым электросамокатом мощностью 350 Вт (по техническим характеристикам соответствует категории «М» (Мопеды), допустил наезд на ребенка.

Пройти медицинское освидетельствование виновник ДТП отказался, «протокол и дело были переданы в суд». В итоге за отказ пройти медицинское освидетельствование водитель электросамоката был привлечен к административной ответственности по ст. 12.26 КоАП РФ в виде штрафа в размере 30 тыс. рублей и лишения водительского удостоверения [9]. Однако причиненный вред здоровью ребенка не может быть восполнен административным наказанием.

Своевременная реализация административной процедуры «остановка транспортного средства» в отношении лиц, передвигающихся на СИМ, позволит своевременно отстранять от управления лиц, злоупотребляющих правом использования электросамокатов.

Остановка пешехода как административная процедура, реализуемая в рамках осуществления федерального государственного надзора за соблюдением ПДД РФ, не может существенно повлиять на снижение количества ДТП по приведенным в начале статьи вызовам безопасности дорожного движения.

Проверка документов как административная процедура позволит снизить количество ДТП по причине управления транспортным средством в состоянии опьянения. Большинство признаков опьянения (запах алкоголя изо рта, неустойчивость позы и шаткость походки, нарушение речи, резкое изменение окраски кожных покровов лица) возможно выявить только в процессе проверки

документов. Поэтому данная административная процедура является наиболее востребованной профилактической мерой.

В этой связи следует применять зарекомендовавшую себя с положительной стороны практику так называемой «сплошной» проверки. Данный метод направлен на выявление водителей, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения. При этом «сплошная» проверка должна отвечать критериям внезапности и кратковременности с последующим подробным освещением в СМИ ее результатов. Внезапность и кратковременность «сплошной» проверки позволит исключить распространение информации о проведении мероприятия среди участников дорожного движения, что, в свою очередь, сделает ее более объективной.

Следующая административная процедура – применение мер административного воздействия – в соответствии с законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях позволяет эффективно воздействовать на все имеющиеся угрозы безопасности дорожного движения.

Значительная часть мер административного воздействия регламентируются КоАП РФ (меры наказания, меры обеспечения производства). Эффективность мер административного воздействия при грамотном применении не вызывает сомнения.

Страх наказания, а также правовые последствия наказания заставляют многих участников дорожного движения соблюдать предусмотренные правила и выполнять необходимые обязанности.

При этом нередки случаи, когда материал по делу об административном правонарушении «разваливается» в суде по причине недоказанности обстоятельств, в силу ошибок процессуального характера, допускаемых сотрудниками полиции при оформлении соответствующих материалов.

Так, в качестве примера можно привести ситуацию, ставшую предметом заседания Верховного Суда Российской Федерации (Постановление от 01.06.2018 № 58-АД18-5) [10], при которой Суд отменил принятые ранее судебные акты и прекратил производство по делу о привлечении водителя транспортного средства к административной ответственности.

В частности, в ходе заседания было установлено, что сотрудники полиции при составлении процессуальных документов нарушили положения КоАП РФ и Правила освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления на медицинское освидетельствование на состояние опьянения [4], а именно: водителю перед направлением на медицинское освидетельствование не было предложено пройти освидетельствование на месте.

К сожалению, приведенный пример является не единичным и позволяет утверждать о наличии фактора, снижающего эффективность мер административного воздействия в виде ошибок процессуального характера при осуществлении производства по делам об административных правонарушениях.

Полностью устранить данный фактор вряд ли возможно, однако снизить его воздействие вполне реально посредством периодического повышения квалификации сотрудников полиции по вопросам административно-юрисдикционной деятельности, а также за счет применения при оформлении административных материалов специализированных компьютерных программ [11].

Выезд на место ДТП как административная процедура не оказывает существенного влияния на снижение аварийности по перечисленным в начале статьи причинам, поэтому не нуждается в развернутом анализе применения в рамках настоящей статьи.

В завершение отметим, что действующее правовое поле и организационно-штатное построение подразделений правопорядка позволяет осуществить государственное воздействие на характерные вызовы в сфере безопасности дорожного движения.

Совершенствование существующих механизмов реализации административных процедур по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации позволит «точечно» воздействовать на причины и условия ДТП, что, в свою очередь, приведет к снижению аварийности на дорогах.

Ориентация нарядов полиции, несущих дорожно-патрульную службу, на выявление нарушений ПДД РФ, входящих в приведенный выше список вызовов безопасности дорожного движения, и применение к нарушителям мер государственного принуждения будет способствовать повышению уровня защищенности на дорогах. Государственное воздействие на имеющиеся вызовы безопасности дорожного движения посредством применения той или иной административной процедуры, наряду с повышением качества составляемых сотрудниками полиции процессуальных документов, будет являться залогом снижения аварийности вследствие нарушения скоростного режима, управления транспортным средством в состоянии опьянения, нарушения ПДД РФ лицами, передвигающимися на СИМ.

Список источников

1. Затолокин А.А. Современные вызовы безопасности дорожного движения и пути их преодоления // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2023. № 2(95). С. 59–66.
2. Приказ МВД России от 2 мая 2023 г. № 264 «Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.06.2023).
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.06.2023).
4. Постановление Правительства Российской Федерации от 21 октября 2022 г. № 1882 «О порядке освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления на медицинское освидетельствование на состояние опьянения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.06.2023).

5. Медицинское учреждение является независимым органом, разрешающим противоречия между водителем и сотрудником ГИБДД при проведении медицинского освидетельствования // URL: https://1kas.sudrf.ru/modules.php?name=press_dep&op=1&did=358 (дата обращения: 15.06.2023).

6. Затолокин А.А. О соотношении обязанности и ответственности водителей транспортных средств: или почему ряд требований ПДД не обеспечены санкцией КоАП? // Административно-правовое регулирование правоохранительной деятельности: теория и практика: материалы VII Всероссийской научно-практической конференции (Краснодар, 25 мая 2018). Краснодар: КРУ МВД России, 2018.

7. 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: 15.06.2023).

8. Затолокин А.А., Вислогубова О.И. Проблема правового регулирования государственного контроля за управлением гироскутером (сегвеем), электросамоскатом // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции (Орел, 12 ноября 2018 г.) / под редакцией Ю.Н. Калюжного. Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018.

9. В России суд начал лишать водителей электросамоскатов прав // URL: https://auto.rambler.ru/news/45042680/?utm_content=auto_media&utm_medium=read_more&utm_source=copylink (дата обращения: 15.06.2023).

10. Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 1 июня 2018 г. № 58-АД18-5 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.06.2023).

11. Жирнов О.Л., Затолокин А.А. К вопросу оптимизации государственной функции по контролю и надзору за дорожным движением // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2014. № 2(24). С. 63–66.

References

1. Zatolokin A.A. Modern traffic safety challenges and ways to overcome them // Scientific Bulletin of the Orel Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov. 2023. № 2(95). P. 59–66.
2. Order of the Ministry of Internal Affairs of Russia dated 23.08.2017 № 664 «On approval of the Administrative Regulations for the execution by the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation of the state function of implementing federal state supervision of compliance by road users with the requirements of the legislation of the Russian Federation in the field of road safety» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.06.2023).
3. Code of the Russian Federation on Administrative Offenses dated 30.12.2001 № 195-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.06.2023).
4. Decree of the Government of the Russian Federation dated 21.10.2022 № 1882 «On the procedure for examination for alcohol intoxication and recording its results, referral for a medical examination for intoxication» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.06.2023).
5. The medical institution is an independent body that resolves contradictions between the driver and the traffic police officer during a medical examination // URL: https://1kas.sudrf.ru/modules.php?name=press_dep&op=1&did=358 (date of access: 15.06.2023).
6. Zatolokin A.A. On the relationship between the duties and responsibilities of vehicle drivers: or why a number of traffic rules requirements are not secured by the sanction of the Code of Administrative Offenses? // Administrative and legal regulation of law enforcement: theory and practice: materials of the VII All-Russian scientific and practical conference

(Krasnodar, 25.05.2018). Krasnodar: Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 2018.

7. Decree of the Government of the Russian Federation dated 06.10.2022 № 1769 «On introducing amendments to certain acts of the Government of the Russian Federation and invalidating 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: 15.06.2023).

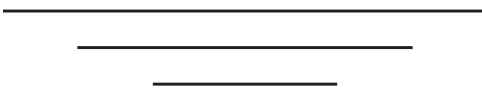
8. Zatulokin A.A., Vislogubova O.I. The problem of legal regulation of state control over the control of a hoverboard (segway), electric scooter // Current state and prospects for ensuring road safety: theory and practice: collection of materials of the All-Russian scientific and practical conference (Orel, 12.11.2018) / edited by Yu.N. Kalyuzhny. Orel: Oryol

Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov, 2018.

9. In Russia the court began to deprive drivers of electric scooters of their rights // URL: https://auto.rambler.ru/news/45042680/?utm_content=auto_media&utm_medium=read_more&utm_source=copylink (date of access: 15.06.2023)

10. Resolution of the Supreme Court of the Russian Federation dated 01.06.2018 № 58-AD18-5 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.06.2023).

11. Zhirmov O.L., Zatulokin A.A. On the issue of optimizing the state function of control and supervision of road traffic // Bulletin of the Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2014. № 2(24). P. 63–66.



Информация об авторах

А.А. Затолокин – кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры конституционного и административного права Краснодарского университета МВД России

С.Н. Маслак – кандидат юридических наук, начальник факультета подготовки специалистов по противодействию преступлениям в сфере информационных технологий Краснодарского университета МВД России

Контакты: ул. Ярославская, д. 128, Краснодар, Россия, 35005

Information about the authors

A.A. Zatulokin – Candidate of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor, Associate Professor of the department of constitutional and administrative law of the Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia

S.N. Maslak – Candidate of Sciences in Jurisprudence, Head of the faculty of training specialists in countering crimes in the field of information technology of the Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia

Contacts: ul. Yaroslavskaia, d. 128, Krasnodar, Russia, 35005

Статья поступила в редакцию 26.06.2023; одобрена после рецензирования 03.07.2023; принята к публикации 10.07.2023.

The article was submitted 26.06.2023; approved after reviewing 03.07.2023; accepted for publication 10.07.2023.

РЕГРЕСНОЕ ТРЕБОВАНИЕ СТРАХОВЩИКА КАК СРЕДСТВО ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ АВТОБУСАМИ

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

Аннотация. В статье рассматриваются сущность и основания предъявления регрессного требования страховщиком перевозчику. Оценивается эффективность реализации данного правового средства в интересах безопасности дорожного движения. На основе анализа показателей аварийности и обобщения правоприменительной практики, а также сопоставления двух страховых систем (ОСАГО и ОСГОП) определяются перспективные направления совершенствования оснований предъявления регрессного требования страховщиком.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО), обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика (ОСГОП), перевозка пассажиров автобусами, регрессное требование, систематические нарушения, страхование

Для цитирования: Исаев М.М. Регрессное требование страховщика как средство повышения безопасности дорожного движения перевозок пассажиров автобусами // Современная наука. 2023. № 4. С. 19–23.

Original article

THE INSURER'S RECOURSE REQUIREMENT AS A MEANS OF IMPROVING THE SAFETY OF ROAD TRANSPORT OF PASSENGERS BY BUSES

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 examines the essence and grounds for submitting a recourse claim by the insurer to the carrier. The effectiveness of the implementation of this legal remedy in the interests of road safety is assessed. Based on the analysis of accident rates and generalization of law enforcement practice, as well as a comparison of two insurance systems (CTP and OSGOP), promising directions for improving the grounds for submitting a recourse claim by the insurer are determined.

Keywords: road safety, compulsory insurance of civil liability of vehicle owners (CTP), compulsory insurance of civil liability of the carrier (OSGOP), transportation of passengers by buses, recourse requirement, systematic violations, insurance

For citation: Isaev M.M. the insurer's recourse requirement as a means of improving the safety of road transport of passengers by buses // Modern Science. 2023. № 4. P. 19–23.

В целях гарантированного и своевременного возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью, имуществу потерпевших, осуществляется обязательное страхование гражданской ответственности, что является общим началом страхования, исходящим из подп. 1 п. 6 ст. 4 Закона Российской Федерации от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» [1].

Гражданская ответственность перевозчика пассажиров автобусами подлежит обязательному страхованию в двух относительно самостоятельных системах:

1) обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика (далее – ОСГОП), которое направлено на обеспечение возмещения вреда, причиненного пассажиру автобуса при его перевозке [2];

2) обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее – ОСАГО), направленное на защиту прав других потерпевших: пешехода, водителя и пассажиров других ТС, а также иных лиц, которым причинен вред [3].

Важно отметить, что в части определения потерпевшего две рассматриваемые системы обязательного страхования гражданской ответственности являются взаимоисключающими [3].

Противоправное поведение перевозчика, допущенные им грубые нарушения и тем более умышленные действия определяют наличие наиболее очевидной причинно-следственной связи с наступившим событием (дорожно-транспортным происшествием (далее – ДТП) и т.п.), в результате которого причинен вред [4, 5, 13, 14].

Тем самым наступление страхового случая является не вероятным событием и риском, существующим в процессе осуществления перевозок и не зависящим от воли перевозчика, а закономерным итогом его поведения, особенно, если такое поведение приобретает систематичный характер [6, 12].

В этой связи в рамках обязательного страхования гражданской ответственности предусмотрено право регрессного требования страховщика к лицу, причинившему вред, которое преследует три цели:

1) защита имущественных интересов потерпевших, которым причинен вред, так как предполагает осуществление страховой выплаты для компенсации причиненного им вреда;

2) защита имущественных интересов страховщика, поскольку позволяет получить ему компенсацию произведенных расходов на страховую выплату потерпевшим;

3) профилактика, направленная на снижение вероятности наступления страховых случаев и повышение дисциплинированности страхователя [7].

В соответствии с ч. 1 ст. 19 Федерального закона от 14 июня 2012 года № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» (далее – Закон об ОСГОП) страховщик вправе предъявить регрессное требование к перевозчику, если страховой случай наступил при следующих обстоятельствах, среди которых по большей части усматривается несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения (далее – БДД):

наличие у перевозчика умысла в причинении вреда;

управление транспортным средством (далее – ТС) лицом, находившимся в состоянии опьянения, либо имевшим его признаки, но не выполнившим требование о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения;

управление ТС лицом, допустившим нарушение требований о прохождении обязательного медицинского осмотра, обязательного медицинского освидетельствования;

управление ТС лицом, не имеющим права управления;

нарушение перевозчиком режима труда и отдыха; транспортное средство допущено к перевозке при наличии неисправностей, при которых в соответствии с законодательством Российской Федерации запрещена его эксплуатация.

Заслуживает внимания регрессное требование, предусмотренное п. 2 ч. 1 ст. 19 Закона об ОСГОП и связанное с управлением ТС в состоянии опьянения или с его признаками. Указанная группа правонарушений традиционно представлена следующими деяниями: управление ТС в состоянии опьянения, отказ от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения и употребление алкогольных напитков, наркотических или психотропных веществ после ДТП.

Вместе с тем среди оснований для предъявления регрессного требования последний из указанных вариантов нарушения, связанного с управлением ТС с признаками опьянения, отражения не нашел.

Важно отметить, что за период с 2020 по 2022 год в каждом одиннадцатом ДТП с участием водителей автобусов, осуществляющих регулярную перевозку пассажиров при наличии признаков опьянения, они употребили алкогольные напитки или иные запрещенные вещества после ДТП, к которому были причастны (со слов). В этих случаях основания для предъявления страховщиком регрессного требования отсутствовали.

Сопоставив удельный вес всех ДТП с участием водителей, имеющих признаки опьянения, удалось установить, что доленое значение происшествий, после которых водители автобусов употребили алкогольные напитки, наркотические и иные запре-

щенные вещества в нарушение требований Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ) (9%), почти вдвое превышает значение, характерное для всей аварийности с участием водителей, имеющих признаки опьянения (5%) (рис. 1). Приведенные данные позволяют предположить, что подобное положение дел на практике приводит к злоупотреблению правом со стороны перевозчика [6].



Рисунок 1 – Удельный вес ДТП, связанных с управлением ТС водителями с признаками опьянения (2020–2022 гг.)

Рассмотрение указанного деяния в контексте управления ТС водителями, находящимися в состоянии опьянения, обосновано тем, что употребление алкогольных напитков и иных запрещенных веществ после ДТП фиксируется со слов водителя. При этом достоверно установить время употребления (до или после ДТП) не представляется возможным. Поэтому не исключено, что в момент ДТП водители уже находились в состоянии опьянения.

Уравнивание употребления алкогольных напитков и иных веществ после ДТП с управлением ТС в состоянии опьянения или отказом от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения прослеживается при сопоставлении административной ответственности, предусмотренной за совершение перечисленных деяний [8, 9].

На сегодняшний день в отношениях, связанных с ОСАГО, употребление алкогольных напитков и иных запрещенных веществ после ДТП является основанием для регрессного требования страховщика к лицу, причинившему вред (подп. «б» п. 1 ст. 14 Федерального закона от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее – Закон об ОСАГО)).

На основании изложенного считаем целесообразным указать в п. 2 ч. 1 ст. 19 Закона об ОСГОП употребление водителем алкогольных напитков, наркотических или психотропных веществ после ДТП, к которому он причастен, либо после того, как ТС было остановлено по требованию сотрудника полиции, до проведения уполномоченным должностным лицом освидетельствования в целях установления состояния опьянения или до принятия уполномоченным должностным лицом решения об освобождении от проведения такого освидетельствования.

Сопоставление оснований для предъявления регрессного требования в рамках ОСГОП и ОСАГО позволило установить, что последняя страховая система представляется более совершенной с позиций интересов БДД.

Помимо указанного ранее невыполнения требования ПДД РФ о запрещении водителю употре-

блять алкогольные напитки, наркотические и психотропные вещества после ДТП, среди оснований для предъявления регрессного требования к пере-

возчику как владельцу ТС предусмотрено оставление водителем места ДТП.

Указанные основания не имеют аналогов в рамках отношений, связанных с ОСГОП (табл. 1).

Таблица 1

Основания для предъявления регрессного требования страховщиком

ОСАГО	ОСГОП
Причинение вреда вследствие умысла	Причинение вреда вследствие умысла
Причинение вреда при управлении ТС: в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного); невыполнение требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения; невыполнение требования ПДД РФ о запрещении водителю употреблять алкогольные напитки, наркотические или психотропные вещества после ДТП	Причинение вреда при управлении ТС: в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения, нарушение требований о прохождении обязательного медицинского осмотра, обязательного медицинского освидетельствования, а также лицом, не выполнившим законного требования сотрудника полиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения
Причинение вреда при управлении ТС лицом, не имеющим права на управление ТС	Причинение вреда при управлении ТС лицом, не имеющим права управления, подтвержденного или оформленного в установленном порядке
На момент наступления страхового случая истек срок действия диагностической карты	ТС было допущено к перевозке (выпущено в рейс) при наличии неисправностей или в непригодном для эксплуатации состоянии, при котором эксплуатация ТС запрещена
Лицо скрылось с места ДТП	
Лицо не включено в договор ОСАГО	
Страховой случай наступил при использовании ТС в период, не предусмотренный договором ОСАГО	
До истечения 15 календарных дней лицо приступило к ремонту или утилизации ТС, при использовании которого им был причинен вред, и (или) не представило по требованию страховщика данное ТС для проведения осмотра и (или) независимой технической экспертизы	
Владелец ТС предоставил страховщику недостоверные сведения, что привело к уменьшению размера страховой премии	
Вред был причинен при использовании ТС с прицепом при условии, что в договоре ОСАГО отсутствует информация о возможности управления ТС с прицепом	
	Страховой случай наступил вследствие нарушения перевозчиком режима труда и отдыха лица, управлявшего транспортным средством перевозчика

Изложенное предопределяет необходимость приведения оснований предъявления регрессного требования к единообразию в рамках двух рассмотренных страховых систем: ОСАГО и ОСГОП [6].

ОСГОП, предполагающее страхование гражданской ответственности профессионального рынка оказания услуг, должно включать в себя общие положения, актуальные для любого субъекта, в том числе физического лица, и дополнительно учитывать специфику пассажирских перевозок и уникальных для неё рисков. Однако, как установлено, в ОСГОП в рамках основания предъявления регрессного требования не учтены даже отдельные общие аспекты.

Законодатель в п. 6 ч. 1 ст. 19 Закона об ОСГОП допускает установление в других федеральных зако-

нах иных оснований для предъявления страховщиком регрессного требования. Однако на сегодняшний день указанная возможность не реализована.

Считаем целесообразным предусмотреть наступление страхового случая вследствие нарушения требований по обеспечению БДД перевозчиком и (или) его работниками, если наступление страховых случаев по данной причине приобрело характер систематичности. Систематичность в приведенном контексте должна рассматриваться на основании относительных показателей с учетом численности парка ТС перевозчика, протяженности маршрутов и интенсивности перевозок.

Предложенное дополнительное основание соответствует подходам, заложенным в основу определения перечисленных в действующей редакции

Закона об ОСГОП оснований, которые связаны с несоблюдением требований по обеспечению БДД и существенно влияют на степень риска наступления страхового случая [10].

Страхование перевозчиком своей гражданской ответственности не утратит функции [11]. Напротив, акцент в предложенном основании именно на систематичность наступления страховых случаев по причине нарушения перевозчиком требований по обеспечению БДД способствует повышению эффективности достижения перечисленных выше целей ОСГОП, направленного на страхование именно возможных рисков наступления гражданской ответственности перевозчика, а не вполне ожидаемых результатов его неоднократного противоправного поведения.

Дополнительные основания для предъявления страховщиком регрессного требования к перевозчику могут быть установлены в ст. 19 Закона об ОСГОП либо в профильных федеральных законах, например, в Уставе автомобильного транспорта или Законе об организации перевозок.

Таким образом, регрессное требование страховщика к перевозчику позволяет защитить имущественные интересы потерпевших, самого страховщика и способствует предотвращению причинения вреда и повышению дисциплинированности страхователя с целью уменьшения совершения противоправных действий.

Соответствующий механизм предусмотрен как в ОСАГО, так и в ОСГОП. При этом в рассматриваемом контексте ОСАГО с позиции интересов БДД представляется более совершенным.

Повышение потенциала регрессного требования в целях повышения БДД перевозок пассажиров автобусами видится в приведении обеих рассмотренных страховых систем в соответствие друг с другом с учетом специфики осуществления пассажирских перевозок.

Среди оснований для предъявления регрессного требования должна найти отражение систематичность наступления страховых случаев по причине нарушения требований по обеспечению БДД, поскольку такие негативные последствия являются не вероятным, а вполне закономерным итогом устойчивого противоправного поведения перевозчика и его работников.

В целях исключения возможности безосновательного освобождения перевозчика от негативных финансовых последствий причинения им вреда целесообразно включить в основания предъявления регрессного требования в рамках ОСГОП употребление алкоголя или наркотиков после ДТП и оставление водителем автобуса места ДТП, участником которого он являлся.

Приведенные предложения позволяют эффективно реализовать потенциал страховых систем в интересах БДД и оказать на перевозчика дополнительное стимулирующее воздействие, дисциплинирующее его в части соблюдения требований по обеспечению БДД во избежание негативных финансовых и репутационных последствий.

Список источников

1. Закон РФ от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» // Российская газета. № 6. 12.01.1993.

2. Федеральный закон от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» // Собрание законодательства РФ. 18.06.2012. № 25. Ст. 3257.

3. Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Собрание законодательства РФ. 06.05.2002. № 18. Ст. 1720.

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

5. Рубцова М.В. Безопасность дорожного движения в России: проблемы и пути их решения // Безопасность дорожного движения. 2021. № 3. С. 4–7.

6. 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. 380 с.

7. Сокол П.В. Комментарий к Федеральному закону от 14 июля 2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» (постатейный). М.: Деловой двор, 2014. 168 с.

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

10. Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 22 марта 2018 г. № Ф06-30702/2018 по делу № А72-6443/2017 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 25.11.2023).

11. Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ от 21 сентября 2017 г. № 309-ЭС17-6744 по делу № А07-8842/2016 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 25.11.2023).

12. 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.

13. Горяинов А.И. Некоторые вопросы совершенствования нормативно-правовой основы федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1. С. 33–39.

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

References

1. Law of the Russian Federation dated 27.11.1992 № 4015-1 «On the organization of insurance business in the Russian Federation» // Rossiyskaya gazeta. № 6. 12.01.1993.

2. Federal Law dated 14.06.2012 № 67-FZ «On compulsory insurance of civil liability of the carrier for harm to life, health, property of passengers and on the procedure for compensation for such harm, caused during

the transportation of passengers by the subway» // Collection Legislation of the Russian Federation. 18.06.2012. № 25.

3. Federal Law dated 25.04.2002 № 40-FZ «On compulsory insurance of civil liability of vehicle owners» // Collection Legislation of the Russian Federation. 06.05.2002. № 18. Art. 1720.

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

5. Rubtsova M.V. Road safety in Russia: problems and ways to solve them // Road Safety. 2021. № 3. P. 4–7.

6. Bakanov K.S., Isaev M.M., Koblov P.S. The priority of road safety over the economic results of economic activity in the transportation of 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. 380 p.

7. Sokol P.V. Commentary to Federal Law dated 14.07.2012 № 67-FZ «On compulsory insurance of civil liability of the carrier for harm to life, health, property of passengers and on the procedure for compensation for such harm caused during the transportation of passengers by metro» (article by article). M.: Delovoy dvor, 2014. 168 p.

8. 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.

9. 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.

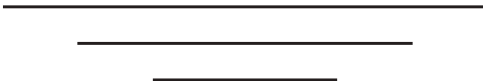
10. Resolution of the Arbitration Court of the Volga Region dated 22.03.2018 № F06-30702/2018 in case № A72-6443/2017 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 25.11.2023).

11. Determination of the Judicial Board for Economic Disputes of the Supreme Court of the Russian Federation dated 21.09.2017 № 309-ES17-6744 in case № A07-8842/2016 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 25.11.2023).

12. 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.

13. Goryainov A.I. Some issues of improving the regulatory framework of the federal state control (supervision) in the field of road safety // Road Safety. 2023. № 1. P. 33–39.

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



Информация об авторе

М.М. Исаев – старший 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, 121293

Information about the author

M.M. Isaev – Senior researcher at the accident analysis department of the department for the study of 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

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

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.

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ РАЗРЕШИТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЫ, ПРИМЕНЯЕМОЙ В ОТНОШЕНИИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Павел Сергеевич Коблов
 Научный центр БДД МВД России
 pkoblov@mvd.ru

Аннотация. В статье рассматриваются некоторые особенности разрешительной системы, применяемой в отношении перевозок грузов автомобильным транспортом, посредством сравнительно-правового анализа на примере специальных перевозок и перевозок пассажиров автобусами, обосновывается необходимость совершенствования действующего порядка.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, сфера правового регулирования, метод правового регулирования, перевозка грузов, лицензирование, разрешительная система

Для цитирования: Коблов П.С. О некоторых вопросах совершенствования разрешительной системы, применяемой в отношении перевозок грузов автомобильным транспортом // Современная наука. 2023. № 4. С. 24–27.

Original article

ON CERTAIN ISSUES RELATED TO THE HARMONIZATION OF THE PERMIT SYSTEM APPLIED TO ROAD TRANSPORTATION OF CARGOES

Pavel S. Koblov
 Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
 pkoblov@mvd.ru

Abstract. The article discusses some features of the of the permit system applied to cargo transportation by road by road transportation by means of comparative-legal analysis on the example of special transportation and transportation of passengers by buses, the necessity to improve the current procedure is substantiated improvement of the current procedure.

Keywords: road safety, sphere of legal regulation, method of legal regulation, transportation of goods, transportation of goods legal regulation, method of legal regulation, transportation of goods, licensing, permit system

For citation: Koblov P.S. On certain issues related to the harmonization of the permit system applied to road transportation of cargoes // Modern Science. 2023. № 4. P. 24–27.

В настоящее время грузовой транспорт играет важную роль в функционировании современного общества и экономики. Благодаря грузовому транспорту обеспечивается эффективная логистика и поставка товаров, создаются необходимые условия для торговли и деловой активности, что способствует экономическому росту государства [1].

Более того, в условиях глобализации международной торговли и интеграции отечественной экономики в международное экономическое пространство без развитого транспортного комплекса невозможно представить современную экономику и общественную жизнедеятельность в целом.

В этой связи развитие транспортного комплекса можно с уверенностью отнести к одному из приоритетных направлений государственной политики, о чем свидетельствуют следующие аспекты.

Во-первых, необходимость развития транспортного комплекса в интересах экономики неоднократно подчеркивалась Президентом Российской Федерации. На съезде Союза транспортников в Москве выполнение задач по развитию транспорта, улучшению условий труда и обеспечению конкурентоспособности отечественных перевозчиков было отнесено к «заделу, основе для роста» экономики [2].

На совещании, посвященном развитию отдельных направлений транспортного комплекса, президент подчеркнул, что «развитие транспортной инфраструктуры является одним из основных драйверов нашей экономики».

Во-вторых, развитие транспортного комплекса выступает одной из задач для достижения национальных интересов и стратегических национальных приоритетов страны.

Так, обеспечение развития эффективной транспортной инфраструктуры и транспортной связанности страны является одной из задач для достижения целей обеспечения экономической безопасности Российской Федерации, а создание комфортной среды для проживания во всех населенных пунктах и развитие транспортной и энергетической инфраструктуры – одной из задач для достижения целей государственной политики в сфере сбережения народа России и развития человеческого потенциала.

Перечисленные обстоятельства еще раз подчеркивают актуальность автомобильного транспорта в системе грузоперевозок. Будучи основной категорией в общей структуре перевозок грузов, автомобильный транспорт выступает также объективной потребностью государства в условиях кризиса экономики [3, 15].

Являясь источником повышенной опасности, с учетом специфики условий дорожного движения, в которых осуществляются грузоперевозки, автомобильный транспорт несет существенные угрозы охраняемым интересам [4].

При этом осуществление коммерческой деятельности, связанной с перевозкой грузов автомобильным транспортом, непрофессиональными субъектами может повлечь наступление обществен-

но-опасных последствий, в том числе связанных с дорожно-транспортными происшествиями (далее – ДТП). За анализируемый период с участием грузовых транспортных средств (далее – ТС) ежегодно отмечается более четвертой части от общего числа погибших в ДТП [5], при этом доля погибших в таких ДТП ежегодно увеличивается и к 2022 году составила 28,6% [6].

На каждые 10 тыс. грузовых ТС в 2022 году пришлось в среднем шесть погибших в ДТП с их участием, что по сравнению с другими видами транспорта является наиболее высоким значением показателя транспортного риска¹.

Высокая востребованность грузоперевозок автомобильным транспортом свидетельствует об актуальности исследования проблем, существующих в области обеспечения соблюдения обязательных требований грузоперевозчиками, и о необходимости поиска новых путей и подходов к регулированию и проверке данных требований.

Общественные отношения, складывающиеся в процессе перевозки грузов автомобильным транспортом, несомненно, подлежат правовому регулированию со стороны государства.

Более того, несмотря на то, что такие отношения уже относятся к сфере правового регулирования, грузовые ТС создают существенную угрозу безопасности дорожного движения, что свидетельствует о необходимости более пристального внимания со стороны государства.

Как справедливо отмечает В.И. Майоров «движение механических транспортных средств потенциально опасно при любой скорости, и вероятность его неблагоприятного разрешения существует в любой момент времени участия в дорожном движении, так как участие в дорожном движении есть деятельность в условиях постоянного риска, степень опасности которой возрастает по мере того, как реализуется интерес минимизации времени» [7].

Свои функции право решает через разнообразие имеющихся средств правового регулирования, которые в совокупности именуется механизмом правового регулирования.

Традиционно принято считать, что все существующие отрасли права, с учетом своих задач и функций, в различных комбинациях используют три варианта воздействия норм конкретной отрасли на общественные отношения, входящие в ее предмет: предписание, запрет и дозволение.

Казалось бы, что правовое регулирование должно ограничиваться только этими методами. Однако практика правового регулирования свидетельствует о широком использовании иного способа, заключающегося в установлении не абсолютных, а условных запретов, которые можно обойти при соблюдении определенных условий [8].

Для того, чтобы проверить соблюдение предусмотренных условий, необходимо получить от уполномоченного органа специальное подтверждение (разрешение), имеющее юридическую силу. Такой способ регулирования общественных отношений называется разрешением.

В дальнейшем регулирование отношений в области разрешительного способа осуществляется

посредством позитивного обязывания и запрета. Субъект, получивший разрешение, наряду с правами получает еще и корреспондирующие обязанности, неисполнение которых влечет публично-правовую ответственность.

Рассматриваемый способ правового регулирования нашел свое отражение и при допуске к осуществлению деятельности, связанной с перевозкой грузов автомобильным транспортом, поскольку иными способами достичь упорядочения общественных отношений не представляется возможным.

В настоящее время основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения, предъявляемые к хозяйствующим субъектам и физическим лицам при эксплуатации ТС, установлены исключительно в ст. 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – ФЗ «О безопасности дорожного движения») [9].

Результаты анализа свидетельствуют, что на данном этапе для деятельности по перевозке грузов автомобильным транспортом не предусматривается какого-либо специального механизма допуска к ее осуществлению.

Хозяйствующий субъект или физическое лицо, эксплуатирующие грузовое ТС, в зависимости от вида деятельности должны соблюдать только тот набор требований, который предусмотрен соответствующим пунктом ст. 20 ФЗ «О безопасности дорожного движения».

При этом оценка соответствия перевозчика этим требованиям в соответствии с действующим механизмом происходит уже в процессе осуществления деятельности. Таким образом, действующий порядок предусматривает возможность только пресечь нарушение, связанное с несоблюдением требований перевозчиком, а не предупредить их нарушение в рамках оценки соответствия.

Кроме того, у государства отсутствуют какие-либо гарантии соответствия перевозчика установленным требованиям. Поскольку допуск к перевозке грузов автомобильным транспортом не предполагает издание индивидуального правового акта, свидетельствующего о соблюдении определенных условий, государство в лице уполномоченных органов не может при негативном развитии событий прекратить деятельность с перевозчиком.

Однако сравнительно-правовой анализ свидетельствует, что для некоторых видов перевозок грузов представляется возможным не только установить дополнительные требования, но и произвести их оценку перед допуском к осуществлению деятельности. Требования к организации движения по автомобильным дорогам крупногабаритного тяжеловесного и (или) крупногабаритного ТС установлены приказом Минтранса России от 31 августа 2020 г. № 343 «Об утверждении Требований к организации движения по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства» [10].

Особый порядок, установленный для движения таких ТС, предполагает дополнительные требования к ТС, автомобилям прикрытия, используемым для обеспечения безопасности дорожного движения при движении и информирования других участников дорожного движения о его габаритах, а также особые требования к организации дви-

¹ Число погибших в ДТП на 10 тыс. зарегистрированных транспортных средств.

жения и обеспечению безопасности дорожного движения перед началом их движения. После того как предъявляемые требования соблюдены, происходит оценка их соответствия уполномоченным органом, по результатам которой выдается специальное разрешение на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного ТС [11].

Аналогичным образом обстоят дела и с допуском к перевозке опасных грузов. На основании п. 3 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2020 г. № 2200, перевозка опасных грузов осуществляется в соответствии с требованиями, установленными приложениями А и В Соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30 сентября 1957 г. (ДОПОГ) (далее – ДОПОГ).

Оценка соответствия ТС установленным ДОПОГ требованиям происходит уполномоченным органом. Так, на основании п. 9.1.3.1 соответствие ТС требованиям ДОПОГ подтверждается свидетельством о допуске ТС к перевозке опасных грузов, порядок выдачи которого осуществляется в соответствии с Административным регламентом МВД России по предоставлению государственной услуги по выдаче свидетельства о допуске транспортных средств к перевозке опасных грузов, утвержденным приказом МВД России от 10 сентября 2019 г. № 611 [12].

В сфере перевозки пассажиров автобусами разрешительный порядок допуска к деятельности вообще содержит несколько уровней. Помимо ответственности общим требованиям (ст. 20 ФЗ «О безопасности дорожного движения»), на основании п. 24 ч. 1 ст. 12 Федерального закона от 4 мая 2011 г. «О лицензировании отдельных видов деятельности» деятельность по перевозке пассажиров подлежит лицензированию [16].

Принимая во внимание, что обеспечение безопасности дорожного движения является важной составляющей социально-экономического развития [13] и национальной безопасности нашей страны [14, 18], а на грузовые ТС ежегодно приходится четверть от общего числа погибших в ДТП, разрешительный порядок допуска к деятельности, связанной с перевозкой грузов автомобильным транспортом, нуждается в совершенствовании. При этом с участием грузовых тяжеловесных и (или) крупногабаритных ТС, а также ТС, осуществляющих перевозки опасных грузов, ежегодно отмечается около 1% от общего числа погибших в ДТП (0,4 и 1,3 соответственно). Доля погибших в ДТП с участием автобусов составляет 4,2% от общего числа погибших в ДТП.

Указанная деятельность должна основываться на риск-ориентированном подходе, при котором ее организация и осуществление, а также интенсивность принимаемых мер зависят от рисков причинения вреда, существующих в том или ином аспекте грузоперевозок автомобильным транспортом [17].

Особую актуальность совершенствование разрешительного порядка перевозки грузов автомобильным транспортом приобретает в условиях новой реформы контрольно-надзорной деятельности, в рамках которой определена необходимость дифференциации сфер общественных отношений, нуждающихся в

лаблении административного давления и иных сфер, правовое регулирование которых не может быть обеспечено без карательных механизмов.

Исходя из этого, повышение безопасности дорожного движения при перевозке грузов автомобильным транспортом представляется возможным повысить либо в рамках совершенствования разрешительного порядка допуска к осуществлению деятельности посредством внедрения механизма предварительной оценки соответствия установленным требованиям, либо в рамках совершенствования уже имеющихся требований, создав условия стимулирования добросовестного их соблюдения. Одно из решений этой проблемы – включение деятельности по перевозке грузов автомобильным транспортом в перечень лицензируемых видов деятельности.

Список источников

1. Ахметов С.М., Ахмеднабиев Р.М. Автомобильный транспорт и технический прогресс: коллективная научная монография. Новосибирск: Изд. «СибАК», 2015. 150 с.
2. Пленарное заседание Съезда транспортников России // URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/56979> (дата обращения: 28.11.2023).
3. 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.
4. Анисимова Н.П., Антонов С.Н., Бочаров С.Н. и др. Административная деятельность органов внутренних дел. Часть Особенная: учебник. 3-е изд., испр. и доп. М.: Издательство Московской академии МВД России; ЦИТ, 2001. 362 с.
5. Баканов К.С., Ляхов П.С., 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.С., 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. Майоров В.И. Содержание понятия «безопасность дорожного движения»: теоретические основы // Вестник ЮУрГУ. 2012. № 7. С. 99–101.
8. Зырянов С.М. Разрешительные режимы в российском административном праве // Журнал российского права. 2012. № 11(191).
9. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 11.12.1995. № 50. Ст. 4873; постановление Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 г. № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» // Собрание законодательства РФ. 03.11.2014. № 44. Ст. 6063.
10. Приказ Минтранса России от 31 августа 2020 г. № 343 «Об утверждении Требований к организации движения по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства» // URL: <http://pravo.gov.ru> (дата обращения: 28.11.2023).
11. Приказ Минтранса России от 18 октября 2022 г. № 418 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства» // URL: <http://pravo.gov.ru> (дата обращения: 28.11.2023).

12. Приказ МВД России от 10 сентября 2019 г. № 611 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по выдаче свидетельства о допуске транспортных средств к перевозке опасных грузов» // URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 28.11.2023).

13. Гордеева А.Д., Ляхов П.В. Обеспечение безопасности дорожного движения на международном уровне и в Российской Федерации // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2022. № 4(93). С. 29–39.

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

15. Баканов К.С., Шестериков Н.А., Ляхов П.В. и др. Профили безопасности дорожного движения субъектов Российской Федерации 2020: статистический сборник. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021. 100 с.

16. 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. 380 с.

17. Горяинов А.И. Некоторые вопросы совершенствования нормативно-правовой основы федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1. С. 33–39.

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

References

1. Akhmetov S.M., Akhmednabiyev R.M. Automobile transportation and technical progress: collective scientific monograph. Novosibirsk: Izd. «SibAK», 2015. 150 p.

2. Plenary Session of the Congress of Transport Workers of Russia // URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/56979> (date of access: 28.11.2023).

3. Chernikov M.Yu., Mitroshin D.V., Bakanov K.S. et al. Analysis of the state of safety of road traffic safety in passenger and cargo transportation // 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 traffic 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.

4. Anisimova N.P., Antonov S.N., Bocharov S.N. et al. Administrative activities of internal affairs bodies. Part Special: textbook. 3rd ed., rev. and additional. M.: Publishing house of the Moscow Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia; Shchit, 2001. 362 p.

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

informational 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.S., Isaev M.M. et al. Law enforcement activity in in the field of road safety in 2021: informational 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. Mayorov V.I. The content of the concept «road safety»: theoretical foundations // Bulletin of South Ural State University. 2012. № 7. P. 99–101.

8. Zyryanov S.M. Permissive regimes in Russian administrative law // Journal of Russian law. 2012. № 11(191).

9. Federal Law dated 10.12.1995 № 196-FZ «On road safety» // Collection Legislation of the Russian Federation. 11.12.1995. № 50. Art. 4873; resolution of the Government of the Russian Federation dated 24.10.2014 № 1097 «About admission to driving vehicles» // Collection Legislation of the Russian Federation. 03.11.2014. № 44. Art. 6063.

10. Order Ministry of Transport of Russia dated 31.08.2020 № 343 «On approval of Requirements to the organization movement on highways of heavy-weight and (or) large-sized vehicle» // URL: <http://pravo.gov.ru> (date of access: 28.11.2023).

11. Order Ministry of Transport of Russia dated 18.10.2022 № 418 «On approval of the procedure for issuance of a special permit for movement on highways» // URL: <http://pravo.gov.ru> (date of access: 28.11.2023).

12. Order Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation dated 10.09.2019 № 611 «On approval of the Administrative regulations of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation for the provision of state service for the issuance of a certificate of authorization for vehicles for Transportation of Dangerous Goods» // URL: <http://www.pravo.gov.ru> (date of access: 28.11.2023).

13. Gordeeva A.D., Lyakhov P.V. Ensuring road traffic safety on the international level and in the Russian Federation // Scientific Bulletin of the Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov. 2022. № 4(93). P. 29–39.

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

15. Bakanov K.S., Shesterikov N.A., Lyakhov P.V. et al. Road safety profiles of the constituent entities of the Russian Federation 2020: statistical collection. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2021. 100 p.

16. Bakanov K.S., Isaev M.M., Koblov P.S. The priority of road safety over the economic results of economic activity in the transportation of 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. 380 p.

17. Goryainov A.I. Some issues of improving the regulatory framework of the federal state control (supervision) in the field of road safety // Road Safety. 2023. № 1. P. 33–39.

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

Информация об авторе

П.С. Коблов – 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, 121293

Information about the author

P.S. Koblov – Researcher at the accident analysis department of the department for the study of 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

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

Статья поступила в редакцию 30.11.2023; одобрена после рецензирования 07.12.2023; принята к публикации 14.12.2023. The article was submitted 30.11.2023; approved after reviewing 07.12.2023; accepted for publication 14.12.2023.

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОБЩЕСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, НАПРАВЛЕННЫХ НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Наталья Михайловна Кузнецова
 Научный центр БДД МВД России
 natkuznecova@yandex.ru

Аннотация. В статье раскрываются некоторые аспекты государственной политики зарубежных стран в области обеспечения безопасности дорожного движения, подчеркнуто, что государственное управление в сфере дорожного движения неразрывно связано с социальными процессами и явлениями. Указывается на особую роль в зарубежной практике международных общественных организаций, имеющих такие организационно-правовые формы, как федерации, союзы, советы, ассоциации, институты, организации и т.д. Приведены примеры социальных компаний и акций, направленных на профилактику аварийности и пропаганду безопасного поведения в условиях дорожной среды.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, общественные организации, организационно-правовые формы зарубежных общественных организаций, пропаганда безопасности дорожного движения

Для цитирования: Кузнецова Н.М. Зарубежный опыт деятельности общественных организаций, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения // Современная наука. 2023. № 4. С. 28–32.

Original article

FOREIGN EXPERIENCE IN THE ACTIVITIES OF PUBLIC ORGANIZATIONS AIMED AT ENSURING ROAD SAFETY

Natalia M. Kuznetsova
 Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
 natkuznecova@yandex.ru

Abstract. The article reveals some aspects of the state policy of foreign countries in the field of road safety, emphasizing that public administration in the field of road traffic is inextricably linked with social processes and phenomena. The special role in foreign practice of international public organizations that have such organizational and legal forms as federations, unions, councils, associations, institutions, organizations, etc. is pointed out. Examples of social companies and actions aimed at preventing accidents and promoting safe behavior in the road environment are given.

Keywords: road safety, public organizations, organizational and legal forms of foreign public organizations, promotion of road safety

For citation: Kuznetsova N.M. Foreign experience in the activities of public organizations aimed at ensuring road safety // Modern Science. 2023. № 4. P. 28–32.

В зарубежной практике, как и в Российской Федерации [17], реализуется государственная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения [15, 16, 18]. Зарубежными специалистами многих стран ключевыми ее направлениями признаны [1]:

1) снижение рисков в дорожном движении (стимулирование перехода с видов транспорта, сопряженных с высоким риском, к более безопасным транспортным средствам (далее – ТС), введение поэтапной системы выдачи водительских удостоверений и т.д.);

2) создание безопасной дорожной среды (классификация дорог и установление ограничений скорости, введение аудита безопасности в процессе проектирования и строительства дорог, оборудование дорог средствами защиты и др.);

3) переход к более совершенным и безопасным ТС (повышение видимости ТС на дороге, совершенствование конструкции ТС, например, установка щадящих для пешеходов и велосипедистов передних бамперов, обеспечение защиты водителя и пассажиров удерживающими и надувными устройствами и др.);

4) обеспечение соблюдения правил дорожного движения (совершенствование надзора за соблюде-

нием установленной скорости движения, использованием ремней безопасности и защитных шлемов, режима труда и отдыха водителей, активный контроль трезвости водителей ТС и др.);

5) совершенствование системы оказания медицинской помощи пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) (улучшение порядка оказания неотложной помощи, обеспечение реабилитации пострадавших и т.д.).

Государственное управление в сфере обеспечения безопасности дорожного движения неразрывно связано с социальными процессами и явлениями, что вполне объяснимо. В то же время общество не может прямо решать многие проблемы, вытекающие из социальных ситуаций.

В этой связи различные общественные объединения и организации приобретают особый политико-правовой статус в структуре общества и играют ключевую роль в решении социальных проблем как на глобальном, так и на локальном уровнях, выполняя посредническую функцию между гражданским обществом и публичной властью.

Действуя как связующее звено между обществом и властью, общественные организации способны собрать людей, объединив их в содружество, могут повлиять на принятие решений во многих

вопросах, в том числе в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Являясь мировой проблемой, обеспечение безопасности дорожного движения – сфера интересов многих международных общественных организаций и институтов. Сформировавшаяся зарубежная практика их деятельности, на наш взгляд, заслуживает внимания.

Зарубежные общественные организации имеют различные организационно-правовые формы, принципы формирования своей структуры, направления деятельности и методы воздействия на участников дорожного движения (далее – УДД). В системе формирования организаций можно выделить следующие уровни построения: международный и национальный.

Наибольшее количество международных институтов и организаций в сфере обеспечения безопасности дорожного движения включают в себя негосударственные организации, имеющие такие организационно-правовые формы, как федерации, союзы, советы, ассоциации, институты, организации и т.д.

Спектр их деятельности достаточно широк, и обеспечение безопасности дорожного движения может быть как основным направлением деятельности, так и одним из нескольких.

Принцип формирования международных неправительственных организаций основывается, как правило, на профессиональном критерии, например, федерации автомобилистов, грузоперевозчиков, специалистов по строительству и обслуживанию дорог, страхованию транспорта и грузов и т.д. Рассмотрим наиболее известные организации.

Международная автомобильная федерация (Federation Internationale de l'automobile – FIA, сайт: <https://www.fia.com>, далее – Федерация) [2] первоначально была организована для развития международного автоспорта, обеспечения согласованности в его организации и повышении безопасности при проведении соревнований.

В настоящее время ее деятельность распространяется не только на спортивные мероприятия, но и на обеспечение безопасной устойчивой и доступной мобильности всех УДД, в том числе на охрану окружающей среды.

Федерация пропагандирует и продвигает основные правила безопасности на дорогах, такие как «Разделяй дорогу» – обращай внимание на велосипедные и пешеходные дорожки, соблюдай безопасные интервал и дистанцию, заблаговременно сигнализируй о своем намерении совершить маневр; «Замедлись» – снизь скорость в местах возможного появления опасности; «Используй детское автокресло» – не перевози ребенка без специальных устройств безопасности; «Пристегнись» – в салоне автомобиля должны быть пристегнуты все; «Оставайся ярким» – при движении по дороге пешеходы, лица, управляющие СИМ, и велосипедисты должны быть заметными и использовать световозвращающие элементы на одежде и средствах передвижения. Популяризация таких правил способствует снижению аварийности на дорогах.

Международная дорожная федерация (International Road Federation, сайт: <https://irfnet.ch>) [3] является независимой некоммерческой организацией, деятельность которой направлена на содей-

ствии развитию дорог и дорожных сетей, а также свободу передвижения всех УДД, в том числе лиц с ограниченными возможностями.

Организация стремится обеспечить сетевую и комплексную стратегию управления дорожным движением будущего, внедряет инновационные системы автоматизации процесса управления транспортом, продвигает строительство безопасных дорог с разделением траекторий движения.

Международный союз автомобильного транспорта (International Road Transport Union, сайт: <https://www.iru.org/ru>) [4] объединяет организации и предприятия в сфере логистики и перевозки людей и грузов автомобильным транспортом.

При непосредственном участии союза разработаны международные правовые соглашения, касающиеся работы экипажей ТС, осуществляющих международные перевозки, налогообложения ТС, используемых для международных перемещений, таможенного оформления и проведения контроля грузов на границах. Особое место в работе организации занимают вопросы обеспечения безопасности перевозки опасных и крупногабаритных грузов, а также организации труда и отдыха водителей.

Международная комиссия по экзаменам на право управления транспортными средствами (International Commission For Driver Testing – CIECA, сайт: <https://www.cieca.eu>) [5] функционирует в области допуска водителей к управлению ТС.

Деятельность организации играет большую роль в повышении стандартов управления ТС и пропаганды безопасности дорожного движения, защите окружающей среды, содействии обучению вождению и мобильности грузового и пассажирского транспорта, как частного, так и коммерческого.

Работа комиссии главным образом заключается в исследовании особенностей обучения кандидатов в водители и проведения экзаменов, анализе их влияния на уровень аварийности, изучении опыта подготовки специалистов, проводящих экзамены, разработке методик и методических рекомендаций проведения экзаменов.

Международная федерация пешеходов (International Federation of Pedestrians, сайт: <https://pedestrians-int.org/en>) [6] представляет собой сеть некоммерческих ассоциаций и частных лиц, деятельность которых направлена на пропаганду безопасного передвижения пешком, обеспечение прав пешеходов и развитие инфраструктуры для их комфортного передвижения. Организация вносит значительный вклад в защиту наиболее уязвимых УДД.

Международная федерация мотоциклистов (Federation Internationale de Motocyclisme / International Motorcycling Federation – FIM, сайт: <https://www.fim-moto.com/en>) [7] объединяет мотоциклетные федерации различных стран. Основным направлением деятельности данной организации является координация и проведение спортивных мероприятий, обеспечение безопасности передвижения мотоциклистов по дорогам общественного пользования, защита их законных прав и интересов и др.

В решении проблем безопасности дорожного движения международные сообщества большое внимание уделяют устранению последствий ДТП, в частности оказанию помощи пострадавшим в них лицам. Такими вопросами занимаются правозащитные и научно-исследовательские организации.

Международная федерация жертв ДТП (European Federation of Road Traffic Victims – FEVR, сайт: <https://fevr.org>) [8] оказывает эмоциональную, социальную и юридическую помощь жертвам ДТП. Одним из достижений федерации стало учреждение ежегодного всемирного Дня памяти жертв ДТП (третье воскресенье ноября), основная роль которого заключается в привлечении внимания населения к проблеме гибели большого количества людей от последствий ДТП.

Отметим, что пропагандой безопасности дорожного движения и профилактикой дорожно-транспортного травматизма занимаются и национальные общественные организации.

Так, например, Британская благотворительная организация Королевское общество по предотвращению несчастных случаев (Royal Society for the Prevention of Accidents – RoSPA, www.rospa.com) [9] занимается спасением жизней УДД и предотвращением травм, получаемых ими в результате несчастных случаев.

Данная организация проводит кампании по пропаганде безопасности дорожного движения, в том числе касающиеся недопустимости управления ТС лицом, находящимся в нетрезвом состоянии, использования ремней безопасности, необходимости повышения квалификации водителей и запрета на использование мобильных телефонов во время движения.

В рамках проведения кампаний используются наглядные пособия, привлекаются средства массовой информации, организуются форумы, лекции и практические занятия.

Датская федерация переходов (Dansk Fodgænger Forbund – DFF, www.fodtrafik.dk) [10] основной целью ставит безопасность пешеходов при участии в дорожном движении.

Изучая транспортную инфраструктуру и анализируя ДТП с участием пешеходов, организация выявляет проблемы обустройства пешеходной среды и причины, способствующие совершению ДТП. С помощью освещения данных проблем в обществе и взаимодействия с государственными и муниципальными органами DFF влияет на создание безопасных условий для передвижения пешеходов.

Французская Национальная ассоциация жертв ДТП (Association Nationale des Victimes de la Route – AVR, www.avr.lu/fr) [11] защищает права и интересы лиц, пострадавших в ДТП. В качестве профилактики аварийности организация проводит встречи с УДД, пострадавшими в ДТП, в том числе с молодежью.

Бельгийская молодежная общественная организация «Ответственные молодые водители» (Ryd Wallonie – Bruxelles – RYD, сайт: www.rydwb.be) [12] специализируется на профилактике нарушений правил дорожного движения среди молодежи, пропагандируя недопущение управления ТС в состоянии опьянения. В качестве примера приведем наиболее известные акции.

«Alcootest» (рис. 1). Суть акции заключается в том, что молодым людям (водителям) около увеселительных заведений предлагается пройти тест на содержание алкоголя в организме. В случае отрицательного результата теста организация дарит тематические подарки.



Рисунок 1 – Акция «Alcootest»

«Alcovision» (рис. 2). В игровой форме участнику предлагается пройти несложные задания на координацию движений в «очках алкоголика», имитирующих эффект влияния алкоголя на зрение человека.



Рисунок 2 – Акция «Alcovision»

Также организация располагает симуляторами опрокидывания автомобиля (рис. 3) и имитации ДТП (рис. 4), которые используются в качестве методов профилактики аварийности.

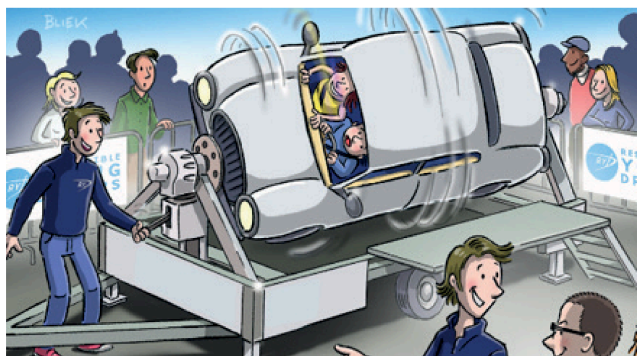


Рисунок 3 – Симулятор опрокидывания автомобиля



Рисунок 4 – Симулятор имитации ДТП

Транспортное агентство Новой Зеландии (NZ Transport Agency, сайт: www.nzta.govt.nz) [13] во взаимодействии с министерствами здравоохранения, транспорта, полиции разрабатывает и является инициатором законодательного закрепления различных профилактических и реабилитационных программ воздействия на нарушителей правил дорожного движения.

Например, совершенствование систем балльного учета нарушений, ограничений или приостановки действия права на управления ТС, а также процесса восстановления утраченного права, в том числе путем прохождения медицинских и психологических тестов.

Приведем примеры некоторых мер пропаганды и профилактики в области обеспечения безопасности дорожного движения, проводимые общественными организациями, которые, на наш взгляд, заслуживают внимания.

Так, свою эффективность во многих зарубежных странах доказали «площадки» и «городки» безопасности – территории, специально оборудованные различными видами перекрестков, дорог и парковок, оснащенные дорожными знаками и нанесенной разметкой.

Часто мероприятия и акции по безопасности дорожного движения сопровождаются использованием различного технического оборудования. Кроме ранее указанных симуляторов, используются тренажеры, способные моделировать опасные ситуации, например, модель «Слепая зона» (рис. 5).



Рисунок 5 – Границы зоны видимости водителя грузовика

С ее помощью, используя видеокамеру, монитор и макет/настоящий грузовик, участникам наглядно демонстрируют границы зоны видимости водителя.

Отметим, что в зарубежных странах распространена практика внедрения социальной ответственности путем привлечения подростков к обеспечению безопасности более младших детей.

Так, в Королевстве Бельгия старшеклассники контролируют поведение младших классов в непосредственной близости от учебного заведения, в Федеративной Республике Германия – помогают при посадке и высадке из школьного автобуса, контролируют их поведение во время поездки, в Королевстве Дания – обучают правильно переходить дорогу и безопасно передвигаться на роликах, са-

мокатах и велосипедах, в Австралии – провозаюют их до дома, по пути объясняя правила дорожного движения и возможные опасные места и т.д.

В Австралии и Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии учащиеся ВУЗов и других учебных заведений, сдающие экзамены на право управления ТС, должны пройти тест на распознавание потенциальных рисков и опасных ситуаций при участии в дорожном движении.

Следует обратить внимание, что общественные организации уделяют особое внимание людям пожилого возраста: осуществляют их информирование о функциональных ограничениях организма, связанных со старением, способах безопасного управления ТС в их возрасте, об изменениях законодательства, связанного с правилами дорожного движения.

Просветительские мероприятия проводятся в виде практических уроков. Если с медицинской точки зрения вождение автомобиля небезопасно, то оказывается помощь в обучении по управлению друми ТС.

Интересен пример обучения пожилых людей безопасному пересечению дорог. Сингапурский политехнический институт и агентство по уходу за пожилыми людьми (Agency of Integrated Care – AIC, сайт: www.aic.sg) [14] разработали проекционную систему пешеходного перехода с имитацией движущихся ТС, которая помогает пожилым людям научиться безопасно переходить дорогу.

Данная проекционная система оборудована датчиками движения и сенсорами, устанавливаемыми на нижние конечности пешехода; динамиками, транслирующими реальные звуки дорожного движения; программным обеспечением, синхронизирующим все элементы устройства.

Таким образом, анализ деятельности общественных зарубежных организаций позволяет выделить в стратегии обеспечения безопасности дорожного движения три основных принципа: принцип просвещения (передачи, распространения знаний), разъяснения правил дорожного движения (сделать их понятными) и основ безопасного нахождения на дороге; принцип повышения уровня знаний и навыков путем приобретения нового опыта и тренировки; принцип закрепления положительных и изменения отрицательных установок у граждан на в отношении личной безопасности и безопасности друми УДД.

Обобщая зарубежный опыт, можно сказать, что основные усилия деятельности общественных организаций по пропаганде безопасности дорожного движения направлены на несовершеннолетних, молодых и пожилых водителей.

Расширяя знания безопасного поведения на дороге, прививая привычку соблюдения правил дорожного движения, нетерпимости к их нарушению, специалисты рассчитывают на формирование законопослушного поведения в будущем.

Как правило, программы по повышению безопасности дорожного движения направлены на разные категории УДД, неразрывно связаны между собой и представляют стратегию постоянного сопровождения УДД на протяжении всей жизни.

Список источников

1. Молчанов П.В. Особенности государственного регулирования обеспечения безопасности дорожного движения за рубежом // Вестник университета им. Кутафина. 2018. № 1. С. 121–127.
2. URL: <https://www.fia.com> (дата обращения: 04.12.2023).
3. URL: <https://irfnet.ch> (дата обращения: 04.12.2023).
4. URL: <https://www.iru.org/ru> (дата обращения: 01.12.2023).
5. URL: <https://www.cieca.eu> (дата обращения: 01.12.2023).
6. URL: <https://pedestrians-int.org/en> (дата обращения: 01.12.2023).
7. URL: <https://www.fim-moto.com/en> (дата обращения: 06.12.2023).
8. URL: <https://fevr.org> (дата обращения: 06.12.2023).
9. URL: www.rosspa.com (дата обращения: 06.12.2023).
10. URL: www.fodtrafik.dk (дата обращения: 04.12.2023).
11. URL: www.avr.lu/fr (дата обращения: 04.12.2023).
12. URL: www.rydwb.be (дата обращения: 05.12.2023).
13. URL: www.nzta.govt.nz (дата обращения: 05.12.2023).
14. URL: www.aic.sg (дата обращения: 05.12.2023).
15. Кардашова И.Б. Безопасность дорожного движения в контексте обеспечения национальной безопасности // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1(28). С. 6–11.
16. Кондратьев В.Д., Лисин В.В. Безопасность дорожного движения – необходимость дальнейших мер // Безопасность дорожного движения. 2022. № 3. С. 5–12.
17. Прохорова А.М., Кузнецова Н.М., Шелковникова Ю.В. Оптимизация деятельности общественных объединений (на основе взаимодействия с подразделениями Госавтоинспекции) // Безопасность дорожного движения. 2023. № 3. С. 12–16.
18. Майоров В.И., Дунаева О.Н. «Benchmarking» как технология повышения качества в сфере безопасности

дорожного движения: опыт зарубежных стран и России // Безопасность дорожного движения. 2022. № 3. С. 13–18.

References

1. Molchanov P.V. Features of state regulation of road safety abroad // Bulletin of the University named after Kutafina. 2018. № 1. С. 121–127.
2. URL: <https://fevr.org> (date of access: 04.12.2023).
3. URL: www.rosspa.com (date of access: 04.12.2023).
4. URL: www.fodtrafik.dk (date of access: 01.12.2023).
5. URL: www.avr.lu/fr (date of access: 01.12.2023).
6. URL: www.rydwb.be (date of access: 01.12.2023).
7. URL: www.nzta.govt.nz (date of access: 06.12.2023).
8. URL: www.aic.sg (date of access: 06.12.2023).
9. URL: www.rosspa.com (date of access: 06.12.2023).
10. URL: www.fodtrafik.dk (date of access: 04.12.2023).
11. URL: www.avr.lu/fr (date of access: 04.12.2023).
12. URL: www.rydwb.be (date of access: 05.12.2023).
13. URL: www.nzta.govt.nz (date of access: 05.12.2023).
14. URL: www.aic.sg (date of access: 05.12.2023).
15. Kardashova I.B. Road safety in the context of national security // Road Safety. 2023. № 1(28). P. 6–11.
16. Kondratiev V.D., Lisin V.V. Road safety need for further action // Road Safety. 2022. № 3. P. 5–12.
17. Prokhorova A.M., Kuznetsova N.M., Shelkovnikova Yu.V. Optimization of the activities of public associations (on the basis of interaction with divisions Traffic police) // Road Safety. 2023. № 3. P. 12–16.
18. Mayorov V.I., Dunaeva O.N. «Benchmarking» quality improvement technology in the field of road safety: the experience of foreign countries and Russia // Road Safety. 2022. № 3. P. 13–18.

Информация об авторе

Н.М. Кузнецова – кандидат психологических наук, начальник 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, 121293

Information about the author

N.M. Kuznetsova – Candidate of Sciences in Psychology, Head of the department of scientific support of preventive measures and activities to form the legal awareness of road users of the 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 06.12.2023; одобрена после рецензирования 13.12.2023; принята к публикации 20.12.2023.
The article was submitted 06.12.2023; approved after reviewing 13.12.2023; accepted for publication 20.12.2023.

ТИПИЧНЫЕ СЛЕДСТВЕННЫЕ СИТУАЦИИ, СКЛАДЫВАЮЩИЕСЯ НА ПЕРВОНАЧАЛЬНОМ ЭТАПЕ РАССЛЕДОВАНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ СТАТЬЕЙ 264 УГОЛОВНОГО КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

¹Оксана Николаевна Лаврова, ²Никита Викторович Селедников

¹Московский областной филиал Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

²Научный центр БДД МВД России

¹lavrova-on@mail.ru

²selednikovnikita@yandex.ru

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы организации процессуальной деятельности следователей, связанные с типичными следственными ситуациями, которые складываются на первоначальном этапе расследования преступлений, предусмотренных ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации. Авторы пришли к выводу, что наиболее типичными следственными ситуациями являются те, в которых на месте дорожно-транспортного происшествия находятся все участники события, транспортные средства, очевидцы; водитель скрылся на своем автомобиле, оставив на месте дорожно-транспортного происшествия потерпевшего; водитель скрылся, оставив автомобиль и потерпевшего на месте происшествия; водитель скрылся на автомобиле и увез потерпевшего с места происшествия.

Ключевые слова: преступление, следователь, расследование, следственная ситуация, дорожно-транспортное происшествие

Для цитирования: Лаврова О.Н., Селедников Н.В. Типичные следственные ситуации, складывающиеся на первоначальном этапе расследования преступлений, предусмотренных статьей 264 Уголовного Кодекса Российской Федерации // Современная наука. 2023. № 4. С. 33–36.

Original article

TYPICAL INVESTIGATIVE SITUATIONS DEVELOPING AT THE INITIAL STAGE OF THE INVESTIGATION OF CRIMES PROVIDED FOR IN ARTICLE 264 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION

¹Oksana N. Lavrova, ²Nikita V. Selednikov

¹The Moscow Regional Branch of the Vladimir Kikot Moscow University of the Ministry of Interior of Russia

²Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

¹lavrova-on@mail.ru

²selednikovnikita@yandex.ru

Abstract. The article discusses the issues of organizing the procedural activities of investigators related to typical investigative situations that develop at the initial stage of the investigation of crimes under Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation. The authors concluded that the most typical investigative situations are those in which all participants of the event, vehicles, and eyewitnesses are at the scene of the accident; the driver fled in his car, leaving the victim at the scene of the accident; the driver fled, leaving the car and the victim at the scene of the accident; the driver fled in a car and took away the victim from the scene.

Keywords: crime, investigator, investigation, investigative situation, traffic accident

For citation: Lavrova O.N., Selednikov N.V. Typical investigative situations developing at the initial stage of the investigation of crimes provided for in article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation // Modern Science. 2023. № 4. P. 33–36.

Несмотря на то, что в последние годы фиксируется планомерное снижение количества дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), а также числа пострадавших в них лиц [1, 13], проблемы, связанные с безопасностью дорожного движения, остаются одними из наиболее трудноразрешимых, что неоднократно отмечал Президент Российской Федерации В.В. Путин [2, 3, 15].

В 2022 году на территории Российской Федерации зафиксировано 126 705 ДТП, в результате которых зарегистрировано 17 595 преступлений, ответственность за которые предусмотрена ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ), то есть в 13,9% случаев противоправных деяний, выразившихся в виде нарушений Правил дорожного движения Россий-

ской Федерации (далее – ПДД РФ) [4] или эксплуатации транспортных средств (далее – ТС) водителями, которые повлекли за собой общественно-опасные последствия в виде причинения тяжкого вреда здоровью или смерти [5, 14, 16].

Вышеизложенное свидетельствует о необходимости проведения дальнейших исследований, связанных с вопросами организации деятельности следственных органов и следователей по расследованию противоправных деяний, посягающих на безопасность дорожного движения, что непосредственным образом будет способствовать защите прав и законных интересов граждан.

Поскольку в большинстве случаев следователь, уполномоченный в пределах компетенции осуществлять предварительное следствие по уголовному делу [6], начинает свою деятельность

постфактум по отношению к событию преступления, он должен обладать соответствующими знаниями о типичных следственных ситуациях, характерных для преступлений различных видов.

Обладание указанными знаниями позволит наиболее эффективно организовать последующую деятельность, что будет в полной мере соответствовать назначению уголовного судопроизводства.

Как справедливо отмечает Н.Г. Шурухнов, «под типичными следственными ситуациями понимают такие, которые являются наиболее характерными, в подавляющем большинстве случаев складываются в определенный момент, по определенному составу преступлений, в определенных условиях и т.д.» [7].

В.Л. Колдин и З.Г. Самошина к типичным следственным ситуациям относят те, в которых присутствует измененная обстановка места ДТП [8].

К.С. Латыпова указывает на то, что на первоначальном этапе расследования, как правило, возникают две типичные следственные ситуации:

1) виновный водитель известен (и он, и ТС находятся на месте происшествия, либо водитель скрылся вместе с ТС или без него, но его личность установлена);

2) виновный водитель неизвестен (он скрылся с места происшествия вместе с ТС или оставил угнанную им автомашину) [9].

Между тем указанных ситуаций для формирования методики расследования ДТП недостаточно, так как в правоприменительной практике существуют случаи, в которых ТС под воздействием иных материальных объектов и (или) физических сил было приведено в движение либо изменило его траекторию (например, в результате внешнего физического воздействия взрывной волны).

Как показало изучение приговоров судов, наиболее типичными являются следующие следственные ситуации, складывающиеся на первоначальном этапе расследования уголовных дел о ДТП:

на месте ДТП находятся все участники произошедшего события, транспортные средства, очевидцы;

водитель скрылся на своем автомобиле, оставив на месте ДТП потерпевшего;

водитель скрылся, оставив автомобиль и потерпевшего на месте ДТП;

водитель скрылся на автомобиле и увез потерпевшего с места ДТП.

Следует отметить, что В.В. Абрамочкин в своей работе «Расследование дорожно-транспортных преступлений» приходит к таким же выводам [10].

Алгоритм действий следователя в первой следственной ситуации следующий:

1) после прибытия на место ДТП он принимает меры к перекрытию движения ТС (зачастую на практике это является проблемой) и недопущению посторонних лиц на место происшествия;

2) осматривает место происшествия, ТС;

3) дает поручение органу дознания о проведении оперативно-розыскного мероприятия;

4) назначает проведение судебно-медицинской экспертизы с целью установления тяжести вреда здоровью, причиненного в результате ДТП, а также автотехническую и трасологическую судебные экспертизы.

Впоследствии производятся допросы потерпевших, следственные эксперименты и другие необходимые следственные действия.

Во второй ситуации следователь должен определить параметры ТС по характерным следам, оставшимся на поверхности кожи и верхней одежде потерпевшего, после чего направить поручение о проведении оперативно-розыскного мероприятия с целью установления виновного водителя ТС, на котором он передвигался.

Так, в августе 2019 года в г. Буденовске Ставропольского края в ночное время суток неизвестный водитель, управляя автомобилем «Мерседес», двигаясь с нарушением установленной скорости движения 60 км/ч, совершил наезд на пешехода гражданина Т., которая от полученных травм скончалась на месте.

Водитель остановился на месте происшествия, вышел из автомобиля, перенес тело потерпевшей Т. на обочину, после чего скрылся на ТС. Участники следственно-оперативной группы, прибыв на место происшествия, изъяли объекты биологического происхождения, осколки фар, фрагменты одежды потерпевшей Т. [11].

В третьей ситуации следователю известна информация о ТС водителя, виновного в совершении ДТП. Это облегчает поиск водителя – собственника ТС. Для этого следователь взаимодействует с должностными лицами Госавтоинспекции, направляя запрос о предоставлении информации о собственнике автомобиля, указывая в запросе марку, а также государственный регистрационный номер ТС [10].

После установления скрывшегося водителя данная ситуация может осложняться тем, что указанное лицо зачастую отрицает свою причастность к совершенному ДТП. Также он может склонять своих родственников, знакомых к даче ложных показаний по уголовному делу [10].

Зачастую подозреваемый избирает линию отрицания причастности к совершению преступления либо, не отрицая сам факт ДТП, пытается переложить вину за случившееся на других лиц (например, пешеходов), стараясь доказать свою невиновность в совершении преступления [12].

Для опровержения ложных показаний необходимо собрать необходимые доказательства, благодаря которым можно установить, кто управлял автомобилем в момент ДТП, а также владельца ТС.

Для этого следователю нужно произвести осмотр автомобиля в целях нахождения следов биологического происхождения (отпечатков пальцев, микроволокон одежды, волос и пр.), после чего направить постановление о назначении судебно-медицинской экспертизы. После установления лица, подозреваемого в совершении указанного преступления, возможно провести его опознание.

Четвертая ситуация самая сложная по причине отсутствия информации об участниках ДТП.

Алгоритм действий следователя следующий: осмотр места происшествия, поручение органу дознания произвести опрос лиц, проживающих вблизи произошедшего события, направить запросы и т.д. Если обнаружен труп, то назначается судебно-медицинская экспертиза, а при обнаружении автомобиля – автотехническая и трасологическая судебные экспертизы [11].

Иногда возникает ситуация, когда виновный водитель скрылся с места происшествия и увез потерпевшего (или труп) с целью сокрытия следов преступления.

В данном случае алгоритм действий следователя следующий: осмотр места происшествия, допрос очевидцев, направление запросов, поручение органу дознания проведения оперативно-розыскных мероприятий, направленных на розыск водителя и потерпевшего. При обнаружении трупа потерпевшего – назначение судебно-медицинской экспертизы, при обнаружении ТС водителя – назначение автотехнической и трасологической судебных экспертиз.

В заключение отметим, что успешность расследования уголовного дела непосредственно зависит от оперативности и качества работы следователя на первоначальном этапе расследования, чему непосредственным образом способствует знание типичных следственных ситуаций, складывающихся в ходе расследования преступлений различных видов.

Список источников

1. 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.
2. URL: <https://tass.ru/obschestvo/6678424> (дата обращения: 16.11.2023).
3. URL: <https://ria.ru/20220217/doroga-1773315167.html> (дата обращения: 16.11.2023).
4. Постановление Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» // СПС «ГАРАНТ» (дата обращения: 16.11.2023).
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. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ // СПС «ГАРАНТ» (дата обращения: 16.11.2023).
7. Шурухов Н.Г. Криминалистика: учебное пособие. М.: Юристъ, 2002. 639 с.
8. Колдин В.Л., Самошина З.Г. Расследование преступных нарушений правил дорожного движения // Криминалистика: учебник / отв. ред. Н.П. Яблоков. 3-е изд., перераб. и доп. М., 2015.
9. Латыпова К.С. Следственные ситуации, возникающие на первоначальном этапе расследования по делам о ДТП // Вестник Бурятского Государственного университета. 2015. № 2. С. 256–260.
10. Абрамочкин В.В. Расследование дорожно-транспортных преступлений: учебное пособие. М.: Издательство «Щит-М», 2010. 239 с.

11. Постановление Верховного суда Российской Федерации от 18.03.2020 № 207-Ш9 // URL: <https://sudact.ru/> (дата обращения: 01.12.2023).

12. Князьков А.С. Следственная версия как элемент информационной модели расследования преступления // Вестник Томского государственного университета. 2011. № 348. С. 89–92.

13. 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.

14. Баканов К.С., Ляхов П.С., 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.

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

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

References

1. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aisanov A.S. et al. Road traffic accidents in the Russian Federation 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. 150 p.
2. URL: <https://tass.ru/obschestvo/6678424> (date of access: 16.11.2023).
3. URL: <https://ria.ru/20220217/doroga-1773315167.html> (date of access: 16.11.2023).
4. Resolution of the Council of Ministers – Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On traffic rules» // Legal reference system «GARANT» (date of access: 16.11.2023).
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. Criminal Procedure Code of the Russian Federation dated 18.12.2001 № 174-FZ // Legal reference system «GARANT» (date of access: 16.11.2023).
7. Shurukhnov N.G. Criminalistics: educational tool. M.: Yurist, 2002. 639 P.
8. Koldin V.L., Samoshina Z.G. Investigation of criminal violations of traffic rules // Criminalistics: textbook / ed. by N.P. Yablokov. 3rd ed., reprint. and additional. M., 2015.
9. Latypova K.S. Investigative situations arising at the initial stage of the investigation of traffic accident cases // Bulletin of the Buryat State University. 2015. № 2. P. 256–260.
10. Abramochkin V.V. Investigation of traffic crimes: textbook. M.: Publishing house «Shhit-M», 2010. 239 p.
11. Resolution of the Supreme Court of the Russian Federation dated 18.03.2020 № 207-Sh9 // URL: <https://sudact.ru/> (date of access: 01.12.2023).

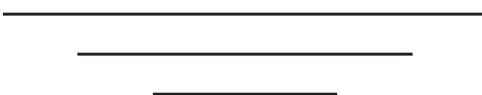
12. Knyazkov A.S. Investigative version as an element of the information model of crime investigation // Bulletin of Tomsk State University. 2011. № 348. P. 89–92.

13. 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.

14. Bakanov K.S., Lyakhov P.S., Isaev M.M. et al. Law enforcement activity in in the field of road safety in 2021: informational 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.

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

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



Информация об авторах

О.Н. Лаврова – кандидат юридических наук, заместитель начальника кафедры уголовного процесса Московского областного филиала Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

Контакты: п. Старотеряево, тер. МОФ МосУ имени В.Я. Кикотя, д. 1, Московская область, Рузский г.о., Россия, 143103

Н.В. Селедников – научный сотрудник отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения Научного центра БДД МВД России

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

Information about the authors

O.N. Lavrova – Candidate of Sciences in Jurisprudence, Deputy head of the department of criminal procedure The Moscow Regional Branch of the Vladimir Kikot Moscow University of the Ministry of Interior of Russia

Contacts: ul. Akademika Volgina, d. 12, Moscow, Russia, 117997

N.V. Selednikov – Researcher of the department for studying problems of regulatory legal and analytical support Scientific Center for Traffic Safety of the Ministry of Internal Affairs of Russia of 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 20.11.2023; одобрена после рецензирования 27.11.2023; принята к публикации 04.12.2023. The article was submitted 20.11.2023; approved after reviewing 27.11.2023; accepted for publication 04.12.2023.

ИССЛЕДОВАНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ С УЧАСТИЕМ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

Павел Владимирович Ляхов,² Владимир Анатольевич Купавцев

¹Научный центр БДД МВД России

²ОАО НИИАТ

¹plikhov2@mvd.ru

²kupavtsev.v.a@bk.ru

Аннотация. В статье выполнен анализ 27% дорожно-транспортных происшествий с погибшими за период с 2019 по 2022 год с участием средств индивидуальной мобильности. Исследование определенных дорожно-транспортных происшествий позволило установить их основные места, время и условия возникновения, а также возраст участников. Полученные результаты стали основой для разработки рекомендаций по повышению требований к безопасному передвижению средств индивидуальной мобильности в городских транспортных системах.

Ключевые слова: средства индивидуальной мобильности, дорожно-транспортные происшествия, погибшие, условия возникновения, причины происшествий, мероприятия по повышению безопасности дорожного движения

Для цитирования: Ляхов П.В., Купавцев В.А. Исследование дорожно-транспортных происшествий с участием средств индивидуальной мобильности // Современная наука. 2023. № 4. С. 37–42.

Original article

RESEARCH OF ROAD ACCIDENTS INVOLVING INDIVIDUAL MOBILITY VEHICLES

Pavel V. Lyakhov,² Vladimir A. Kupavtsev

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

²Public corporation «Scientific and Research Institute of Motor Transport»

¹plikhov2@mvd.ru

²kupavtsev.v.a@bk.ru

Abstract. The article analyzed 27% of road traffic accidents with fatalities for the period from 2019 to 2022 involving personal mobility equipment. The study of certain road traffic accidents made it possible to establish their main places, time and conditions of occurrence, as well as the age of the participants. The results obtained became the basis for the development of recommendations for increasing the requirements for the safe movement of personal mobility equipment in urban transport systems.

Keywords: personal mobility devices, road traffic accidents, fatalities, conditions of occurrence, causes of accidents, measures to improve road safety

For citation: Lyakhov P.V., Kupavtsev V.A. Study of road traffic accidents involving personal mobility devices // Modern Science. 2023. № 4. P. 37–42.

Начиная с 2017 года на дорогах Российской Федерации стали появляться новые средства передвижения – средства индивидуальной мобильности (далее – СИМ).

Активное использование СИМ обусловлено рядом преимуществ, связанных в первую очередь с маневренностью, экологичностью, малой площадью занимаемого пространства при хранении (парковкой), социальным дистанцированием, особенно актуальным в условиях распространения COVID 19.

Несмотря на ряд преимуществ, появление СИМ как новых участников дорожного движения, активно передвигающихся в городских транспортных системах, принесло одну из основных проблем – аварийность [1, 2, 3, 4].

За последние 4 года в Российской Федерации зарегистрировано 2 165 ДТП с участием СИМ (в период с 2019 по 2022 год), в которых погибли 53 человека и ранены 2 257 человек (рис. 1) [5, 14, 15, 16, 17].

На гистограмме (рис. 1) видно, что количество происшествий с каждым годом увеличивается, что

требует разработки специализированных рекомендаций по повышению безопасности движения рассматриваемых устройств.

Следует отметить, что в настоящее время движение СИМ разрешено как в пешеходной, так и в транспортной инфраструктуре. С учетом последних поправок в ПДД данные устройства могут использовать для передвижения край проезжей части в случае отсутствия специально выделенных велосипедных полос [12].

В таком случае возможно увеличение роста количества происшествий, связанных со столкновением транспортных средств. В свою очередь, движение по велопешеходной зоне также увеличивает вероятность столкновения как с велосипедистами, так и с пешеходами.

Если в первом случае высокий риск травмирования очень высок для водителей СИМ, то во втором – он повышается у пешеходов в результате возможного наезда.

Ввиду высокого спроса на рассматриваемые средства передвижения и относительно доступной

ценовой политики для приобретения их в личное пользование количество индивидуальных пользователей, помимо пользователей кикшеринга, актив-

но развивающегося в крупнейших и крупных городах, значительной увеличивается, что способствует расширению масштабов проблемы аварийности.

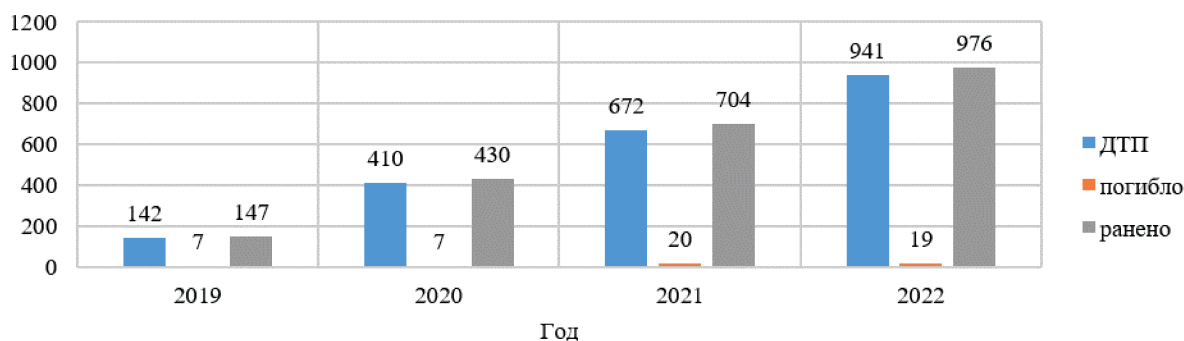


Рисунок 1 – Динамика основных показателей аварийности с участием СИМ [1]

Одним из важных мероприятий для ее решения, безусловно, является полный запрет на движение, что уже реализовано во многих развитых странах, особенно в центральных частях города, например, в Париже.

Кроме того, существует возможность адаптации инфраструктуры для создания безопасных условий передвижения, например, специализированные полосы для движения, адаптация технических устройств для управления движением СИМ, усиление контроля за движением устройств, проведение профилактических мероприятий и рейдовых операций в период активного пользования СИМ и другие виды деятельности, которые будут способствовать снижению количества ДТП.

Первоочередным мероприятием является подробный анализ условий, в которых происходили зарегистрированные на сегодняшний день происшествия.

В связи с этим в рамках выполняемого исследования был осуществлен запрос в Научный центр БДД МВД России для выполнения анализа карточек ДТП, произошедших с участием СИМ, в результате которых участникам нанесен тяжкий вред здоровью.

В общей сложности за весь рассмотренный период проанализировано 28% ДТП. Для систематизации выполненного анализа все происшествия рассматривались по следующим показателям:

место происшествия, в зависимости от уровня субъекта, в котором произошло ДТП – в населенном пункте и вне населенного пункта, и объект улично-дорожной сети, на котором произошло происшествие – прямой участок и криволинейный участок дороги (перегон), пересечение неравнозначных дорог и регулируемый пешеходный переход;

время возникновения происшествия, в данном случае классификация была определена с учетом времени года, месяца, а также времени совершения происшествия – утро, день, вечер и ночь.

возраст пострадавших, в данном случае классификация имела пять основных подкатегорий: дети, взрослые в возрасте от 18 до 30 лет, от 30 до 40 лет, от 40 до 50 лет и старше 50 лет.

Классификация, на основе которой выполнен анализ с учетом установленной систематизации

(подразделений, подкатегорий), представлена на схеме (рис. 2).

С учетом выполненной систематизации рассматриваемой информации выполнен анализ карточек ДТП с участием СИМ. Так, в результате анализа 28% происшествий за период с 2019 по 2022 год установлено, что в основном более 70% ДТП происходит в населенных пунктах, тем не менее 21% – вне населенных пунктов, на загородных дорогах (рис. 3).

Полученное распределение свидетельствует о том, что в основном СИМ используются для движения в городах. Дальнейший анализ позволяет установить специфику самих объектов улично-дорожной сети, по которым передвигаются СИМ и где риск возникновения происшествий максимальный.

Анализ позволил определить, что это прямые участки дорог, на которых происходит более 60% происшествий (рис. 4). Следует отметить, что происшествия на таких участках могут быть связаны с совмещенным движением, то есть использованием проезжей части или велосипедных, велосипедных и пешеходных дорожек для передвижения и непредоставлением преимущественного права для движения с учетом статуса участника, например, пешехода.

Основным видом происшествий в таком случае будет являться опрокидывание или же столкновение, что отражено в документе [5, 6].

При анализе показателя «объект УДС» также следует отметить, что более 20% происшествий произошли на участках пересечения неравнозначных дорог, что связано в первую очередь с невнимательностью и несвоевременным обнаружением опасности, а также с отсутствием определенных знаний правил дорожного движения при проезде таких участков у многих водителей СИМ.

Согласно недавно проведенному социологическому исследованию, выполненному департаментом транспорта, в котором приняли участие более 3 000 пользователей кикшеринга, более 63% респондентов используют СИМ для движения к месту работы и учебы, что подтверждает достаточно юный возраст водителей СИМ и отсутствие личного автомобиля и специализированного допуска к его управлению – водительского удостоверения, а также отсутствие базы теоретических знаний правил дорожного движения [7].

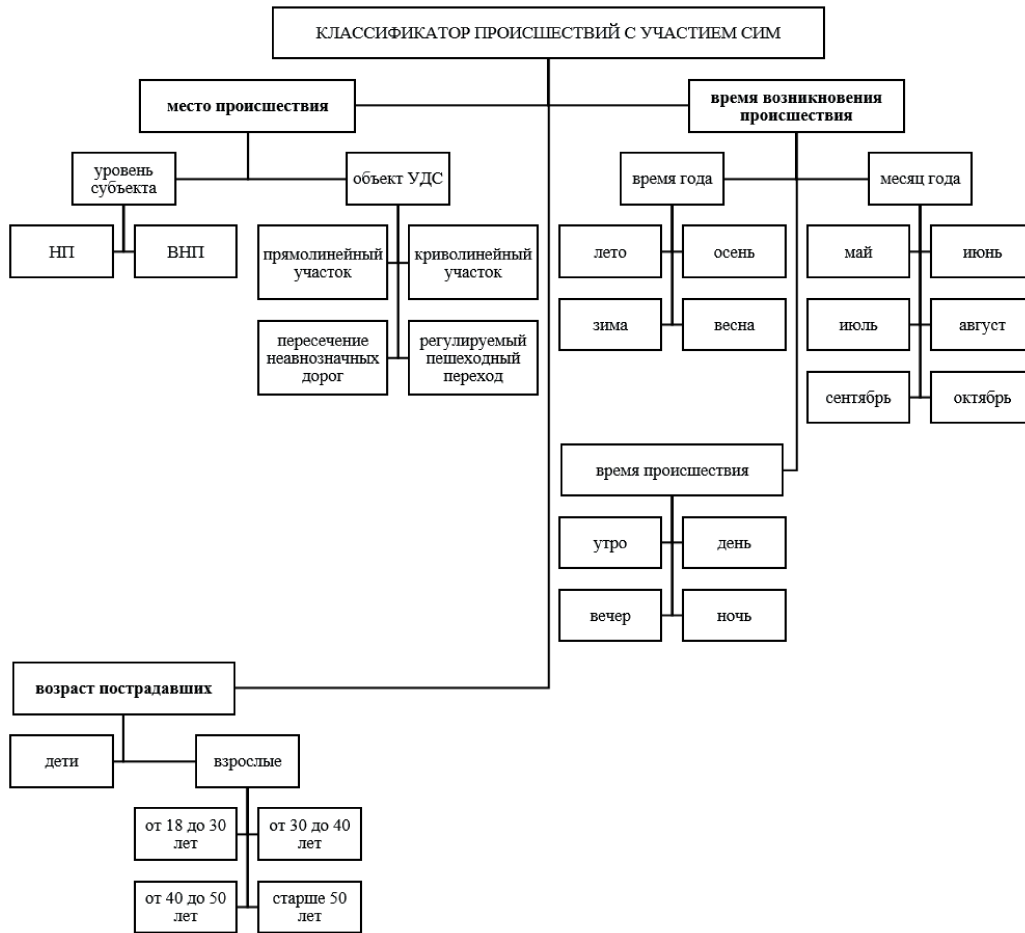


Рисунок 2 – Структура систематизации анализируемых данных ДТП с участием СИМ

По результатам анализа такого показателя, как место происшествия, с учетом определенной систематизации (рис. 2) установлено, что большинство

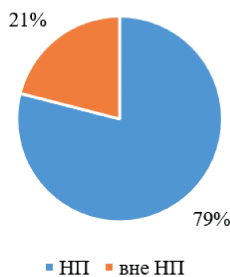


Рисунок 3 – Процентное распределение анализируемых происшествий с учетом условий возникновения в населенном пункте и вне населенного пункта

происшествий происходит в населенных пунктах и на прямых участках дорог (рис. 3, 4).



Рисунок 4 – Процентное распределение мест происшествий в анализируемых ДТП

Анализ показателя «время возникновения происшествия» с использованием таких составляющих, как время года, месяц года и время происшествия, позволил установить, что более 60% происшествий происходит в летний период, что объясняется отсутствием влияния неблагоприятных погодных условий, связанных с пониженными температурами и осадками (рис. 5, а).

Следует отметить, что повышенный спрос на СИМ, особенно электросамокаты, возникает

в большинстве городов в весенне-летний период, что объясняется активизацией работы кикшеринговых служб.

При рассмотрении происшествий по показателю «месяц года» установлено, что более 30% ДТП происходит в июне, тем не менее более 20% зарегистрировано в августе и сентябре (рис. 5, б), что подтверждает высокую аварийность в летний период, связанную со значительным увеличением количества СИМ.

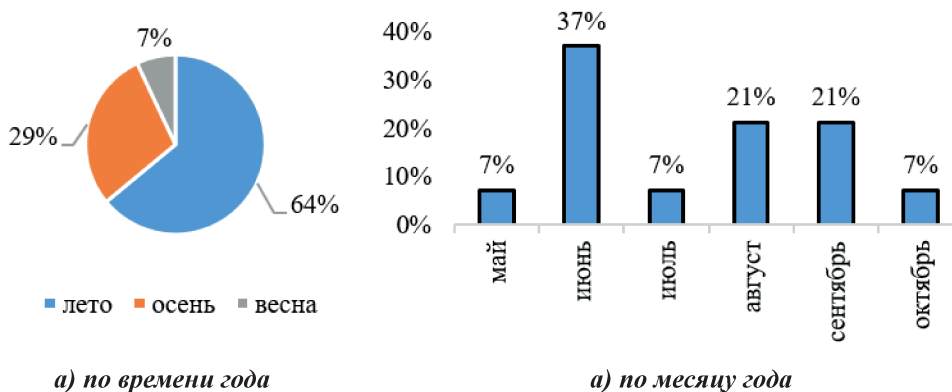


Рисунок 5 – Процентное распределение условий возникновения анализируемых происшествий

Согласно анализу показателя «время происшествия» более 40% ДТП происходит в дневное время (с 12:00 до 16:00). Это свидетельствует о том, что большинство ДТП происходит в условиях неограниченной видимости и, соответственно, дорожные условия, связанные с освещением, не оказывают на них влияние. Кроме того, установлено, что более 35% происшествий происходит в вечернее время, в период с 17:00 до 23:00 (рис. 6). В большинстве таких ДТП СИМ не были оборудованы световозвращающими элементами и фонарями.

Таким образом, можно сказать, что по показателю «время происшествия» большинство ДТП произошло в летний период с 12:00 до 23:00 (рис. 5 а), б), рис. 6).

Заключительным рассмотренным показателем с учетом принятой систематизации (рис. 2) стал «возраст пострадавших» (рис. 7).

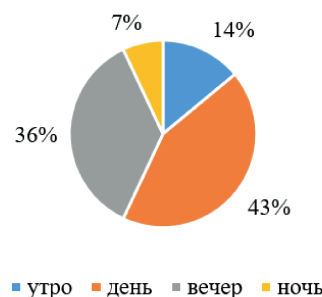


Рисунок 6 – Процентное распределение анализируемых происшествий по времени возникновения, где утро – 04:00-11:00, день – 12:00-16:00, вечер – 17:00-23:00, ночь – 00:00-03:00

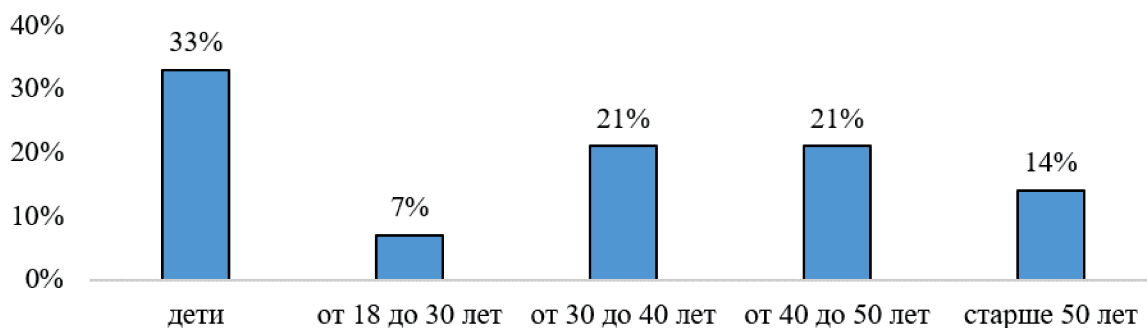


Рисунок 7 – Процентное распределение возраста погибших в анализируемых ДТП с участием СИМ

Также следует отметить, что возраст водителей транспортных средств, ставших участниками ДТП, в большинстве случаев (54%) находился в диапазоне от 30 до 40 лет, стаж вождения составляет более 10 лет, что позволяет судить об определенных навыках вождения.

Увеличивающиеся показатели аварийности (рис. 1) свидетельствуют о том, что СИМ активно распространяются в городской транспортной системе, что оказывает негативное влияние на состояние безопасности дорожного движения [13].

Проведенный анализ показал, что большинство происшествий происходит в условиях городских транспортных систем – в населенных пунктах, в результате движения СИМ по проезжей части или же

по пешеходной или велопешеходной дорожке из-за столкновения или опрокидывания.

Таким образом, в данном случае следует проработать вопрос создания выделенной инфраструктуры с учетом нормативных требований, предъявляемых к городской инфраструктуре [8, 9, 10, 11].

С учетом поправок, внесенных в Правила дорожного движения Российской Федерации с 1 марта 2023 года [7], определены специализированные участки для движения СИМ – край проезжей части, велодорожки, пешеходные дорожки и тротуары для движения и ограничена скорость движения до 25 км/ч.

Тем не менее проведенное исследование ДТП с участием СИМ, в результате которых были погиб-

шие, свидетельствует о необходимости создания специализированной инфраструктуры для движения СИМ, так как совместное использование проезжей части с большой долей вероятности приведет к возникновению происшествий с тяжелыми последствиями.

Список источников

1. Купавцев В.А., Донченко В.В. Оценка рисков возникновения аварий с участием средств индивидуальной мобильности в зарубежных странах и Российской Федерации // Организация и безопасность дорожного движения: материалы XIV Национальной научно-практической конференции с международным участием (Тюмень, 13 мая 2021 года). Тюмень: Тюменский индустриальный университет, 2021. С. 32–35.

2. Купавцев В.А., Донченко В.В. Исследование конфликтных ситуаций с участием средств индивидуальной мобильности // Транспортные и транспортно-технологические системы: материалы Международной научно-технической конференции: в 2 томах (Тюмень, 21 апреля 2022 г.). Том II. Тюмень: Тюменский индустриальный университет, 2022. С. 91–95.

3. Юнг А.А., Шевцова А.Г. Оценка аварийности средств индивидуальной мобильности в различных условиях движения // Современная наука. 2021. № 2. С. 31–36. DOI 10.53039/2079-4401.2021.4.2.007.

4. Юнг А.А., Мурзина И.С., Шевцова А.Г. Анализ аварийности с участием средств индивидуальной мобильности // Актуальные вопросы организации автомобильных перевозок, безопасности движения и эксплуатации транспортных средств: сборник научных трудов по материалам XVI Международной научно-технической конференции (Саратов, 16 апреля 2021 г.). Саратов: Саратовский государственный технический университет имени Гагарина Ю.А., 2021. С. 23–28.

5. 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.

6. Баканов К.С., Шестериков Н.А., Ляхов П.В. и др. Профили безопасности дорожного движения субъектов Российской Федерации 2020: статистический сборник. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021. 100 с.

7. Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 (ред. от 01.03.2022) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 23.09.2023).

8. Баймиштрук А.С. Транспортная планировка городов: учебное пособие. Курган: Изд-во Курганского гос. ун-та, 2008. 82 с.

9. Кравченко Е.А. Транспортная планировка городов: учебное пособие. Краснодар: Кубанский государственный технологический университет, 2010. 245 с.

10. Трофименко Ю.В., Якимов М.Р. Транспортное планирование: формирование эффективных транспортных систем крупных городов: монография. М.: Издательский дом «Логос Пресс», 2013. 464 с.

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

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

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

14. Баканов К.С., Ляхов П.С., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2022 году: информационно-анали-

тический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 126 с.

15. Баканов К.С., Ляхов П.С., 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.

16. Борисов О.Ю. Дорожно-транспортный травматизм за период 1991–2022 гг. и перспективы развития автомобильного транспорта // Безопасность дорожного движения. 2022. № 4. С. 10–15.

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

References

1. Kupavtsev V.A., Donchenko V.V. Assessing the risks of accidents involving personal mobility devices in foreign countries and the Russian Federation // Organization and safety of road traffic: materials of the XIV National scientific and practical conference with international participation (Tyumen, 13.05.2021). Tyumen: Tyumen Industrial University, 2021. P. 32–35.

2. Kupavtsev V.A., Donchenko V.V. Study of conflict situations involving personal mobility devices // Transport and transport-technological systems: materials of the International scientific and technical conference: in 2 vol. (Tyumen, 21.04.2022). Vol. II. Tyumen: Tyumen Industrial University, 2022. P. 91–95.

3. Jung A.A., Shevtsova A.G. Assessing the accident rate of personal mobility devices in various traffic conditions // Modern Science. 2021. № 2. P. 31–36. DOI 10.53039/2079-4401.2021.4.2.007.

4. Jung A.A., Murzina I.S., Shevtsova A.G. Analysis of accident rates involving personal mobility equipment // Current issues in the organization of road transport, traffic safety and operation of vehicles: a collection of scientific papers based on the materials of the XVI International Scientific and Technical Conference (Saratov, 16.04.2021). Saratov: Saratov State Technical University named after Yu.A. Gagarin, 2021. P. 23–28.

5. 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.

6. Bakanov K.S., Shesterikov N.A., Lyakhov P.V. et al. Road safety profiles of the constituent entities of the Russian Federation 2020: statistical collection. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2021. 100 p.

7. Decree of the Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 (as amended on 01.03.2022) «On the Rules of the road» (together with the «Basic provisions for the admission of vehicles to operation and the responsibilities of officials to ensure road safety») // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 23.09.2023).

8. Baimistruk A.S. Transport planning of cities: textbook. Kurgan: Kurgan State Publishing House University, 2008. 82 p.

9. Kravchenko E.A. Transport planning of cities: a textbook. Krasnodar: Kuban State Technological University, 2010. 245 p.

10. Trofimenko Yu.V., Yakimov M.R. Transport planning: formation of effective transport systems in large cities: monograph. M.: Publishing house «Logos Press», 2013. 464 p.

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

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

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

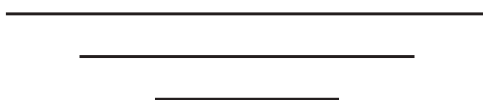
14. Bakanov K.S., Lyakhov P.S., Isaev M.M. et al. Enforcement activities in the field of road safety in 2022: informational and analytical review. M.: Federal public

establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation, 2023. 126 p.

15. Bakanov K.S., Lyakhov P.S., Isaev M.M. et al. Law enforcement activity in in the field of road safety in 2021: informational 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.

16. Borisov O.Yu. Road traffic injuries for the period 1991-2022 and prospects for the development of road trans- port // Road safety. 2022. № 4. P. 10-15.

17. 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 авторах

*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*

*В.А. Кунавцев – аспирант ОАО НИИАТ
Контакты: ул. Героев Панфиловцев, д. 24, Москва, Россия, 125480*

Information about the authors

*P.V. Lyakhov – Deputy head of the department for the study of 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
Contacts: ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121293*

*V.A. Kuvantsev – Postgraduate student of public corporation «Scientific and Research Institute of Motor Transport»
Contacts: ul. Geroev Panfilovtsev, d. 24, Moscow, Russia, 125480*

*Статья поступила в редакцию 25.09.2023; одобрена после рецензирования 02.10.2023; принята к публикации 09.10.2023.
The article was submitted 25.09.2023; approved after reviewing 02.10.2023; accepted for publication 09.10.2023.*

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В КАЧЕСТВЕ ТАКСИ

Анастасия Сергеевна Саакян
 Научный центр БДД МВД России
 sergunova-98@mail.ru

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы владельцев транспортных средств, используемых с целью перевозки пассажиров и багажа легковым такси, по исполнению обязательства по страхованию гражданской ответственности. Представлены сведения об отказах им страховыми организациями в исполнении данного обязательства.

Ключевые слова: водитель, ОСАГО, договор обязательного страхования, владелец транспортного средства, такси, страховые организации

Для цитирования: Саакян А.С. О некоторых вопросах страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, используемых в качестве такси // Современная наука. 2023. № 4. С. 43–47.

Original article

ON SOME ISSUES OF CIVIL LIABILITY INSURANCE FOR OWNERS OF VEHICLES USED AS TAXIS

Anastasia S. Saacyan
 Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
 sergunova-98@mail.ru

Abstract. This clause discusses the problem that taxi owners who are used to transport passengers and luggage fulfill their civil liability insurance obligations. Provides information that insurance institutions refuse to perform this obligation.

Keywords: driver, OSAGO, compulsory insurance contract, vehicle owner, taxi, insurance institution

For citation: Saakyan A.S. On some issues of civil liability insurance for owners of vehicles used as taxis // Modern Science. 2023. № 4. P. 43–47.

Обязательство о страховании гражданской ответственности возложено на всех владельцев транспортных средств вне зависимости от назначения транспортного средства и цели его использования.

Так, в соответствии с п. 1 ст. 2 Федерального закона от 27 ноября 1992 года № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» (далее – ФЗ от 27 ноября 1992 г. № 4015-1) под страхованием понимаются отношения по защите интересов физических и юридических лиц, Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и муниципальных образований при наступлении определенных страховых случаев за счет денежных фондов, формируемых страховщиками из уплаченных страховых премий (страховых взносов), а также за счет иных средств страховщиков [2].

Страхование осуществляется на основании договоров имущественного или личного страхования, заключаемых гражданином или юридическим лицом (страхователем) со страховщиком [1].

Соответственно, если законом возложена обязанность по страхованию жизни, здоровья, имущества, либо своей гражданской ответственности перед другими лицами, то страхователь обязан ее осуществить за свой счет или за счет заинтересованных лиц [1].

В соответствии с ч. 2 ст. 3 ФЗ от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 страхование осуществляется в форме добровольного и обязательного страхования. В п. 4 ст. 3 указанного нормативного акта установлено, что условия и порядок осуществления обязательного страхования определяются федеральными законами о конкретных видах обязательного страхования.

Обязательный характер имеет страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее – обязательное страхование) ввиду того, что его порядок и условия определены федеральным законом о конкретном виде обязательного страхования, а именно Федеральным законом от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее – Закон об ОСАГО).

Субъектами в правоотношениях по страхованию гражданской ответственности автовладельцев [1] являются:

- 1) собственник транспортного средства;
- 2) лицо, владеющее транспортным средством на праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления;
- 3) на ином законном основании (право аренды, доверенность на право управления транспортным средством, распоряжение соответствующего органа о передаче этому лицу транспортного средства и т.п.) [4].

Перечисленные выше субъекты имеют обязанность по обязательному страхованию. Стоит отметить, что владельцы транспортных средств (далее – владельцы ТС), используемых с целью перевозки пассажиров и багажа легковым такси (далее – владельцы ТС такси) относятся к субъектам правоотношений по страхованию гражданской ответственности автовладельцев. Соответственно, страхование гражданской ответственности, возложенное на владельцев ТС такси, имеет обязательный характер.

Субъектами правоотношений в области организации перевозок пассажиров и багажа легковым

такси, урегулированных Федеральным законом от 29 декабря 2022 года № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» (далее – ФЗ от 10 декабря 2022 г. № 580-ФЗ), являются:

- 1) индивидуальные предприниматели;
- 2) юридические лица;
- 3) лица, применяющие специальный налоговый режим «Налог на профессиональный доход» и не являющиеся индивидуальным предпринимателем (далее – «физическое лицо») [5].

Следовательно, указанные выше субъекты обязаны страховать свою гражданскую ответственность в соответствии с законодательством, регулирующим правоотношения в области страхования.

Правоотношения обязательного страхования тесно взаимосвязаны с правоотношениями в области обеспечения безопасности дорожного движения (далее – ОБДД) [15]. В законодательстве по ОБДД содержится норма, запрещающая эксплуатацию транспортных средств, владельцами которых не исполнена обязанность по страхованию гражданской ответственности [3].

Также в ст. 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» установлена обязанность по обеспечению исполнения установленной федеральным законом обязанности по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств у юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, физических лиц.

В разделе 2 постановления Правительства РФ от 23 октября 1993 года № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (далее – ПДД РФ) перечислены общие обязанности водителей, в которых представлен перечень документов, представляемых водителем сотруднику полиции. Среди данных документов присутствует страховой полис ОСАГО.

Исходя из указанных выше положений, эксплуатация транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров и багажа легковым такси, зависит от исполнения обязательства по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Вполне логично возникает вопрос о том, может ли владелец транспортного средства, используемого в личных целях, использовать его в качестве такси.

Владелец ТС обязан использовать его только с той целью, которая указана им при оформлении договора обязательного страхования, а именно на стадии заключения договора обязательного страхования одним из документов, предоставляемых владельцем ТС, является заявление, в котором указывается цель использования транспортного средства.

В зависимости от цели использования транспортного средства, указанной в заявлении о заключении договора обязательного страхования, формируется предмет договора. Цели использования транспортного средства могут быть различны.

Например, личная, учебная езда, такси, перевозка опасных и легковоспламеняющихся грузов, прокат/краткосрочная аренда, регулярные пассажирские перевозки/перевозки пассажиров по заказам, дорожные и специальные транспортные средства, экстренные и коммунальные службы и пр. [6].

Исходя из цели использования транспортного средства определяется предмет договора обязательного страхования, о чем проставляется соответствующая отметка в полисе ОСАГО.

Полис ОСАГО является документом, который подтверждает заключение договора обязательного страхования между владельцем транспортного средства и страховой организацией.

В деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси наличие договора обязательного страхования является одним из основных критериев для допуска к эксплуатации транспортных средств, используемых с целью такси.

Такой договор должен быть заключен обязательно с целью использования транспортного средства в качестве такси. Заключение договора обязательного страхования с иной целью, нежели использование транспортного средства как легкого такси, влечет за собой нарушение норм законодательства.

Управление транспортным средством с нарушением условий договора об обязательном страховании, содержащихся в страховом полисе, в том числе управление транспортным средством лицом, не указанным в страховом полисе, квалифицируется по ч. 1 ст. 12.37 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ), а по ч. 2 ст. 12.37 КоАП РФ [14] к административной ответственности будут привлечены владельцы или водители транспортных средств, которые вовсе не исполнили обязанности по страхованию гражданской ответственности, установленной ст. 4 Закона об ОСАГО, или за управление транспортным средством, если такое обязательное страхование заведомо отсутствует.

Так, в определении шестого кассационного суда общей юрисдикции от 14 декабря 2022 года судьями судебной коллегии по гражданским делам было установлено, что истец зарегистрировался в качестве самозанятого водителя, заключил договор с ООО «Яндекс.Такси», присоединившись к публичной оферте на оказание услуг по предоставлению доступа к сервису «Яндекс.Такси», и получал доход, при этом, оказывая услуги такси, О. не исполнил свою обязанность застраховать свою ответственность владельца транспортного средства, используемого в качестве такси, в связи с чем был привлечен к административной ответственности (постановлением по делу об административном правонарушении от 12 марта 2021 года О. привлечен к административной ответственности по ч. 2 ст. 12.37 КоАП РФ). В связи с неисполнением своей обязанности по обязательному страхованию О. не имел права использовать автомобиль в качестве такси.

Страховые организации не имеют права отказать в заключении договора обязательного страхования владельцу транспортного средства, обратившемуся к нему с заявлением о заключении договора ОСАГО и представившему документы в соответствии с п. 3 и 10 ст. 15 Закона Об ОСОГО [6].

Однако на сегодняшний день страховые организации нарушают законные права и обязанности владельцев ТС такси по страхованию их гражданской ответственности, а именно отказывают им в заключении договора обязательного страхования.

В ст. 15.34.1 КоАП РФ предусмотрена ответственность за необоснованный отказ страховой организации от заключения публичных договоров, предусмотренных федеральными законами о конкретных видах обязательного страхования, либо навязывание страхователю или имеющему намерение заключить договор обязательного страхования лицу дополнительных услуг, не обусловленных требованиями федерального закона о конкретном виде обязательного страхования [12, 13].

Так, в постановлении одиннадцатого арбитражного апелляционного суда от 2 марта 2020 года № А55-34906/2019 судьями было установлено, что страховая организация АО «АльфаСтрахование» отказала в оформлении договора обязательного страхования с гражданином Б. ввиду того, что он не предоставил оригинал документов и некорректно указал цель использования транспортного средства [9].

В судебной практике отмечены случаи, когда страховые организации целенаправленно затягивают процесс заключения договора обязательного страхования, уклоняясь от исполнения обязательств по осмотру транспортного средства, или же страховые организации находят формальные причины для отказа в заключении такого договора.

Так, в постановлении седьмого арбитражного апелляционного суда от 6 сентября 2017 года по делу № А45-3504/2017 судьями было принято решение об отказе в удовлетворении жалобы закрытого акционерного общества «Московская акционерная страховая компания» (далее – ЗАО «МАКС») и оставлении без удовлетворения решения Арбитражного суда Омской области от 19 октября 2017 года по делу № А46-8915/2017.

По существу дела установлено, что ЗАО «МАКС» затягивало заключение договора обязательного страхования с ООО «Такси Рено Омск Плюс».

Этот факт был установлен судом посредством анализа действий ЗАО «МАКС». Сотрудники данной организации затягивали дату процедуры осмотра транспортного средства перед заключением договора обязательного страхования, сообщили по телефону горячей линии, что не заключают договора обязательного страхования с владельцами ТС такси [8].

Можно предположить, что страховые организации отказывают владельцам ТС такси в заключении договора обязательного страхования или же целенаправленно затягивают его заключение по причине того, что водители такси считаются убыточными.

В обзоре показателей страхования ОСАГО легковых транспортных средств, используемых в качестве такси, опубликованного на сайте Центрального Банка Российской Федерации, представлена статистическая информация, подтверждающая факт убыточности водителей такси. Частота страховых случаев по договорам ОСАГО такси в семь раз выше, чем у прочих легковых транспортных средств.

При этом для ОСАГО такси физических лиц частота выше в шесть раз, юридических лиц – в девять раз. К управлению автомобилем такси физиче-

ского лица чаще всего (86% полисов, оформленных в 2022 году) допущено не более двух водителей.

Юридические лица в 99% случаев в 2022 году заключали договоры без ограничения количества лиц, допущенных к управлению (полисы мультдрайв).

Как правило, чем больше количество лиц, допущенных к управлению автомобилем, тем выше интенсивность его эксплуатации и, как следствие, больше частота страховых случаев.

При этом величина среднего убытка по полисам ОСАГО такси сопоставима со средним убытком по полисам ОСАГО легковых транспортных средств в целом [11].

Следовательно, страховым организациям невыгодно заключать договоры ОСАГО с владельцами ТС такси [10, 11, 12]. Поэтому они целенаправленно отказывают владельцам ТС такси ввиду того, что несут убытки из-за страховых выплат страхователю.

Стоит отметить, что убыточностью является показатель, отражающий состояние предприятия, при котором в течение определенного времени денежные поступления не компенсируют доходы, а именно не образуется прибыль.

Убыточность является экономическим показателем, который в правоотношениях по страхованию гражданской ответственности транспортных средств, осуществляющих перевозку пассажиров и багажа легковым такси, не имеет отношения к безопасности дорожного движения.

Наоборот отсутствие договора обязательного страхования запрещает эксплуатацию транспортных средств, владельцами которых не исполнена обязанность по страхованию гражданской ответственности. Откуда следует, что владельцам ТС такси, не исполнившим обязанность по страхованию, запрещено перевозить пассажиров.

Помимо убыточности страховых организаций, владельцы ТС такси также сталкиваются с высокими страховыми коэффициентами. Так, для транспортных средств категорий «В», «ВЕ», используемых в качестве такси, установлено самое высокое максимальное значение страхового тарифа (1490-15 756 рублей) [7], поэтому стоимость полиса ОСАГО значительно выше, чем для легковых транспортных средств, используемых в личных целях.

Вопрос о высокой аварийности владельцев ТС такси является спорным – в разрезе видов транспортных средств удельный вес ДТП [13, 14, 15], произошедших по вине водителей транспортных средств легковых такси, составляет 1,9% (рис. 1) [16, 17, 18, 19].

Высокий страховой тариф для легковых транспортных средств, используемых с целью перевозки пассажиров и багажа, приводит к тому, что владельцы ТС такси стали пренебрегать обязанностью по страхованию гражданской ответственности.

К сожалению, на сегодняшний день складывается ситуация, в которой владельцам ТС такси приходится повышать стоимость перевозок пассажиров и багажа легковым такси. Ввиду высокой стоимости полиса ОСАГО или приобретения дополнительных услуг к договору обязательного страхования для категории легковых такси.

Так, для урегулирования вопроса страхования владельцев ТС такси Центральному Банку России



Рисунок 1 – Удельный вес ДТП по вине водителей в зависимости от вида ТС

необходимо пересмотреть минимальное и максимальное значение страховых тарифов для транспортных средств категорий «В», «В1», используемых в качестве такси, что позволит страховым организациям снизить стоимость полиса ОСАГО.

Еще одним путем решения проблемы по приобретению полиса ОСАГО владельцами легковых транспортных средств является принятие государственной программы для оказания поддержки указанной категории лиц.

Таким образом, стоит отметить, что проблема в приобретении полиса ОСАГО владельцами (водителями) транспортных средств, используемых с целью перевозки пассажиров и багажа легковым такси, является неразрешенной.

Для ее решения требуется снижение страховых тарифов для категории транспортных средств, используемых с целью такси, а также государственная поддержка страховых организаций, что позволит последним не бояться страховать водители такси.

Список источников

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 18.11.2023).
2. Закон РФ от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 20.11.2023).
3. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 21.11.2023).
4. Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 21.11.2023).
5. Федеральный закон от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 25.11.2023).
6. Положению Банка России от 19 сентября 2014 г. № 431-П «О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 24.11.2023).
7. Указание Банка России от 8 декабря 2021 г. № 6007-У «О страховых тарифах по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 27.11.2023).
8. Постановление Седьмого арбитражного апелляционного суда от 6 сентября 2017 г. по делу № А45- 504/2017 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 19.11.2023).
9. Постановление Одиннадцатого арбитражного апелляционного суда от 2 марта 2020 г. по делу № А55-34906/2019 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 19.11.2023).

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 «НИЦ БДД МВД России», 2023. 150 с.

12. Баканов К.С., Ляхов П.В., Лопарев Е.А. и др. Правовременительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2020 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НИЦ БДД МВД России», 2021. 76 с.

13. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правовременительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2021 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НИЦ БДД МВД России», 2022. 128 с.

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

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

16. Майорова С.А. Рассуждение о безопасности дорожного движения и правовых гарантиях ее обеспечения // Безопасность дорожного движения. 2022. № 4. С. 5–9.

17. Обзор показателей страхования ОСАГО легковых транспортных средств, используемых в качестве такси // URL: <https://www.cbr.ru> (дата обращения: 18.11.2023).

18. Баканов К.С., Шестериков Н.А., Ляхов П.В. и др. Профили безопасности дорожного движения субъектов Российской Федерации 2020: статистический сборник. М.: ФКУ «НИЦ БДД МВД России», 2021. 100 с.

19. 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 «НИЦ БДД МВД России» по итогам научно-практической конференции «Наука и практика в обеспечении безопасности дорожного движения: вчера, сегодня, завтра». М.: ФКУ «НИЦ БДД МВД России», 2020. С. 3–29.

References

1. Civil Code of the Russian Federation (part two) dated 26.01.1996 № 14-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 18.11.2023).
2. Law of the Russian Federation dated 27.11.1992 № 4015-1 «On the organization of insurance business in the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 20.11.2023).
3. Federal Law dated 10.12.1995 № 196-FZ «On road safety» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 21.11.2023).
4. Federal Law dated 25.04.2002 № 40-FZ «On compulsory insurance of civil liability of vehicle owners» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 21.11.2023).

5. Federal Law dated 29.12.2022 № 580-FZ «On the organization of transportation of passengers and luggage by passenger taxis in the Russian Federation, on amendments to certain legislative acts of the Russian Federation and on the recognition as invalid of certain provisions of legislative acts of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 25.11.2023).

6. Regulation of the Bank of Russia dated 19.09.2014 № 431-P «On the rules of compulsory insurance of civil liability of vehicle owners» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 24.11.2023).

7. Directive of the Bank of Russia dated 08.12.2021 № 6007-U «On insurance tariffs for compulsory civil liability insurance of vehicle owners» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 27.11.2023).

8. Resolution of the Seventh Arbitration Court of Appeal dated 06.09.2017 in case № A45-504/2017 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 19.11.2023).

9. Resolution of the Eleventh Arbitration Court of Appeal dated 02.03.2020 in case № A55-34906/2019 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 19.11.2023).

10. 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», 2017. 18 p.

11. 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.

12. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Loparev E.A. et al. Law enforcement activities in the field of road safety in 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. 76 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 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.

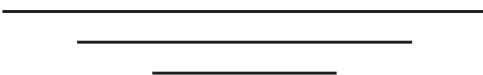
15. Kardashova I.B. Road safety in the context of national security // Road Safety. 2023. № 1(28). P. 6–11.

16. Mayorova S.A. Discussions about road safety and legal guarantees to ensure it // Road Safety. 2022. № 4. P. 5–9

17. Review of OSAGO insurance indicators for passenger vehicles used as taxis // URL: <https://www.cbr.ru> (date of access: 18.11.2023).

18. Bakanov K.S., Shesterikov N.A., Lyakhov P.V. et al. Road safety profiles of the constituent entities of the Russian Federation 2020: statistical collection. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2021. 100 p.

19. 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.



Информация об авторе

A.S. Saacyan – научный сотрудник 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

A.S. Saacyan – Researcher of the department for the study of 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

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

Статья поступила в редакцию 30.11.2023; одобрена после рецензирования 07.12.2023; принята к публикации 14.12.2023.

The article was submitted 30.11.2023; approved after reviewing 07.12.2023; accepted for publication 14.12.2023.

КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕСТУПЛЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Татьяна Владимировна Сезонова

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова
 setav2010@yandex.ru

Аннотация. В статье отражены элементы криминалистической характеристики преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Показано влияние использования криминалистических знаний на результативность расследования указанных преступных деяний.

Ключевые слова: расследование, криминалистическая характеристика, дорожно-транспортные преступления

Для цитирования: Сезонова Т.В. Криминалистическая характеристика преступлений в области дорожного движения // Современная наука. 2023. № 4. С. 48–50.

Original article

FORENSIC CHARACTERISTICS TRAFFIC CRIME

Tatiana V. Sezonova

Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov
 setav2010@yandex.ru

Abstract. The article reflects the elements of criminalistic characteristics of crimes related to violation of traffic rules and operation of vehicles. The influence of the use of forensic knowledge on the effectiveness of the investigation of these criminal acts is shown.

Keywords: investigation, forensic characteristics, traffic crimes

For citation: Sezonova T.V. Forensic characteristics traffic crime // Modern Science. 2023. № 4. P. 48–50.

Дорожно-транспортные происшествия (далее – ДТП) – это одна из серьезных проблем в современном обществе. По данным Росстата, в России ежегодно происходит около 200 тысяч ДТП, в результате которых гибнет около 20 тыс. человек и более 200 тыс. получают различные травмы.

За исключением болезней, ДТП являются основной причиной травматизма и смертности. Несмотря на активные меры Правительства Российской Федерации по совершенствованию безопасности дорожного движения, количество ДТП остается высоким.

Возникновение ДТП связано в большинстве своем со столкновением двух автомобилей, на данную категорию ДТП приходится порядка 44,1% всех происшествий.

В свою очередь, стоит отметить тот факт, что процентное соотношение наездов на пешеходов составляет уже 27,3% от общего количества ДТП.

Обеспечение безопасности на дорогах всегда являлось острым вопросом в рамках нормотворческой деятельности. Правотворческая деятельность в рамках обеспечения безопасности дорожного движения указывает на то, что количество ДТП постепенно снижается, соответственно, как и число граждан, получивших травмы.

Ежегодно формируются информационно-аналитические обзоры, позволяющие Правительству Российской Федерации направить свою деятельность на предотвращение данного вида ДТП путем сил и средств как сотрудников правоохранительных органов, так и научных деятелей России. Появляются новые способы, методики, специальные технические средства и аппаратура, направленные на обеспечение безопасности дорожного движения.

Развитие общественных отношений, информационных технологий, улучшение систем безопасности,

предусмотренных в автотранспортном средстве, позволяют с помощью различных ассистентов движения фактически минимизировать участие водителя при выполнении маневров при дорожном движении. Современные технологии помогают водителю транспортного средства осуществлять управление автомобилем практически без его участия.

В связи с вышесказанным следует отметить, что методика расследования преступлений также претерпевает существенные изменения. Автомобиль является средством повышенной опасности, в связи с этим не может не возникнуть проблемы возмещения вреда, причиненного противоправным деянием, вне зависимости от виновности лица, управляющего автотранспортом.

Первоначальный этап расследования и раскрытия уголовного дела в той или иной мере связан с выдвижением криминалистических версий произошедшего деяния, даже в тех случаях, когда поводом для возбуждения уголовного дела выступает явка с повинной, невозможно автоматически исключить иные варианты произошедшего деяния.

Расследование преступлений в области дорожного движения также связано с вышеуказанной стадией предварительного расследования и предполагает взаимодействие следственных органов с Госавтоинспекцией, что подразумевает тот факт, что выдвижение версий идет не только от лица следователя, но и от сотрудников Госавтоинспекции.

Безусловно, при определении первоначальных следственных действий необходимо руководствоваться следственной ситуацией, которую Р.С. Белкина определяет как «совокупность условий, в которых в данный момент осуществляется расследование».

Одним из главных проблемных аспектов при расследовании общественно опасных деяний, пося-

гающих на безопасность дорожного движения, является наличие большого количества как слеодообразующих, так и следовоспринимающих объектов на месте совершения преступного деяния.

Этим фактом обусловлено то, что осмотр места ДТП является одним из наиболее сложных видов осмотра, поскольку в ходе данного следственного действия вся следовая картина может быть не собрана, а также вследствие этого дальнейший план расследования не будет построен должным образом.

Учитывая все вышесказанное, следует отметить, что основные следственные ситуации чаще всего принято классифицировать следующим образом:

- 1) пострадавший, водитель и очевидцы находятся на месте происшествия;
- 2) водитель скрылся с места происшествия вместе с транспортным средством;
- 3) водитель скрылся с места происшествия, оставив на нем транспортное средство;
- 4) водитель оставил место происшествия вместе с транспортным средством, забрав с собой пешехода.

Использование теоретических знаний криминалистической методики при расследовании ДТП на практике у многих сотрудников ОВД вызывает определенные трудности, в особенности уголовные дела, возбужденные по факту ДТП, с мест которых водители транспортных средств скрылись.

Криминалистическая характеристика ДТП включает в себя множество аспектов, которые подлежат изучению и анализу. Основными элементами, которые влияют на характер преступления, являются место происшествия, обстоятельства, возможные участники и их профессиональный уровень, характеристики ТС, а также виды нарушений правил дорожного движения.

1. Место ДТП. Одним из ключевых элементов в криминалистической характеристике ДТП является место происшествия. Локация происшествия может дать полезную информацию о его характере и причинах. Для криминалистического анализа обычно используются карты, схемы проезда и фотографии места происшествия. Каждый элемент места происшествия становится важным доказательством, которое позволяет восстановить ход событий и определить причину ДТП.

2. Обстоятельства. Под обстоятельствами понимаются условия, при которых произошло ДТП. Этими условиями могут быть погодные условия, состояние дорожного покрытия, освещение, наличие дорожных знаков и сигналов светофоров, скорость движения, наличие или отсутствие видимости, дорожная разметка, а также присутствие других участников дорожного движения. Изучение обстоятельств предоставляет криминалистический анализ с ценной информацией о характере преступления.

3. Участники. Криминалистическая характеристика ДТП также включает в себя анализ возможных участников происшествия: один или несколько водителей, пешеходы, пассажиры, фура, мотоциклисты и т.д. Каждый участник оказывает важное влияние на причины происшествия и его последствия.

4. Характеристики ТС. Транспортные средства могут также давать ценную информацию о событии. Для криминалистической характеристики ДТП важно изучить марку и модель ТС, его техническое состояние, наличие или отсутствие неисправностей, тормозных систем и других элементов. Особое внимание уделяется дефектам в эксплуатации, повреждению, наличию следов аварий и ремонтных работ.

5. Нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ). Криминалистическая характеристика отдельного ДТП обязательно включает в себя те нарушения ПДД РФ, которые могли привести к его возникновению. Можно говорить о различных видах нарушений: превышение скорости, нарушение правил обгона, неудовлетворительное состояние ТС, неправильное выполнение маневра, нахождение в состоянии алкогольного опьянения, наличие дефектов в эксплуатации ТС и т.п.

Определение нарушения ПДД РФ дает возможность судить о степени угрозы, которая создавалась водителем, а также о его умышленном или неосторожном поведении.

Криминалистическая характеристика ДТП предоставляет средства для определения причин происшествия, а также для установления ответственности за преступные действия, связанные с ним.

Установление факта нарушения ПДД РФ [1] является обязательным и отражается в соответствующих уголовно-процессуальных документах в ходе предварительного расследования. Следователи указывают на нарушение конкретных пунктов ПДД РФ в постановлении о привлечении в качестве обвиняемого в обвинительных заключениях.

Например, в обвинительном заключении по обвинению С. в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ, следователь конкретно указал, что «водитель С., в нарушение п. 10.1 ПДД РФ, согласно которому управлял автомобилем, без учета метеорологических условий (темное время суток, ограниченная видимость, наличие дымки), а также дорожных условий (наличие пешехода на проезжей части), двигаясь со скоростью около 60 км/ч, заблаговременно обнаружив на своей полосе движения препятствие, согласно п. 1.2 ПДД РФ, которым является «неподвижный объект на полосе движения, не позволяющий продолжить движение по этой полосе», нарушил п. 1.3 и 1.5 ПДД РФ, согласно которым «участники дорожного движения должны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил... действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда» [3].

Виды ДТП также формируют содержание криминалистической характеристики данных преступлений.

В криминалистический анализ ДТП также следует включать поведение потерпевшего. Порядка 60% случаев возникновения наезда на пешехода возникает исключительно по вине последнего.

В свою очередь, как указывалось выше, автомобиль является средством повышенной опасности, и водитель должен был обеспечить не только свою безопасность, но и безопасность иных участников дорожного движения.

Поведение потерпевшего помогает восстановить картину происшествия, что позволяет грамотно выстроить процесс раскрытия и расследования данной категории преступлений.

С другой стороны, потерпевший в корыстных целях может давать показания, которые не являются правдивыми. Это, безусловно, преступление, однако следователь может воспринять показания потерпевшего, за неимением других доказательств, как единственную версию случившегося, что может привести к тому, что водитель будет привлечен к уголовной ответственности за деяние, которое он не совершал.

Вышеуказанную проблему позволяет избежать АПК «Безопасный город», представляющий собой

систему фотовидеофиксации, которая запечатлевает событие преступления, а также исключает возможность искажения фактов.

Данный аппаратно-программный комплекс позволяет следователю и иным участникам уголовного судопроизводства наглядно пересмотреть ДТП, что способствует более качественному выполнению своих обязанностей следующими участниками уголовного процесса.

1. Эксперт. При проведении автотехнической экспертизы должностному лицу преимущественно предоставляется также запись с камер видеонаблюдения либо с видеорегистратора, данные записи позволяют рассмотреть не только момент повреждения автомобиля (-ей), но и с большей вероятностью дать заключение по поводу состояния автомобиля до и на момент совершения наезда (столкновения). К данной записи также могут прилагаться и иные, которые позволят увидеть движение автотранспортного средства задолго до ДТП.

2. Следователь. В том случае, если присутствуют камеры видеонаблюдения на том участке дорожного полотна, где было совершено ДТП, должностное лицо способно детально рассмотреть момент, например, наезда на пешехода, что позволит как исключить определенный ряд следственных версий, так и выдвинуть новые, которые с большей вероятностью будут соответствовать произошедшему.

3. Сотрудники Госавтоинспекции. Для данных сотрудников правоохранительных органов АПК «Безопасный город» позволит с точностью установить лицо, виновное в совершении ДТП, в также в тех случаях, когда это лицо скрылось с места совершения ДТП, установить государственный регистрационный знак автомобиля, что позволит организовать розыск автомобиля, организовать план-перехват, установить владельца транспортного средства, и в том случае, если было совершено преступление, объявить лицо в розыск.

4. Оперативные сотрудники. По информации, которая была предоставлена сотрудниками Госавтоинспекции, в том случае, если личность автовладельца не удалось установить либо автомобиль угнан, возможно составление разыскной ориентировки, в том числе фоторобота гражданина, что приведет к установлению лица, совершившего преступное деяние.

Следы колес, оставленные на месте ДТП, – важнейшие источники информации. Их изучение опытным экспертом-трасологом позволит установить направление и характер движения транспорта, состояние тормозной системы и шин автомобиля, действия водителя. Также следы помогут в розыске автомобиля, если он скрылся в месте происшествия.

При осмотре следов колес следует обращать внимание на начало и окончание следа, какими колесами

оставлены следы, размерные характеристики следа (по возможности каждого колеса в отдельности), его характер (сплошной, прерывистый, прямой, искривленный и т.д.).

Криминалистическая характеристика ДТП является важным инструментом для определения причин и ответственности в случае происшествия.

Она включает в себя анализ места происшествия, обстоятельств, участников, характеристик ТС и нарушения ПДД РФ. Каждый из этих элементов важен для полного понимания хода событий и определения причин, которые привели к ДТП.

На основе криминалистической характеристики можно выдвинуть гипотезы о характере ДТП и сделать вывод о его умышленном или неосторожном характере.

Список источников

1. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 28.09.2023).
2. Уголовное дело № 11901040008000273 по обвинению С. в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ (СО МО МВД России «Минусинский»). Обвинительное заключение составлено 19 апреля 2019 г. // URL: sudact.ru (дата обращения: 28.09.2023).
3. Ераксина Е.Р. Первоначальный этап расследования дорожно-транспортных преступлений: типовые ситуации и версии // Проблемы становления гражданского общества: сборник статей IX Международной научной студенческой конференции. Иркутск, 2021. С. 277–281.
4. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения // URL: stat.gibdd.ru (дата обращения: 28.09.2023).

References

1. Resolution of the Council of Ministers – Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On Traffic rules» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 28.05.2023).
2. Criminal case № 11901040008000273 on charges of S. committing a crime under Part 3 of Art. 264 of the Criminal Code of the Russian Federation (SO MO of the Ministry of Internal Affairs of Russia «Minusinsky»). The indictment was drawn up on 19.04.2019 // URL: sudact.ru (date of access: 28.05.2023).
3. Eraksina E.R. The initial stage of the investigation of road traffic crimes: typical situations and versions // Problems of the formation of civil society: a collection of articles of the IX International scientific student Conference. Irkutsk, 2021. P. 277–281.
4. Information on road safety indicators // URL: stat.gibdd.ru (date of access: 28.05.2023).

Информация об авторе

Т.В. Сезонова – кандидат педагогических наук, старший преподаватель кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД Орловского юридического института МВД России им. В.В. Лукьянова

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

Information about the author

T.V. Sezonova – Candidate of Sciences in Pedagogy, Senior lecturer of the department of criminology and preliminary investigation in 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, 302027

Статья поступила в редакцию 01.06.2023; одобрена после рецензирования 08.06.2023; принята к публикации 15.06.2023. The article was submitted 01.06.2023; approved after reviewing 08.06.2023; accepted for publication 15.06.2023.

ИССЛЕДОВАНИЕ ВОПРОСА ПРИМЕНЕНИЯ АУТЕНТИФИКАЦИИ НА ОСНОВЕ RFID ДЛЯ ИНТЕРНЕТА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Екатерина Андреевна Царегородцева
Научный центр БДД МВД России
katryn2881@gmail.com

Аннотация. Радиочастотная идентификация (RFID) применяется в Интернете транспортных средств (IoV) для обеспечения безопасности частных данных и точности идентификации и отслеживания. Однако в сценариях с перегруженным трафиком частая взаимная аутентификация увеличивает общую вычислительную и коммуникационную нагрузку на сеть. По этой причине в данной статье рассматривается вопрос применения быстрой аутентификации для RFID-систем безопасности.

Ключевые слова: интернет транспортных средств, аутентификация, RFID-метка, безопасность

Для цитирования: Царегородцева Е.А. Исследование вопроса применения аутентификации на основе RFID для интернета транспортных средств // Современная наука. 2023. № 4. С. 51–54.

Original article

INVESTIGATION OF THE USE OF RFID-BASED AUTHENTICATION FOR THE INTERNET OF VEHICLES

Ekaterina A. Tsaregorodtseva
Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Russian Federation
katryn2881@gmail.com

Abstract. Radio Frequency Identification (RFID) is applied in Internet of Vehicles (IoV) to ensure private data security and accuracy of identification and tracking. However, in congested traffic scenarios, frequent mutual authentication increases the overall computational and communication load on the network. For this reason, this paper addresses the application of fast authentication for RFID-based security systems.

Keywords: internet of vehicles, authentication, RFID tag, safety

For citation: Tsaregorodtseva E.A. Investigation of the use of RFID-based authentication for the internet of vehicles // Modern Science. 2023. № 4. P. 51–54.

В рамках экспериментального правового режима одной из применяемых технологий согласно постановлению Правительства РФ от 17 октября 2022 г. № 1849 (ред. от 08.08.2023) «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы «Беспилотные логистические коридоры» на автомобильной дороге общего пользования федерального значения М-11 «Нева» [7] является технология промышленного интернета (интернет вещей).

Технология интернета транспортных средств может предложить эффективные решения многих проблем, которые возникают при осуществлении перевозок [15, 16]. Возможности снижения расхода топлива, повышения безопасности дорожного движения [8], снижения загрязнения окружающей среды предоставляются за счет Интернета транспортных средств. Высокоавтоматизированное транспортное средство на дороге потенциально может служить пограничным сервером для людей и других устройств интернета вещей на дороге. Концепция интернета транспортных средств предоставляет автомобилям возможности связи в режиме реального времени как с людьми, так и с другими транспортными средствами, пешеходами, интеллектуальными датчиками, придорожной инфраструктурой, а также с инновационными платформами управления автопарком.

Интеллектуальная система раннего предупреждения, встраиваемая в высокоавтоматизированное транспортное средство, которая осуществляет своевременный мониторинг информации, способствует уменьшению шансов возникновения дорожно-транспортных происшествий [1].

Интернет транспортных средств (Internet of Vehicles, IoV) и передовые технологии в сочетании с транспортными средствами предоставляют множество преимуществ, включая динамические информационные услуги, «умное» управление транспортом, приложения, а также повышение эффективности обмена данными, получаемой за счет сокращения трафика.

IoV – это развивающийся сектор, способный оказать глубокое влияние на автомобильную промышленность. Сферы его применения простираются от навигации, развлечений, автомобильных сервисов до маршрутизации автопарка с помощью машин, управляемых искусственным интеллектом.

Интернет транспортных средств представляет собой сеть, которая соединяет транспортные средства и их окружение: встроенные устройства, пешеходов и инфраструктуру через Интернет с использованием технологий гетерогенного доступа. Транспортная сеть, развивающаяся в направлении IoV, – это полностью динамическая сеть, которая использует беспроводные каналы для связи транспортных средств, пользователей и сети Интернет [3]. IoV используют технологии мобильной связи, позволяющие транспортным средствам пере-

давать информацию в различные инфраструктуры, такие как RSU и CR.

Любое придорожное устройство (RSU) должно отвечать требованиям бесконтактной и быстрой идентификации и считывать информацию с проезжающих мимо транспортных средств.

Интернет транспортных средств является важным компонентом сети, в которой транспортные средства могут обмениваться данными [10, 11, 12, 13, 14] с придорожной инфраструктурой. Такая сеть может помочь водителям лучше воспринимать дорожную информацию и обеспечивать безопасность движения. Транспортные средства с IoV оснащены широким спектром интеллектуальных устройств, включая радар, камеры, GPS и другие датчики.

RFID-метки также могут быть встроены в транспортные средства и связаны с другой информацией о транспортном средстве, такой как идентификационные данные и сведения о местоположении транспортного средства. Это необходимо для идентификации и отслеживания местоположения и перемещения транспортного средства.

В процессе идентификации транспортного средства информация о местоположении и вождении может быть потеряна или искажена [4], а радиометки уязвимы для атак во время беспроводной передачи. Для обеспечения точности информации о дорожном движении IoV требуется аутентификация RFID перед использованием для считывания идентификационных данных.

RFID аутентификация для IoV стала важным вопросом для многих ученых. По методам иденти-

фикации RFID-метки можно разделить на активные и пассивные, а также полуактивные. Активные и пассивные метки имеют ограниченный объем памяти и вычислительной мощности [5], что создает большую угрозу безопасности RFID-меток. Поэтому протоколы аутентификации RFID должны быть легкими и безопасными, чтобы обеспечивать эффективную защиту.

В условиях перегруженного трафика транспортные средства, как правило, подолгу стоят на одном месте. В результате RSU и транспортное средство будут часто выполнять взаимную аутентификацию, что может привести к значительным вычислительным и коммуникационным затратам.

Однако увеличение интервалов между аутентификациями может привести к снижению безопасности, поэтому важно найти баланс между безопасностью и накладными расходами, уменьшив количество аутентификаций и накладных расходов за счет сокращения времени аутентификации. В сценариях с неинтенсивным движением транспортные средства движутся быстрее, и аутентификация RFID должна выполняться быстро, для этого считыватель RSU должен прочитать все метки транспортных средств в радиусе действия за более короткий срок [6].

В данной статье рассмотрен протокол аутентификации RFID на базе пограничного сервера для IoV, который позволяет снизить вычислительные и коммуникационные затраты на облачные вычисления из-за высокой нагрузки облачных вычислений, связи и хранения данных, облачных вычислений (рис.1.).

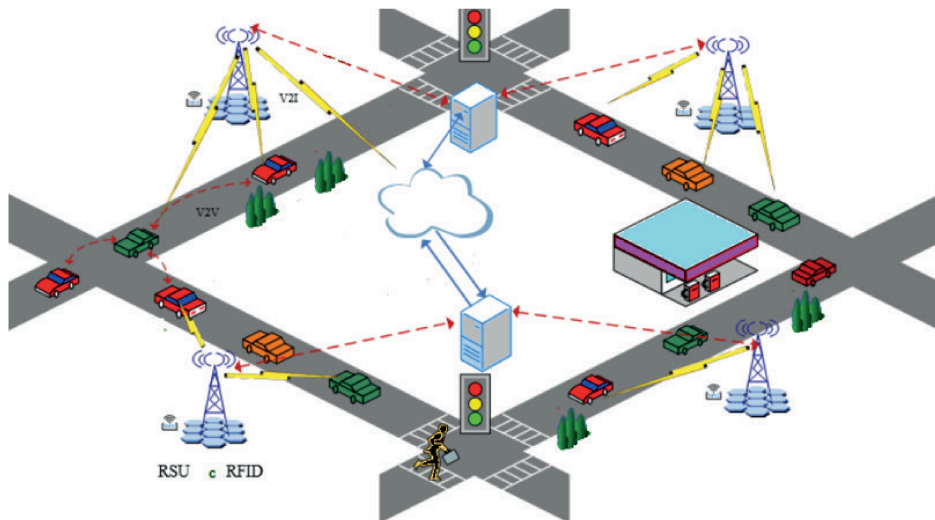


Рисунок 1 – Схема аутентификации RFID для IoV

Представлена схема, включающая четыре объекта: облачный сервер, пограничный сервер, транспортное средство и RSU. Метка, содержащая такую информацию, как идентификатор транспортного средства, который передает местоположение и статус, встраивается в автомобиль, а RFID-считыватель устанавливается в RSU для идентификации и считывания информации с проезжающих автомобилей.

И метка, и считыватель регистрируются через облако, а облако записывает их идентификаторы. Облако не синхронизирует идентификаторы меток с пограничным сервером для обеспечения конфиденциальности данных. Вместо этого оно шифрует хеш и затем синхронизирует его с пограничным сервером. Пограничный сервер выполняет верификацию между RFID-метками.

В особой ситуации, требующей проверки подлинности транспортного средства, пограничный сервер может отправить запрос на облачный сервер.

Такая схема позволяет удовлетворить требования к скорости и безопасности.

Существующие схемы аутентификации RFID, как правило, опираются на облачную аутентификацию, что приводит к большим вычислительным и коммуникационным затратам. Это может привести к снижению производительности в реальном времени, снижению надежности сети и увеличению риска утечки данных.

Хотя технология RFID позволяет осуществлять автоматическую идентификацию и управление без контакта, это, в свою очередь, также создает определенные риски безопасности.

Для решения этих проблем предлагается RFID-аутентификация для IoV, которая использует пограничные серверы, что позволяет снизить нагрузку на облачные хранилища. Хотя многие алгоритмы шифрования с высокой степенью защиты не могут быть применены непосредственно к RFID из-за ограниченных вычислительных возможностей и возможностей хранения данных на RFID-метках, некоторые алгоритмы шифрования все же могут быть использованы, например хеш-функции и алгоритмы Error Checking and Correction (ECC). Преимущества хеш-функций заключаются в высокой скорости вычислений и высокой защищенности, что позволяет применить их в IoV.

Скорость вычисления и высокая степень защиты делает их подходящим вариантом для RFID, однако использование только хэш-функции может сделать RFID уязвимой.

С другой стороны, алгоритм ECC может защитить частные данные в процессе аутентификации, а также обеспечивает более высокую скорость вычислений. Сегодня криптосистемы на эллиптических кривых используются в TLS, PGP и SSH, важнейших технологиях, на которых базируются современный веб и мир информационных технологий.

Эллиптическая кривая дискретного логарифма (ECDLP) алгоритма ECC и антиколлизийные характеристики хеш-функции позволяют сбалансировать безопасность и производительность, обеспечивая низкие накладные расходы на вычисления, а также коммуникации и хранение в процессе аутентификации.

Алгоритм ECC над конечными полями представляет собой алгоритм асимметричного шифрования. Наиболее часто используемое уравнение кривой (1) для эллиптических кривых над конечными полями определяется следующим образом:

$$y^2 \equiv x^3 + ax + b \pmod{p} \quad (a, b, x, y \in \text{GF}(p), 4a^3 + 27b^2 \neq 0) \quad (1).$$

Для реализации протокола аутентификации должна быть выбрана соответствующая эллиптическая кривая, а в качестве закрытого ключа пограничного сервера должно быть случайно сгенерировано большое простое число.

Аутентификация выполняется через пограничный сервер, что снижает вычислительные и коммуникационные затраты облака, а для передачи прав доступа – криптография на эллиптических кривых (ECC).

На основе вышерассмотренного материала можно утверждать о том, что для решения задач безопасности и конфиденциальности потребителей метод RFID-аутентификации, основанный на эллиптической кривой, достаточно высокоэффективен.

По сравнению с другими асимметричными криптографиями, этот метод имеет более высокую безопасность, меньшую длину ключа, меньший объем вычислений.

Метод аутентификации RFID, основанный на технологии эллиптической кривой, может либо повысить безопасность сертификации RFID, либо обеспечить более высокую производительность, чем технология аутентификации, основанная на квадратичном остатке.

Схемы аутентификации, основанные на традиционных многоразовых паролях, не обладают достаточной безопасностью. В данном случае генерация сеансового ключа на основе одноразового значения

неповторяющихся случайных чисел осуществляется программным или аппаратным способом, чтобы избежать атаки, кражи или перехвата данных. Учитывая фактор временной синхронизации ключа, а также то, что меткам не нужно отправлять собственную идентификацию, динамический механизм задания пароля является одним из лучших способов защиты процесса аутентификации от внешних угроз. Рассмотренная выше радиочастотная идентификация (RFID) и способ ее применения относительно Интернета транспортных средств (IoV) для обеспечения безопасности частных данных является хорошим средством проверки удаленных пользователей.

Список источников

1. Чжао С., Цзин С. Система предупреждения о столкновении сзади на основе DSRC – модель безопасного расстояния с компонентом ошибки и полевые испытания // *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*. 2019. Т. 107. С. 92–104.
2. Ся К., Дуань Д., Гао Ф. Разработка тестового сценария для интеллектуальной системы вождения, обеспечивающая охват и эффективность // *Международный журнал автомобильных технологий*. 2018. Т. 19. № 4. С. 751–758.
3. Карим С.М., Хаббал А., Чаудри С.А. и др. Архитектура, протоколы и безопасность в iov: таксономия, анализ, проблемы и решения» // *Безопасность и коммуникационные сети*. 2022.
4. Лонг Дж., Лян В., Ли К.К. и др. Регуляризованная межуровневая лестничная сеть для обнаружения вторжений в Промышленный Интернет вещей. *Транзакции IEEE по промышленной информатике*. 2022. № 19. С. 1747–1755.
5. Фанг В., Ли Ю., Чжан Х. и др. О компромиссе между пропускной способностью и энергопотреблением при передаче данных между облаком и мобильные устройства. *Информационные науки*. 2014. С. 79–93.
6. Ян А., Венг Дж., Ян К. и др. Делегирование аутентификации на периферии: децентрализованная архитектура аутентификации для автомобильных сетей. *Транзакции IEEE в области интеллектуальных транспортных систем*. 2020. № 23. С. 1284–1298.
7. Постановление Правительства РФ от 17 октября 2022 г. № 1849 (ред. от 08.08.2023) «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждения Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы «Беспилотные логистические коридоры» на автомобильной дороге общего пользования федерального значения М-11 «Нева» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 18.11.2023).
8. Борисов О.Ю. Дорожно-транспортный травматизм за период 1991-2022 гг. и перспективы развития автомобильного транспорта // *Безопасность дорожного движения*. 2022. № 4. С. 10–15.
9. Баканов К.С., Шестериков Н.А., Ляхов П.В. и др. Профили безопасности дорожного движения субъектов Российской Федерации 2020: статистический сборник. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021. 100 с.
10. 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.
11. Князев А.С., Линник Т.М., Бурмистров А.О. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2017 года: информационно-а-

налитический обзор. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2017. 18 с.

12. 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 «НИЦ БДД МВД России», 2023. 126 с.

13. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Профили безопасности дорожного движения субъектов Российской Федерации 2022: статистический сборник. М.: ФКУ «Научный центр БДД МВД России», 2023. 101 с.

14. 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 «НИЦ БДД МВД России», 2023. 150 с.

15. 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 «НИЦ БДД МВД России», 2022. 368 с.

16. 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 «НИЦ БДД МВД России» по итогам научно-практической конференции «Наука и практика в обеспечении безопасности дорожного движения: вчера, сегодня, завтра». М.: ФКУ «НИЦ БДД МВД России», 2020. С. 3–29.

References

1. Zhao S., Jing S. Rear collision warning system based on DSRC – safe distance model with an error component and field testing. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*. 2019. Т. 107. P. 92–104.

2. Xia K., Duan D., Gao F. Development of a test scenario for an intelligent driving system to ensure coverage and efficiency. *International Journal of Automotive Technology*. 2018. V. 19. № 4. P. 751–758.

3. Karim S.M., Habbal A., Chaudhry S.A. et al. Architecture, protocols and security in iov: taxonomy, analysis, problems and solutions // *Security and Communication Networks*. 2022.

4. Long J., Liang W., Li K.K. et al. Regularized cross-layer ladder network for intrusion detection in the Industrial Internet of Things. *IEEE transactions on industrial information science*. 2022. № 19. P. 1747–1755.

5. Fang W., Li Y., Zhang H. et al. On the trade-off between throughput and energy consumption in data transfer between cloud and mobile devices. *Information Sciences*. 2014. P. 79–93.

6. Yang A., Weng J., Yang K. et al. Delegating authentication to the edge: a decentralized authentication architecture for vehicular networks. *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*. 2020. № 23. P. 1284–1298.

7. Decree of the Government of the Russian Federation dated 17.11.2022 № 1849 (as amended on 08.08.2023) «On the establishment of an experimental legal regime in the field of digital innovation and approval of the Program for an experimental legal regime in the field of digital innovation

for the operation of highly automated vehicles in relation to the implementation of the initiative «Unmanned logistics corridors» on the federal public highway M-11 «Neva» // *Legal reference system «Consultant Plus (date of access: 18.11.2023)»*.

8. Borisov O.Yu. Road traffic injuries for the period 1991-2022 and prospects for the development of road transport // *Road Safety*. 2022. № 4. P. 10–15.

9. Bakanov K.S., Shesterikov N.A., Lyakhov P.V. et al. Road safety profiles of the constituent entities of the Russian Federation 2020: statistical collection. М.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2021. 100 p.

10. 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. М.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2022. 128 p.

11. 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. М.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2017. 18 p.

12. 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. М.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2023. 126 p.

13. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Isaev M.M. et al. Road safety profiles of the constituent entities of the Russian Federation 2022: statistical collection. М.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2023. 101 p.

14. 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. М.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2023. 150 p.

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

16. 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»*. М.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2020. P. 3–29.

Информация об авторе

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

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

Information about the author

E.A. Tsaregorodtseva – Researcher at the accident analysis department of the department for the study of regulatory legal and analytical support of the 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 04.12.2023; 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.

СНИЖЕНИЕ СМЕРТНОСТИ НА ДОРОГАХ СРЕДИ ВОДИТЕЛЕЙ МОТОТРАНСПОРТА (МОТОЦИКЛЫ, МОПЕДЫ): ЕВРОПЕЙСКИЙ ОПЫТ

Вера Андреевна Ясникова
 Научный центр БДД МВД России
 viasnikova@mvd.ru

Аннотация. В статье рассматриваются зарубежный опыт снижения показателей смертности в результате дорожно-транспортных происшествий с участием водителей мототранспорта, а также меры, принимаемые Европейским союзом, для последующего снижения данного показателя.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, водитель, мототранспорт, мопед, мотоцикл, Европейский союз, Директива ЕС

Для цитирования: Ясникова В.А. Снижение смертности на дорогах среди водителей мототранспорта (мотоциклы, мопеды): европейский опыт // Современная наука. 2023. № 4. С. 55–59.

Original article

REDUCTION OF ROAD DEATHS AMONG DRIVERS OF MOTORIZED VEHICLES (MOTORCYCLES, MOPEDS): EUROPEAN EXPERIENCE

Vera A. Iasnikova
 Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
 viasnikova@mvd.ru

Abstract. The article discusses foreign experience in reducing mortality rates as a result of road accidents involving motor vehicle drivers, as well as measures taken by the European Union to further reduce this indicator.

Keywords: accident, driver, motor vehicle, motorcycle, moped, moped, motorcycle, European Union, EU Directive

For citation: Iasnikova V.A. Reduction of road deaths among drivers of motorized vehicles (motorcycles, mopeds): european experience // Modern Science. 2023. № 4. P. 55–59.

В соответствии с Правилами дорожного движения Российской Федерации, мотоцикл – двухколесное механическое транспортное средство с боковым прицепом или без него, рабочий объем двигателя которого (в случае двигателя внутреннего сгорания) превышает 50 куб. см; мопед – двух- или трехколесное механическое транспортное средство, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч, имеющее двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом, не превышающим 50 куб. см [13].

Согласно материалам базы данных CARE Европейской комиссии [11], термин мототранспорт используется для обозначения всех соответствующих транспортных средств, основными типами которых являются мопеды и мотоциклы и подразделяется на категории:

мопед – двух- или трехколесное транспортное средство, оснащенное двигателем внутреннего сгорания, с объемом двигателя менее 50 куб. см и максимальной скоростью, не превышающей 45 км/ч;

мотоцикл до 125 куб. см – двух- или трехколесное транспортное средство с объемом двигателя до 125 куб. см или максимальной скоростью более 45 км/ч;

мотоцикл свыше 125 куб. см – двух- или трехколесное транспортное средство с объемом двигателя более 125 куб. см [1].

В настоящем исследовании приведен обзор дорожно-транспортной аварийности в странах Европейского союза (далее – ЕС) с участием водителей

мотоциклов всех категорий совместно и мопедов отдельно. Рассмотрен перечень мер, позволяющих избежать тяжелых последствий в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП) с указанными видами транспортных средств (далее – ТС).

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения является актуальной для всего мирового сообщества, а ее решение включено в перечень основных задач социально-экономической повестки дня ООН [7, 16]. При этом предполагалось снижение количества погибших и раненых в результате ДТП в мире на 50% к 2020 году (по отношению к базовому 2010 году) [7].

В 2020 году мир охватила пандемия COVID-19. В ЕС глобальная пандемия COVID-19 началась с первым подтвержденным случаем в Бордо (Франция) 24 января 2020 года, а затем широко распространилась по всем странам ЕС [10].

COVID-19 внес значительные изменения во многие отрасли, особенно это коснулось экономической и социальной сферы жизни.

Для сдерживания распространения инфекции странами ЕС были разработаны соответствующие мероприятия и приняты решения, включая в большинстве своем введение на своей территории отдельных административно-правовых режимов, в том числе карантина.

Сократившееся количество ТС на дорогах уменьшило дорожный трафик, что, в свою очередь, повлияло на снижение показателей дорожно-транспортной аварийности, поэтому статистические данные

за 2020 и 2021 годы следует учитывать с учетом пандемийного карантина [10].

В период с 2011 по 2021 год количество погибших водителей мототранспорта в результате ДТП в ЕС сократилось на 25% (с 5216 до 3891 человек).

Количество погибших водителей мотоциклов в ДТП за указанный период ежегодно снижалось в среднем на 2. Латвия добилась самого высокого среднегодового снижения показателя (6%) [2].

Количество погибших в ДТП с участием мотоциклов за указанный период ежегодно снижалось в среднем на 3% в Швеции, Франции, Италии и Хорватии, и на 2% – в Германии [1].

Количество погибших водителей – мотоциклистов в ДТП за период 2011-2021 годов увеличилось

в Израиле (6%), Словакии и Португалии (3%), Испании (2%), Австрии и Нидерландах (1%) [1].

В Российской Федерации с 2011 по 2020 год количество погибших в результате ДТП с участием мототранспорта снизилось почти на половину (40,7%), с 20 681 до 11 643 [12, 14, 15].

Статистические данные по количеству погибших водителей мотоциклов в странах ЕС за указанный период представлены в таблице 1.

Количество погибших в ЕС в результате ДТП с участием мопедов за указанный период ежегодно снижалось в среднем на 6%.

Норвегия и Литва добились самого высокого среднегодового снижения показателя на 20 и 18% соответственно, количество погибших водителей

Таблица 1

Количество погибших водителей мотоциклов в ЕС с 2011 по 2021 г.

№ п/п		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1.	Австрия	67	68	87	75	83	85	83	102	79	74	75
2.	Бельгия	132	99	106	84	105	79	77	87	84	78	62
3.	Болгария	35	48	49	47	50	47	43	42	55	33	38
4.	Венгрия	52	39	58	58	50	48	43	49	64	42	55
5.	Германия	708	586	568	587	639	536	583	619	542	499	553
6.	Греция	305	282	271	278	237	240	216	190	228	188	202
7.	Дания	23	10	15	18	19	26	11	21	27	11	12
8.	Ирландия	18	19	26	24	22	22	19	15	16	17	22
9.	Испания	347	304	302	287	329	343	359	359	417	313	357
10.	Италия	923	847	728	704	773	657	735	687	698	586	695
11.	Кипр	14	14	15	10	13	11	14	14	16	14	12
12.	Латвия	4	7	10	10	5	12	1	3	1	6	10
13.	Литва	12	15	15	13	13	12	10	13	19	17	10
14.	Люксембург	3	5	8	8	6	3	7	9	3	7	3
15.	Мальта	-	-	-	-	-	9	2	6	4	-	-
16.	Нидерланды	50	53	29	51	43	44	53	42	45	44	53
17.	Польша	292	261	253	237	208	244	231	238	295	244	215
18.	Португалия	107	104	78	91	73	59	106	112	127	116	113
19.	Румыния	69	62	52	45	55	46	52	55	51	64	47
20.	Словакия	20	26	14	21	29	23	26	23	21	30	27
21.	Словения	30	19	18	17	25	23	25	16	22	18	28
22.	Финляндия	28	20	24	17	20	17	13	24	25	20	28
23.	Франция	786	692	658	649	614	613	669	627	615	479	572
24.	Хорватия	76	62	49	44	58	38	42	55	45	44	58
25.	Чехия	82	90	68	93	93	63	69	97	85	60	87
26.	Швеция	46	31	40	31	42	36	38	44	29	28	27
27.	Эстония	4	2	4	5	4	1	0	6	3	3	3

мопедов в ДТП в указанных странах снизилось с 4 до 1.

Количество погибших водителей мопедов в ДТП ежегодно снижалось в Румынии на 13%, на Кипре и в Хорватии – на 10%, в Финляндии и Венгрии – на 9%. Число водителей мопедов, погибших в результате ДТП, в Чехии, Эстонии, Финляндии, Латвии, Литве, Словении, Словакии не превышает 10 в любой год за период с 2011 по 2021 год. [1].

В указанный период количество погибших водителей мопедов в результате ДТП в среднем ежегодно увеличивалось в Словении (8%), Словакии (6%), Эстонии (3%).

Статистические данные по количеству погибших водителей мопедов в странах ЕС за указанный период представлены в таблице 2.

Причины ДТП с участием мототранспорта и обстоятельства, при которых они происходят, яв-

ляются ключевыми элементами в разработке эффективных контрмер.

В рамках исследования «Безопасные колеса», проведенного Европейской Комиссией в 2018 году,

получены данные по 500 ДТП с участием мототранспорта и велосипедов в ЕС [1]. Исследование показало, что несоответствующая скорость стала фактором, способствующим 22% ДТП.

Таблица 2

Количество погибших водителей мопедов в ЕС с 2011 по 2021 год

№ п/п		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1.	Австрия	18	18	15	14	7	7	13	8	10	4	13
2.	Бельгия	23	17	14	19	20	15	25	19	20	15	17
3.	Болгария	10	4	6	8	11	8	11	7	2	5	4
4.	Венгрия	31	25	24	17	27	16	17	13	10	16	12
5.	Германия	70	93	73	87	62	68	59	78	63	53	65
6.	Греция	34	35	25	20	32	25	32	27	19	24	23
7.	Дания	14	14	11	13	19	8	9	10	13	8	5
8.	Испания	74	58	55	53	56	54	49	62	49	32	38
9.	Италия	165	127	125	112	105	116	92	108	88	59	67
10.	Кипр	3	3	0	4	2	2	2	2	0	0	2
11.	Латвия	5	3	3	6	6	6	6	4	1	2	4
12.	Литва	4	6	4	1	3	0	4	1	0	1	1
13.	Люксембург	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
14.	Мальта	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15.	Нидерланды	37	40	41	32	37	34	37	33	37	28	41
16.	Польша	87	82	62	71	66	77	55	76	87	71	54
17.	Португалия	66	57	51	43	42	44	43	42	36	26	29
18.	Румыния	87	99	39	30	34	33	17	18	18	21	33
19.	Словакия	-	-	-	-	-	8	2	3	2	10	5
20.	Словения	2	4	3	2	1	2	4	2	3	6	6
21.	Финляндия	10	7	5	3	2	5	5	3	3	2	4
22.	Франция	220	179	159	165	155	121	117	133	134	100	96
23.	Хорватия	10	16	14	11	14	10	8	4	9	5	6
24.	Чехия	2	3	4	3	4	0	2	2	1	2	2
25.	Швеция	11	8	3	8	5	8	1	7	5	4	3
26.	Эстония	0	1	1	2	0	1	2	0	1	1	1

25% ДТП произошли с участием одного ТС, 64% водителей, погибших или серьезно раненных в ДТП с участием одного ТС, потеряли управление мотоциклом на повороте [3].

На безопасность водителей таких ТС также оказали влияние такие факторы, как возраст, опыт и подготовка водителей, а также уровень инфраструктуры, использование защитного оборудования и безопасность транспортных средств.

Первая контрмера – повышение навыков водителей со стажем и обучение начинающих водителей.

Навыки, подготовка и опыт водителей мототранспорта имеют основополагающее значение для безопасного управления такими ТС. Для этого необходимо обеспечить, чтобы водители ТС проходили надлежащую первоначальную подготовку и обучение на получение права управления мотоциклом [4].

Вторая контрмера – принятие законодательства в отношении получения водительского удостоверения на право управления мототранспортом.

Директива ЕС о водительских удостоверениях содержит факторы, позволяющие поэтапное предоставление возможности управления мотоциклом или мопедом с менее к более мощным.

Согласно поправкам к Директиве ЕС 2006/126/ЕС о водительских удостоверениях с 2013 года в ЕС запрещено управлять мопедом без водительского удостоверения. Для получения категории А (мотоциклы без ограничений мощности) установлено возрастное ограничение в 20 лет, если водитель уже имеет двухлетний опыт управления ТС категории А2 (мотоциклы мощностью до 35 кВт), при ее отсутствии возрастное ограничение составляет 24 года [5].

В 6 государствах-членах ЕС (Бельгия, Кипр, Дания, Греция, Мальта, Нидерланды) минимальный возраст для поэтапного получения категории А составляет 22 года, в Венгрии – 21 год, что выше, чем рекомендовано Директивой ЕС.

Поправки к Директиве также касаются введения новой категории транспортных средств – АМ.

К категории АМ относятся: мопед – двухколесные или трехколесные транспортные средства с максимальной расчетной скоростью более 25 км/ч и не более 45 км/ч; легкий квадрицикл с массой не более 350 кг, не считая массы аккумуляторных батарей. После вступления Директивы в силу сдача теоретического теста стала обязательной для получения новой категории, а практическая подготовка осталась необязательной [6].

В большинстве государств-членов ЕС действуют более строгие требования к получению водительского удостоверения на право управления мопедом – требуется обязательная практическая подготовка или прохождение теста [5].

В Директиве установлен минимальный возраст для получения водительского удостоверения категории АМ – 16 лет.

Принимая во внимание положения Директивы, Австрия, Чехия, Германия, Дания, Испания, Финляндия, Хорватия, Литва, Словакия и Словения установили минимальный возраст 15 лет, Эстония, Франция, Венгрия, Италия, Латвия и Польша – 14 лет.

На Кипре водительское удостоверение на управление ТС категории АМ можно получить только в 17 лет, на Мальте – в 18 лет.

Третья контрмера – оснащение всех мотоциклов объемом более 125 куб. см антиблокировочной системой тормозов в ЕС с 2016 года. Помимо этого, мотоциклы до 125 куб. см должны быть оснащены усовершенствованной тормозной системой, состоящей либо из антиблокировочной системы тормозов, либо из комбинированной тормозной системы, либо из обеих (на усмотрение изготовителя) [1].

Четвертая контрмера – безопасная дорожная инфраструктура.

Директива ЕС по безопасной дорожной инфраструктуре 2019/193650 расширила сферу своего действия за пределы дорог трансъевропейской транспортной сети, включив в нее все автомагистрали и основные дороги, а также установила требования по защите уязвимых участников дорожного движения, включая водителей мототранспорта.

В информационном пособии «Индекс безопасности дорожного движения» Европейского совета по безопасности на транспорте определены передовые методы при проектировании дорог, например, использование противоскользких покрытий [5]. Безопасность водителей мототранспорта можно повысить, если защитные системы, такие как ограждения, будут устанавливаться только там, где это необходимо, и будут сертифицированы как «безопасные для мотоциклистов».

Дорожная разметка на поворотах, предназначенная для мотоциклистов, также может повысить их безопасность на дорогах [8]. Так, например, в Германии в обновленных рекомендациях по улучшению дорожной инфраструктуры представлены различия между мерами, которые следует принимать в городах и за их пределами.

Следующей контрмерой является защитная экипировка.

Согласно материалам обзора международного исследования, использование мотоциклетного

шлема снижает риск смертности в ДТП с мотоциклом примерно на 42%, а риск получения тяжелых травм головы – на 69% [1].

Использование мотоциклетного шлема является обязательным во всех странах ЕС, и в целом показатели соблюдения этого требования высоки. Тем не менее в некоторых странах доля погибших водителей мототранспорта, не использовавших шлем, остается выше.

В Греции и Бельгии уровень использования шлемов остается относительно низким, в то время как в Австрии, Чехии, Дании, Финляндии, Германии и Португалии – 99-100%.

В Рамочной политике ЕС в области безопасности дорожного движения на 2021-2030 годы предусмотрен список ключевых показателей эффективности, которые будут использоваться для оценки общего уровня безопасности дорожного движения в предстоящее десятилетие. В этот список входит «процент водителей мототранспорта и велосипедов, использующих шлемы» [9].

Количество погибших водителей мототранспорта, не использующих шлемы, варьируется в разных странах ЕС. В Греции в 2019 году погибли 114 водителей, не использовавших шлем, что составило 46% от общего числа погибших участников дорожного движения. На Кипре в 2021 году 6 погибших водителей не использовали шлемы, что составило 43% от общего числа погибших водителей. В Австрии в 2021 году 1 погибший водитель находился без шлема, что составило 1% от всех погибших в ДТП.

На основании вышеизложенного можно сделать вывод, что, несмотря на значительное снижение числа погибших в ДТП с участием водителей мототранспорта, показатель смертности все еще не равен 0. Ввиду этих обстоятельств ЕС продолжает работу по снижению смертности в результате ДТП с участием водителей мототранспорта. Так, например, значимой мерой в этой области является проведение профилактических мероприятий в начале каждого сезона в отношении водителей таких ТС. Работая во взаимодействии с представителями мотоциклетных ассоциаций и клубов, полиция проводит совместные профилактические и просветительские мероприятия.

Список источников

1. URL: <https://etsc.eu/reducing-road-deaths-among-powered-two-wheeler-users-pin-flash-44/> (дата обращения: 17.11.2023).
2. ETSC. Position on Roadworthiness Package. 2020 // URL: <https://bit.ly/3h4HPed> (дата обращения: 18.11.2023).
3. Davidse R., Margaritis D., Brown L. et al. Final report European Commission. SAFERWHEELS: study on powered two wheeler and bicycle accidents in the EU. 2018.
4. URL: <https://bit.ly/3Znvymw> (дата обращения: 17.11.2023).
5. ETSC. PIN Flash 43. Reducing Child Deaths on European Roads. 2022 // URL: <https://bit.ly/3SVKzAN> (дата обращения: 21.11.2023).
6. Директива ЕС 2006/126/ЕС о водительских удостоверениях // URL: <https://bit.ly/3a4GgGE> (дата обращения: 21.11.2023).
7. Гордеева А.Д. Правовые механизмы выработки единой политики Европейского союза в области обе-

спечения безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 3(30). С. 57–63.

8. URL: <https://bit.ly/3k5TvP6> (дата обращения: 22.12.2023).

9. URL: <https://baseline.vias.be/> (дата обращения: 22.12.2023).

10. Ясникова В.А. Влияние введения административно-правового режима при COVID-19 на дорожно-транспортную аварийность: зарубежный опыт // Государство и право России в современном мире: сборник докладов XII Московской юридической недели. XXII Международная научно-практическая конференция; XXIII Международная научно-практическая конференция юридического факультета Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова: в 5 ч. (Москва, 23–25 ноября 2022 г.). Часть 5. М.: Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА), 2023. С. 183–186.

11. URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/care-database_en (дата обращения: 25.12.2023).

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. Постановление Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 22.12.2023)

14. 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.

15. Борисов О.Ю. Дорожно-транспортный травматизм за период 1991-2022 гг. и перспективы развития автомобильного транспорта // Безопасность дорожного движения. 2022. № 4. С. 10–15.

16. Майоров В.И., Дунаева О.Н. «Benchmarking» как технология повышения качества в сфере безопасности дорожного движения: опыт зарубежных стран и России // Безопасность дорожного движения. 2022. № 3. С. 13-18.

References

1. URL: <https://etsc.eu/reducing-road-deaths-among-powered-two-wheeler-users-pin-flash-44/> (date of access: 17.11.2023).

2. ETSC. Position on Roadworthiness Package. 2020 // URL: <https://bit.ly/3h4HPed> (date of access: 18.11.2023).

3. Davidge R., Margaritis D., Brown L. et al. Final report European Commission. SAFERWHEELS: study on powered two wheeler and bicycle accidents in the EU. 2018.

4. URL: <https://bit.ly/3Znvymw> (date of access: 17.11.2023).

5. ETSC. PIN Flash 43. Reducing Child Deaths on European Roads. 2022 // URL: <https://bit.ly/3SVKzaN> (date of access: 21.11.2023).

6. EU Directive 2006/126/EC on driving licenses // URL: <https://bit.ly/3a4GgGE> (date of access: 21.11.2023).

7. Gordeeva A.D. Legal mechanisms for the development of a common European Union road safety policy // Road Safety. 2023. № 3. P. 57–63.

8. URL: <https://bit.ly/3k5TvP6> (date of access: 22.12.2023).

9. URL: <https://baseline.vias.be/> (date of access: 22.12.2023).

10. Iasnikova V.A. Impact of the introduction of administrative and legal regime under COVID-19 on road traffic accidents: foreign experience // State and Law of the XII Moscow legal week. XXII International scientific and practical conference; XXIII International Scientific and Practical Conference of the faculty of law of the Lomonosov Moscow State University: in 5 parts. (Moscow, 23-25.11.2022). Part 5. М.: Kutafin Moscow State Law University, 2023. P. 183–186.

11. URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/care-database_en (date of access: 25.12.2023).

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

13. Resolution of the Council of Ministers – Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On the Rules of road traffic» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 22.12.2023).

14. 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». М.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2020. P. 3–29.

15. Borisov O.Yu. Road traffic injuries for the period 1991-2022 and prospects for the development of road transport // Road Safety. 2022. № 4. P. 10–15.

16. Mayorov V.I., Dunaeva O.N. «Benchmarking» quality improvement technology in the field of road safety: the experience of foreign countries and Russia // Road Safety. 2022. № 3. P. 13-18.

Информация об авторе

В.А. Ясникова – научный сотрудник отдела обеспечения научной и редакционно-издательской деятельности Научного центра БДД МВД России

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

Information about the author

V.A. Iasnikova – Researcher of the department for support of scientific, editorial and publishing activities of the 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 05.12.2023; одобрена после рецензирования 12.12.2023; принята к публикации 19.12.2023. The article was submitted 05.12.2023; approved after reviewing 12.12.2023; accepted for publication 19.12.2023.

Научная статья

НИОН: 2010-0082-4/23-160

MOSURED: 77/27-006-2023-04-179

© Герасимов И.В., 2023

УДК 34

**ОСОБЕННОСТИ ФИЗИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ КУРСАНТОВ
ФАКУЛЬТЕТА ПОДГОТОВКИ СПЕЦИАЛИСТОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ****Игорь Викторович Герасимов**

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова

gerasimov.ihor@yandex.ru

Аннотация. Физическая подготовка является одной из важных сторон профессиональной подготовки сотрудников Госавтоинспекции. Широкий круг должностных обязанностей требует постоянной готовности к крайним по сложности ситуациям, связанным с пресечением преступлений, административных правонарушений и задержанием лиц, не выполняющих законные требования. Перед сотрудниками стоит задача овладение необходимым уровнем физической подготовленности и специальными мерами пресечения (боевые приемы борьбы, специальные средства и огнестрельное оружие), эффективность применения которых зависит от принятия быстрых, юридически правильных решений в сочетании с такими личностными качествами как смелость, решительность, хорошая координация движений, сила и быстрота.

Ключевые слова: физическая подготовка, профессиональная деятельность, физические качества, работоспособность, дорожное движение

Для цитирования: Герасимов И.В. Особенности физической подготовки курсантов факультета подготовки специалистов Госавтоинспекции // Современная наука. 2023. № 4. С. 60–63.

Original article

**FEATURES OF PHYSICAL TRAINING OF CADETS OF THE FACULTY
OF TRAINING SPECIALISTS OF THE STATE TRAFFIC INSPECTORATE****Igor V. Gerasimov**

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

gerasimov.ihor@yandex.ru

Abstract. Physical training is one of the important aspects of the professional training of traffic police officers. A wide range of job responsibilities requires constant readiness for situations of extreme complexity related to the suppression of crimes, administrative offenses and the detention of persons who do not comply with legal requirements. Employees are faced with the task of mastering the necessary level of physical fitness and special preventive measures (fighting techniques, special means and firearms), the effectiveness of which depends on making quick, legally correct decisions in combination with such personal qualities as courage, determination, good coordination of movements, strength and speed.

Keywords: physical training, professional activity, physical qualities, working capacity, traffic

For citation: Gerasimov I.V. Features of physical training of cadets of the faculty of training specialists of the state traffic inspectorate // Modern Science. 2023. № 4. P. 60–63.

Ситуация в Российской Федерации заставляет повысить требования, которые предъявляются к различным структурам органов внутренних дел, так как сейчас как никогда возникла огромная угроза безопасности граждан и общественному порядку.

Невозможно не отметить, что нагнетающая внешняя обстановка, естественно, влияет на настроения всего Российского общества, что заставляет усиливать профессионализм сотрудников силовых подразделений.

Специальная военная операция России на Украине вызвала огромное количество эмоций среди населения, что не может не повлечь за собой определенные последствия.

Конечно, стоит отметить, что огромная часть населения поддерживает данные действия государства, но, тем не менее, в такое нелегкое, исто-

рически значимое время, необходимость адекватного реагирования органов внутренних дел невозможно переоценить, нельзя допустить непрофессиональных действий сотрудников.

Данная ситуация не может не отразиться на деятельности сотрудников Госавтоинспекции и влечет за собой ужесточение требований к профессиональной подготовке сотрудников дорожно-патрульной службы и других подразделений Госавтоинспекции, обеспечивающих безопасность дорожного движения.

Их профессиональная деятельность отличается повышенной интенсивностью и напряженностью, что связано с выполнением служебных обязанностей в жестко ограниченные сроки, постоянным взаимодействием с людьми, необходимостью принятия решений правового характера и выполнение служебных задач вне мест постоянной

дислокации, что в совокупности может негативно влиять на здоровье и обуславливает высокую частоту стресс-индуцированных состояний. Это означает, что сотрудники подвергаются не только физическому, но и психотравмирующему воздействию [1].

Все это накладывает определенный отпечаток на содержание физической подготовки в образовательных организациях МВД России, осуществляющих подготовку специалистов для различных подразделений Госавтоинспекции, которая детерминирована условиями осуществления и требованиями их профессиональной деятельности.

Дисциплина «Физическая подготовка» обеспечивает гармоничное развитие духовных и физических сил, формирование таких общечеловеческих ценностей, как физическое и психическое здоровье, психофизическое благополучие, физическое совершенство, а также повышение уровня работоспособности и формирование целостной психофизической готовности выпускников к будущей профессии. Физическая подготовка является важнейшим компонентом профессиональной подготовленности будущего специалиста органов внутренних дел [2].

Поскольку главной задачей обучения является формирование необходимых качеств и навыков для дальнейшей работы, нельзя не согласиться с тем, что для получения данных навыков необходимо определенное время.

При этом нельзя также забывать, что к поступающим на службу или в образовательные организации системы МВД России предъявляются первоначальные требования, которым будущие курсанты и сотрудники должны соответствовать.

Так, для поступления абитуриентам необходимо сдать вступительное испытание по физической подготовке, которое включает в себя бег на 100 м, бег (кросс) на 1 км, а также подтягивание на перекладине для кандидатов на обучение мужского пола и силовое комплексное упражнение для кандидатов на обучение женского пола.

Кроме того, к кандидатам на обучение на факультете подготовки специалистов Госавтоинспекции предъявляются особые требования по состоянию здоровья – они должны иметь первую группу предназначения.

Указанное требование необходимо, поскольку неотъемлемой частью деятельности сотрудников Госавтоинспекции являются значительные физические нагрузки.

Критерии, по которым происходит отбор наиболее способных кандидатов на обучение, могут дать определенные знания о состоянии физической подготовленности лица, однако не дают полного понимания о всех возможностях и способностях будущего курсанта.

Несмотря на то, что курсант уже является полноценным сотрудником органов внутренних дел, он не может иметь необходимую подготовку с самого начала обучения.

В связи с этим необходимо понимать, что должный уровень физической подготовленности курсантов факультета подготовки специалистов Госавтоинспекции, как и других курсантов, достигается посредством решения следующих задач:

обучение основам теории и методики физического воспитания, спорта и здорового образа жизни;

обучение боевым приемам борьбы и формирование служебно-прикладных двигательных умений и навыков;

развитие профессионально важных физических качеств, обеспечивающих должный уровень физической подготовленности и высокую работоспособность;

формирование системы практических умений и навыков, обеспечивающих адекватное (правомерное) применение физической силы, специальных средств для пресечения противоправных проявлений в типичных и экстремальных ситуациях оперативно-служебной деятельности;

воспитание психической устойчивости, морально-волевых качеств.

Для того, чтобы лучше понять, как развиваются физические качества курсанта, рассмотрим, что является физической подготовкой. Существует общая физическая подготовка – это система физических упражнений для укрепления здоровья и развития всех физических качеств (ловкости, силы, выносливости, быстроты и гибкости), направленных на всестороннее физическое развитие человека.

Общая физическая подготовка приводит к повышению функциональных возможностей, а также является основополагающим фактором для специальной подготовки и достижения более высоких результатов в профессиональной или спортивной сферах, то есть служит для физического развития тела в целом, приведения в тонус мышц и улучшения здоровья.

Всестороннее развитие физических качеств и улучшение здоровья играют важную роль для специалистов любых профессий, особенно тех, в которых предполагается применение данных качеств в прикладном аспекте.

Однако необходимо учитывать, что, несмотря на наличие первоначальных требований к физической подготовленности при поступлении в вузы МВД, ее уровень среди курсантов одной группы будет отличаться, поскольку физические способности и приобретенные ранее навыки индивидуальны для каждого человека. В этой связи наиболее рациональным подходом к развитию физических качеств курсантов была бы дифференцированная физическая подготовка атлетической направленности [3].

Так, существует ряд исследований дифференциации нагрузок по типологическим признакам, основанным на принципах биологического закона гетерохронности и неравномерности темпов развития по различным категориям.

То есть каждый конкретный человек относится к определенной типологической группе, что позволяет узнать индивиду о наиболее сильных и слабых сторонах своего физического состояния. В процессе обучения преподавателю необходимо подвести всех курсантов под один установленный уровень, однако, поскольку способности и склонности курсантов к определенным видам физической нагрузки разные, то и результаты в конечном итоге неодинаковые [4].

Кто-то лучше проявляет себя на силовых упражнениях, у других более развита быстрота,

а у третьих – выносливость. Несмотря на то, что одни курсанты могут уступать другим в упражнениях на быстроту или силу, они с наибольшей вероятностью пробегут длительную дистанцию за меньшее время, либо будут менее восприимчивы к длительной нагрузке, что также немаловажно, учитывая специфику будущей деятельности.

Склонность к определенным видам нагрузки не означает, что развитие остальных качеств обязательно, поскольку, будучи, предположим, специалистом Госавтоинспекции, оправдать свое бездействие отсутствием склонности к определенному виду физической нагрузки не получится, в связи с чем, курсанту необходимо также развивать свои слабые стороны, в том числе в рамках самостоятельной подготовки.

Важно отметить, что не всегда высокий уровень общей физической подготовки может обеспечить успех в подготовке к профессиональной деятельности различного вида.

В подобных ситуациях необходима дополнительная специальная подготовка. В профессиональной области – профессионально-прикладная физическая подготовка, в спортивной области – специальная физическая подготовка.

Специальная физическая подготовка, как правило, характеризуется уровнем развития физических способностей, функциональных систем, а также возможностями органов, направляемую определяющими достижениями в отдельном виде спорта.

Профессионально-прикладная физическая подготовка заключается в выработке навыков, умений и волевых характеристик, которые необходимы для прохождения службы по выбранной специальности.

К вышеперечисленному можно отнести: умение управлять своим эмоциональным состоянием, способность мобилизовать внутренние резервы для достижения цели, смелость, мужество, решительность, высокий уровень физической подготовленности, уверенное владение приемами самозащиты, рукопашного боя и табельным оружием, юридически грамотным и соразмерным применением мер специального пресечения.

Успешность развития данных качеств и умений во многом зависит от состояния физической подготовки, но не менее важными являются и личностные качества, которые можно выделить как профессионально значимые.

Это прежде всего волевые качества, в основе которых лежит способность к преодолению трудностей в достижении цели, настойчивость, целеустремленность, а также ответственность, самоконтроль, адекватная самооценка, эмоциональная устойчивость, психологическая надежность, склонность к риску.

Волевые качества невозможно развить в условиях отсутствия физических и умственных упражнений, поэтому физическая подготовка, а также занятия отдельными видами спорта позволяют добиться определенных результатов и в указанной сфере.

Нормативной базой для совершенствования мер по развитию физических качеств курсантов во время занятий физической подготовкой являются Приказ МВД России от 1 июля 2017 года № 450 «Об утверждении Наставления по организации

физической подготовки в органах внутренних дел Российской Федерации», в котором содержатся задачи и цели физической подготовки, в том числе развитие и поддержание профессионально важных физических качеств на уровне, необходимом для успешного выполнения оперативно-служебных задач [5]; Федеральный закон от 4 декабря 2007 года № 329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации», содержащий общие правовые положения о физической культуре и спорте в Российской Федерации [6]; Федеральный закон от 7 февраля 2011 года № 3-ФЗ «О полиции», содержащий положение о применении физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия [7].

В заключение отметим, что развитие физических качеств курсантов факультета подготовки специалистов Госавтоинспекции является одной из приоритетных задач в образовательных организациях МВД России, поскольку дальнейшая служебная деятельность не исключает возможности возникновения экстремальных ситуаций, а также ситуаций, сопряженных с риском для жизни и здоровья участников дорожного движения или самого сотрудника.

Необходимый уровень общей и специальной физической подготовленности в совокупности с личностными качествами сотрудника позволят достойно выполнять служебные обязанности на протяжении всего периода прохождения службы.

Список источников

1. Биккина Г.М. Обоснование алгоритма экспертизы профессиональной пригодности и медико-психологическая коррекция сотрудников экстремальных профессий: автореф. дис. ... канд. мед. наук. М., 2012. 49 с.
2. Баркалов С.Н., Герасимов И.В., Алдошин А.В. Физическая подготовка: рабочая программа дисциплины по специальности 40.05.02 Правоохранительная деятельность, специализация Административная деятельность полиции (Деятельность сотрудника подразделения по обеспечению безопасности дорожного движения), очная форма обучения, набор 2021 года. Орёл: Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 2021. 95 с.
3. Герасимов И.В. Дифференцированная физическая подготовка атлетической направленности для курсантов юридических вузов // Вестник спортивной науки. 2018. С. 51–53.
4. Баркалов С.Н. Основные направления интенсификации физической подготовки обучающихся по профилю ГИБДД в образовательных учреждениях МВД России (на примере выпускников, которым предстоит осуществлять дорожно-патрульную службу // Наука и практика. 2016. № 1(66). С. 43–49.
5. Приказ МВД России от 1 июля 2017 г. № 450 (ред. от 27.07.2020) «Об утверждении Наставления по организации физической подготовки в органах внутренних дел Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.11.2023).
6. Федеральный закон от 4 декабря 2007 г. № 329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации» (ред. от 06.03.2022) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.11.2023).
7. Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» (ред. от 21.12.2021) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.11.2023).

References

1. Bikkinina G.M. Substantiation of the algorithm of expertise of professional suitability and medical and psychological correction of employees of extreme professions: abstract dis. ... Cand. Sciences in Medicine. M., 2012. 49 p.

2. Barkalov S.N., Gerasimov I.V., Aldoshin A.V. Physical training: the work program of the discipline in the specialty 40.05.02 Law enforcement, specialization Administrative activities of the police (the activity of an employee of the road safety unit), full-time education, recruitment in 2021. Orel: Orel Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov, 2021. 95 p.

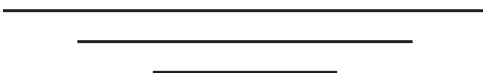
3. Gerasimov I.V. Differentiated physical training of athletic orientation for cadets of law schools // Bulletin of Sports Science. 2018. P. 51–53;

4. Barkalov S.N. The main directions of intensification of physical training of students in the profile of the traffic police in educational institutions of the Ministry of Internal Affairs of Russia (on the example of graduates who will carry out road patrol service // Science and Practice. 2016. № 1(66). P. 43–49.

5. Order of the Ministry of Internal Affairs of Russia dated 01.07.2017 № 450 (ed. dated 27.07.2020) «On approval of the manual on the organization of physical training in the internal affairs bodies of the Russian Federation».

6. Federal Law dated 04.12.2007 № 329-FZ «On physical culture and sports in the Russian Federation» (ed. from 06.03.2022) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 12.11.2023).

7. Federal Law dated 07.02.2011 № 3-FZ «On police» (ed. dated 21.12.2021) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 12.11.2023).



Информация об авторе

И.В. Герасимов – кандидат педагогических наук, доцент, заместитель начальника кафедры физической подготовки и спорта Орловского юридического университета МВД России имени В.В. Лукьянова

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

Information about the author

I.V. Gerasimov – Candidate of Sciences in Pedagogy, Associate Professor, Deputy chief of the chair of physical training and sports 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 16.11.2023; одобрена после рецензирования 23.11.2023; принята к публикации 30.11.2023. The article was submitted 16.11.2023; approved after reviewing 23.11.2023; accepted for publication 30.11.2023.

ОРИЕНТИРОВАННОСТЬ НА НЕПРЕРЫВНОЕ САМОРАЗВИТИЕ КАК ЗАЛОГ УСПЕШНОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СТАНОВЛЕНИЯ ПРЕПОДАВАТЕЛЯ

Татьяна Вячеславовна Малкова

Санкт-Петербургский университет МВД России
 tatyamalkova@gmail.com

Аннотация. Профессиональное развитие преподавателя способствует расширению и углублению педагогических навыков и компетенций, улучшению понимания сути педагогического творчества. В статье рассмотрены некоторые формы профессионального саморазвития преподавателя в педагогическом коллективе, проанализирована роль руководителя коллектива в стимулировании потребности сотрудников к самосовершенствованию и личностному росту, а также в создании организационной культуры сотрудничества, поощряющей совместные усилия педагогов по профессиональному развитию, направленному на обеспечение высокого качества обучения.

Ключевые слова: профессиональное развитие, рефлексия, креативное лидерство, эффективность, педагогическая практика, результат обучения

Для цитирования: Малкова Т.В. Ориентированность на непрерывное саморазвитие как залог успешного профессионального становления преподавателя // Современная наука. 2023. № 4. С. 64–66.

Original article

FOCUS ON CONTINUOUS SELF-DEVELOPMENT AS A GUARANTEE OF SUCCESSFUL PROFESSIONAL DEVELOPMENT OF A TEACHER

Tatiana V. Malkova

Saint-Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia
 tatyamalkova@gmail.com

Abstract. Professional development of a teacher contributes to the enhancement and deepening pedagogical skills and competences, better understanding of the essence of pedagogical creativity. The article considers some forms of professional self-development of a teacher within the teaching staff, analyzes the role of the head of department in stimulating the need of employees to self-improvement and personal growth, as well as the creation of an organizational culture of cooperation that encourages the joint efforts of educators in professional development aimed at ensuring high quality of education and training.

Keywords: professional development, reflection, creative leadership, effectiveness, pedagogical practice, learning outcome

For citation: Malkova T.V. Focus on continuous self-development as a guarantee of successful professional development of a teacher // Modern Science. 2023. № 4. P. 64–66.

В ходе реализации профессионального деятельности педагога проходят определенное количество стадий, от беспокойства за себя и свою профессиональную идентичность до творческого преподавания и озабоченности относительно реализации задач обучения и влияния собственной педагогической практики на обучающихся.

Можно выделить несколько основных этапов цикла профессионального становления педагога: профессиональная подготовка, вхождение в специальность, повышение квалификации, профессиональный рост, достижение высокого уровня творческой самостоятельности, окончание карьеры.

Согласно концепции Ю.П. Поваренкова на стадии активной профессиональной деятельности выделяется четыре периода, характеризующих тот или иной уровень ее эффективности: профессиональная адаптация (или завершение профессионального развития предыдущей стадии); последовательный рост показателей эффективности; достижение наивысшего уровня эффективности; период спада, который начинается со стагнации, демотивации [1].

При этом каждый период делится на фазы в зависимости от решаемой задачи, они призваны кон-

кретизировать ситуацию профессионального становления личности [2].

На каждом из этапов профессионального становления на педагогов оказывает влияние целый ряд факторов. Среди них можно выделить организационные (стиль поведения руководителя педагогического коллектива, атмосфера доверия или его отсутствие, общественные ожидания и т.д.) и личные (семейный статус, положительные события/кризис в жизни педагога, индивидуальные склонности и интересы, фаза жизненного цикла и пр.).

С учетом этапов профессионального становления педагогов, меняющихся интересов и потребностей на том или ином его этапе необходим дифференцированный подход к их профессиональному совершенствованию.

Одной из форм профессионального развития педагогов на начальном этапе становления в профессии является наблюдение, изучение опыта коллег, в процессе которого у педагогов оттачиваются исследовательские навыки, способность к самоанализу и самооценке, умение сопоставлять свой стиль преподавания с деятельностью коллег и вносить в него рациональные коррективы.

Такой вид практической деятельности, как обучение, часто требует способности оперативно принимать решения. Рефлексия, размышление о собственной деятельности является основной частью преподавания и обучения.

Рефлексия позволяет провести анализ ситуации, детально разобрать свои действия с возможностью оценки их эффективности и правильности выбора того или иного решения, для чего необходимы следующие шаги: идентификация проблемы, осознание альтернативных точек зрения, выбор решения, оценка последствий, размышления.

То есть углубление рефлексивной способности крайне важно для формирования педагога-профессионала. Оно должно быть направлено на развитие таких аспектов рефлексии, как целеустремленность (глубокая приверженность профессии), непредубежденность (способность понимать и принимать различные точки зрения), критический анализ (способность выявлять и устранять недостатки в своих предположениях, понимать сложность и многоплановость проблемы), нестандартность мышления (умение не использовать стереотипы, искать новые решения), ответственность (способность учитывать последствия своих действий).

В результате развития рефлексивных умений у педагога происходит повышение самосознания, вырабатывается навык принятия решений с оценкой возможных рисков.

Еще одним важным фактором, оказывающим влияние на формирование педагога-профессионала, является взаимодействие внутри педагогического коллектива. Взаимное наблюдение и взаимное обучение представляют собой мощный инструмент профессионального развития.

Взаимное наблюдение с обратной связью позволяет значимым образом улучшить педагогическую практику. Взаимная оценка помогает развивать метакогнитивные навыки, в том числе коммуникативные навыки, навыки самооценки, наблюдения и самокритики, что, в свою очередь, приводит к более легкому принятию обратной связи.

В этом процессе важную роль играют межличностные процессы, психологическая безопасность, взаимозависимость, доверие и открытость. Поскольку довольно часто опробовать новые методы преподавания начинающему педагогу мешают неопределенность и неуверенность в себе, именно творческое сотрудничество участников педагогического коллектива снимает большую часть подобных проблем, а эмоциональная поддержка позволяет развивать корпоративную культуру в отношении совместных усилий по профессиональному развитию.

Наставничество является неотъемлемой частью становления педагога-профессионала, и в этой связи чрезвычайно важно, чтобы в педагогическом коллективе выстраивались доверительные отношения.

Традиционно наставничество рассматривается как совместная работа более опытного и квалифицированного специалиста с начинающим педагогом. Это структурированные отношения с четким планированием типа запрашиваемой поддержки и ее целей.

Однако наставничество может с успехом применяться не только в отношении молодых педагогов. Опытные преподаватели также могут оттачивать

различные аспекты своих навыков преподавания в процессе сотрудничества с наставником.

Обучение в партнерстве помогает проанализировать сильные и слабые стороны собственной педагогической практики, повысить вовлеченность в процесс преподавания и осмыслить различные стратегии обучения и методы преподавания [3].

Кроме того, взаимное наблюдение и совместные обсуждения часто помогают выявить и проанализировать проблемные области и определить предметное содержание и траекторию дальнейшего профессионального развития педагога.

Причем речь идет не только о молодых педагогах, нуждающихся в дальнейшем профессиональном развитии и углублении своих педагогических навыков, но и о повышении квалификации и расширении навыков педагогов-наставников, в том числе, например, в сфере использования современных информационных технологий.

Кроме того, хотелось бы обратиться к такой проблеме, как роль руководителя, его способность взять на себя функцию лидера, что позволяет эффективно внедрять изменения в педагогический процесс, мотивировать сотрудников к постоянному саморазвитию.

Жесткое следование стандартным методам руководства мешает коллективу эффективно подготовиться к неизбежным изменениям делового климата и неминуемым трудностям и препятствиям на пути его развития.

Креативное лидерство заключается в новаторском подходе к лидерству, внедрении новых методов мышления и решения организационных задач, в создании благоприятного рабочего климата, характеризующегося доброжелательностью, доверием, взаимопомощью и способствующего развитию культуры инновации.

Креативность является одним из наиболее важных лидерских качеств, в основе креативного лидерства лежат такие ключевые аспекты, как постановка целей, выявление проблем и областей педагогической практики, которые можно усовершенствовать, акцент на сотрудничество педагогов, расширение их прав и возможностей, доверие, лояльность, способность направить коллектив к достижению новых целей [4].

Успешные креативные лидеры должны быть способны:

- осознавать необходимость и стимулировать развитие лидерских качеств у сотрудников, предоставлять им возможность брать на себя роль лидера;

- предвидеть изменения делового климата и минимизировать отрицательные перемены;

- управлять успехами и неудачами в деятельности коллектива, воспринимая проблемы как новые возможности для его развития;

- поощрять обмен идеями, творчество, сотрудничество, совместную работу педагогов над решением актуальных проблем;

- придавать большое значение индивидуальности сотрудников, то есть давать им возможность использовать свои уникальные сильные стороны, таланты и интересы;

- ценить внутренние мотивы сотрудников, поощрять их достижения и профессиональный рост;

- содействовать углублению профессиональных отношений, распределять сферы ответственности;

Список источников

создавать условия для удовлетворения потребностей в профессиональном самосовершенствовании педагогов;

поощрять инновационные педагогические практики;

ценить и учитывать различные точки зрения, минимизировать межличностные проблемы, уметь разрешать конфликты.

Среди трудностей, с которыми может столкнуться руководитель, следует отметить возможность столкновения различных типов личности педагогов, их страх перед дополнительной работой, нежелание идти на риск и делиться идеями [5].

Задача руководителя – обеспечить условия, мотивирующие сотрудников проявлять активность к профессиональному саморазвитию, обмену опытом и идеями, создать в коллективе культуру сотрудничества и постоянного совершенствования, направленного на повышение качества обучения, развивать индивидуальную и коллективную ответственность за результаты обучения.

В условиях быстро изменяющейся среды обучения ориентированность на непрерывное саморазвитие и рост профессионального мастерства приобретают особую актуальность и имеют огромное значение для обеспечения высокого качества образования.

Профессиональное развитие направлено на постоянное совершенствование и профессиональный рост педагогических работников, в центре внимания находится изучение новых методов обучения и воспитания, стратегий их реализации и технологических инструментов для повышения эффективности процесса обучения.

1. Поваренков Ю.П. Психологическое содержание профессионального становления человека. М.: Изд-во Университета российского инновационного образования, 2002. 159 с.

2. Алексеева П.М. Концепции непрерывного профессионального развития преподавателя современного вуза // Педагогика. Вопросы теории и практики. 2023. Т. 8. № 1. С. 99–105.

3. URL: <https://www.aitsl.edu.au/teach/improve-practice/practical-guides/mentoring> (дата обращения 14.10.2023).

4. URL: <https://online.queens.edu/resources/article/creative-approaches-leadership/> (дата обращения 13.10.2023).

5. URL: <https://www.aitsl.edu.au/teach/improve-practice/how-to-guides/collaborating-and-team-teaching> (дата обращения 11.10.2023).

References

1. Povarenkov Yu.P. Psychological content of professional formation of a person. M.: University of Russian innovative education, 2002. 159 p.

2. Alekseeva P.M. Concepts of continuous professional development of the teacher of the modern university // Pedagogy. Questions of theory and practice. 2023. Vol. 8. № 1. P. 99–105.

3. URL: <https://www.aitsl.edu.au/teach/improve-practice/practical-guides/mentoring> (date of access: 14.10.2023).

4. URL: <https://online.queens.edu/resources/article/creative-approaches-leadership/> (date of access: 13.10.2023).

5. URL: <https://www.aitsl.edu.au/teach/improve-practice/how-to-guides/collaborating-and-team-teaching> (date of access: 11.10.2023).

Информация об авторе

*T.V. Malkova – старший преподаватель кафедры иностранных языков Санкт-Петербургского университета МВД России
Контакты: ул. Лётчика Пилутова, д. 1, Санкт-Петербург, Россия, 198206*

Information about the author

*T.V. Malkova – Senior lecturer at the department of foreign languages of Saint-Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia
Contacts: ul. Letchika Pilyutova, d. 1, Saint-Petersburg, Russia, 198206*

*Статья поступила в редакцию 16.10.2023; одобрена после рецензирования 23.10.2023; принята к публикации 30.10.2023.
The article was submitted 16.10.2023; approved after reviewing 23.10.2023; accepted for publication 30.10.2023.*

**РЕЦЕНЗИЯ НА МОНОГРАФИЮ К.С. БАКАНОВА, М.М. ИСАЕВА,
П.С. КОБЛОВА «ПРИОРИТЕТ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
НАД ЭКОНОМИЧЕСКИМИ РЕЗУЛЬТАТАМИ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ АВТОБУСАМИ»**

Михаил Яковлевич Блинкин

Национально-исследовательский университет «Высшая школа экономики»

Review

**REVIEW OF THE MONOGRAPH BY K.S. BAKANOVA, M.M. ISAEVA,
P.S. KOBLOVA «PRIORITY OF ROAD SAFETY OVER ECONOMIC
RESULTS OF ECONOMIC ACTIVITIES WHEN TRANSPORTING PASSENGERS BY BUSES»**

Mikhail Ya. Blinkin

National Research University Higher School of Economics

Рецензируемая монография [1] представляет собой высококачественный научный (если угодно, научно-практический) текст, который:

посвящен сугубо актуальной теме – повышению безопасности в одном из наиболее массовых сегментов системы пассажирского транспорта – автобусных перевозках;

базируется на комплексном изучении институциональных и правовых институтов, в рамках которых осуществляются автобусные перевозки: правила дорожного движения; нормы лицензирования, публичных закупок, проведения открытых конкурсов на маршрут; регламенты бюджетного субсидирования, в том числе в рамках межбюджетных отношений; частноправовые отношения, в том числе страховые и трудовые; институты потребительского рынка и др.;

использует обширную эмпирическую базу нормативных актов федерального уровня, субъектов Российской Федерации и муниципальных образований в части регулирования автобусных перевозок в различных видах сообщений;

использует (что является традиционным для Научного центра БДД МВД России) обширную эмпирическую базу дорожно-транспортной аварийности в сегментарном разрезе, в данном случае применительно к сегменту автобусных перевозок [2];

содержит ряд выработанных на основе проведенного анализа ценных как в практическом, так и в научно-методическом плане рекомендаций по нахождению рационального баланса «эффективность – безопасность» в системе перевозочного бизнеса.

В рецензируемой рукописи впервые в отечественной практике проведен обстоятельный, с учетом множества важных и неочевидных частных деталей, разбор институциональных условий функционирования системы автобусных перевозок как таковой с учетом особенностей законодательных и подзаконных нормативных правовых актов всех уровней (Российской Федерации, субъектов федерации, муниципалитетов), регламентирующих организацию перевозок, субсидирование и иные аспекты транспортного обслуживания населения.

В частности, проведен детальный (основанный на нескольких сотнях конкретных кейсов) анализ нормативной правовой базы и правоприменительной практики субъектов Российской Федерации с точки

зрения успешности разрешения компромисса «эффективность – безопасность» в процессе публичных закупок регулярных перевозок и принятия решений о прекращении действия свидетельства на маршрут, субсидировании и др.

Должное внимание уделено современным трендам организации взаимоотношений в треугольнике «пассажир – город – компания-перевозчик», прежде всего практике применения брутто-контрактов.

Также не обойден вниманием авторов тренд, связанный с цифровизацией транспортного планирования, механизмов контроля исполнения расписаний и сбора кассовой выручки. Все эти прогрессивные практики рассматриваются прежде всего с позиций нахождения упомянутого выше рационального баланса «эффективность-безопасность».

В аспекте цифрового развития в заслугу авторам следует поставить рассмотрение вопроса систематизации массива сведений, необходимых для оценки состояния безопасности дорожного движения в конкретных компаниях-перевозчиках и выработки соответствующий рекомендаций.

Сегодня эти сведения находятся в разных формах и источниках, к которым зачастую отсутствует комфортный доступ органов государственной власти и местного самоуправления – заказчиков транспортных услуг.

Решение данной проблемы авторы видят в создании цифрового профиля перевозчика, что вписывается в концепцию цифровой трансформации транспортной отрасли, определенной в качестве стратегического направления ее развития.

Цифровой профиль в том виде, который предложен авторами, позволит четко привязать сведения о ДТП, правонарушениях и преступлениях в области дорожного движения, произошедших по вине персонала компаний-перевозчика, к соответствующим лицензиям, публичным контрактам на осуществление перевозки пассажиров, свидетельствам на маршрут.

Этот инструмент расширит возможности систематического мониторинга деятельности компаний-перевозчика, включая аспекты защиты прав потребителей при оказании услуги ненадлежащего качества.

На с. 8-9 авторы монографии напоминают о «главствующем принципе обеспечения безопасности дорожного движения (далее – БДД) в соответствии

со ст. 3 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – ФЗ «О безопасности дорожного движения») [3] – «приоритете жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности».

Далее авторы формулируют основной тезис рецензируемой монографии: «...к принципам обеспечения БДД также относится соблюдение интересов граждан, общества и государства, что не исключает отнесение к ним коммерческих интересов».

В сложившихся условиях важно соблюсти баланс переплетающихся интересов и не допустить обратного эффекта, когда в целях удовлетворения одного интереса происходит пренебрежение другими. ... уделить должное внимание реализации принципа приоритета жизни и здоровья граждан над экономическими результатами хозяйственной деятельности, не ущемив последние».

Рецензент выражает согласие с позицией авторов и одновременно обращает внимание на тот факт, что процитированная формулировка ст. 3 ФЗ «О безопасности дорожного движения» не имеет аналогов в законодательстве стран-лидеров мирового рейтинга БДД и является, по нашему мнению, сугубо декларативной.

В рамках общепринятых в упомянутых странах правовых норм и сложившейся там правоприменительной практики «экономические результаты хозяйственной деятельности» тех компаний, которые пренебрегают требованиями обеспечения БДД на любом этапе организации и выполнения пассажирских перевозок, будут заведомо негативными – такие компании будут разорены страховщиками и адвокатами жертв ДТП.

Полагаю, что авторы монографии, даже не покушаясь на формулировку ст. 3 ФЗ «О безопасности дорожного движения», по существу дела разделяют мои соображения, что наглядно иллюстрируется кейсом, представленным на с. 77.

«... в Тамбовской области при значении коэффициента: аварийности (количество ДТП в расчете на количество автобусов) от 0,05 до 0,1 у участника открытого конкурса вычитается 6 баллов. Вместе с тем при наличии в салоне транспортного средства системы кондиционирования воздуха добавляется 7 баллов за каждое транспортное средство».

Исходя из приведенных условий, в случае, если перевозчик-участник конкурса, имеющий 10 автобусов, один из которых оснащен кондиционером, совершил в течение года по своей вине одно ДТП с человеческими жертвами (число не уточняется), то у него будет преимущество по отношению к другому участнику того же конкурса, у которого не зарегистрировано ДТП, совершенных по его вине, но в то же время отсутствуют автобусы, оснащенные системой кондиционирования воздуха».

Представленный кейс показывает, что компания-перевозчик, имеющая в своей недавней истории ДТП с человеческими жертвами, может отделаться «легким испугом», во всяком случае, сохранить юридическое лицо и финансовый потенциал для участия в очередном открытом конкурсе на маршрут, проводимом в некотором регионе Российской Федерации.

На правах многолетнего члена руководящих структур Международного союза общественного транспорта (UITP) сообщают: такая ситуация была бы невозможной в любой стране, где действуют общепринятые механизмы страховой и/или иной граж-

данско-правовой ответственности производителя любых услуг, в том числе транспортных.

Не менее показательный кейс из московской практики представлен на с. 112:

«... в случае совершения по вине перевозчика ДТП с одним пострадавшим, получившим среднюю степень вреда здоровью, перевозчик понесет контрактную ответственность в виде штрафа в размере 100 000 рублей, что составляет 0,001% от начальной цены контракта (7,6 млрд рублей)».

Вполне очевидно, что меры ответственности в данном случае обесцениваются и воспринимаются перевозчиком как некие малозначительные издержки его предпринимательской деятельности, соответственно, никакого «приоритета жизни и здоровья граждан ... над экономическими результатами хозяйственной деятельности» здесь не просматривается!

Судя по тексту монографии, авторы тщательным образом продумали «дорожную карту», обеспечивающую решение означенных проблем, а именно развитие механизмов экономического стимулирования, направленных на соблюдение требований по БДД, включая вопросы налогообложения, лицензирования, имущественного страхования и тарифообразования, вплоть до установления специальной ответственности перевозчика, включая правопрекращающие меры.

Авторы подвергают справедливой критике существующую на сегодняшний день правовую конструкцию лицензирования автобусных перевозок. Я бы сказал резко: инструментарий лицензирования практически не работает на предотвращение угроз, возникающих в сфере БДД:

лицензионные требования в части БДД недостаточны (они в ослабленном виде повторяют требования ст. 20 Закона о БДД, не возлагая на перевозчика, к примеру, обязанности устранять причины ДТП и нарушений);

правовые последствия нарушения неоднозначны.

Например, одно и то же нарушение может повлечь для нарушителя разные последствия в зависимости от правового режима, в рамках которого оно выявлено.

В случае выдачи предписания об устранении грубого нарушения лицензионных требований в рамках транспортного надзора в отношении нарушителя могут применяться меры лицензионного воздействия, позволяющие временно или окончательно исключить его из сферы деятельности.

Если же по факту того же нарушения предписание выдано в рамках надзора в области БДД, нарушитель ограничится административным штрафом (зачастую незначительным по масштабам его текущих доходов) и беспрепятственно продолжит осуществление своей деятельности.

В упомянутых выше условиях исход противоправного поведения перевозчика, создавшего определенную угрозу, зависит от того, «куда посмотрело» должностное лицо при квалификации деяния: в законодательство о БДД или в Положение о лицензировании, и нарушение какой нормы вменено.

Авторы монографии предлагают конкретные пути устранения указанных дефектов, что особенно важно в аспекте противодействия систематическим нарушениям требований по БДД, в частности, понуждения компании-перевозчика к отладке профилактической деятельности, направленной на устранение причин и условий совершения дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и нарушений правил дорожного движения (далее – ПДД) водителями.

Авторами предложены, в частности, принципиально важные корректировки лицензионных требований, направленные на устранение причин ДТП и нарушений ПДД, отнесение нарушений ПДД к разряду грубых в рамках лицензирования и как существенных в рамках договорных правоотношений с публичным органом и пассажирами.

Введение таких требований сделает возможным своевременное принятие адекватных мер, позволяющих предотвратить значительную часть нарушений.

Важно отметить при этом, что авторы заранее отводят возражения потенциальных оппонентов о том, что ужесточение лицензионных требований приведет в тех или иных регионах к дефициту транспортных услуг на рынке автобусных перевозок.

На материале трех регионов, разнородных по своим социально-экономическим характеристикам, показано, что предлагаемым критериям потенциально не соответствуют в среднем не более 5% перевозчиков, так что риски возникновения указанных дефицитов, по сути дела, отсутствуют.

Следует отметить, что внедрение предложенных авторами новаций позволило бы создать обоснованные конкурентные преимущества для тех перевозчиков, которые приняли необходимые меры по предупреждению ДТП и обеспечили БДД при перевозке пассажиров.

Другими словами, конкурентные преимущества получают те компании, которые способны разрешить упомянутый выше компромисс «эффективность – безопасность» наиболее эффективным образом.

На финишном этапе подготовки рукописи к печати полагаю целесообразным устранить ряд частных неточностей. Прежде всего, обращаю внимание на некорректность сравнения транспортных рисков в разрезе парка автобусов и автомобильного парка в целом.

Суть дела в том, что транспортный риск в отечественной практике исчисляется в расчете на номинальное количество транспортных средств, то есть без учета пробега и тем более выполненной транспортной работы.

В этих условиях автобусы, средний пробег которых кратен среднему пробегу личных автомобилей (преобладающих в структуре автомобильного парка), заведомо будут выглядеть как самые аварийно-опасные транспортные средства.

Подведу итоги. Уважаемые коллеги К.С. Баканов, М.М. Исаев и П.С. Коблов написали чрезвычайно интересную и полезную книгу. Выводы и предложения, сформулированные ими по результатам проведенных исследований, имеют реальные перспективы практического воплощения:

в процессе доработки (в моей точки зрения давно назревшей) федерального законодательства о БДД,

о контрактной системе, об организации регулярных пассажирских перевозок, оказании услуг на автомобильном транспорте, страховании, защите прав потребителей,

при совершенствовании региональных и местных правовых актов, а также правоприменительной практики в части организации перевозок и системы взаимоотношений региональных органов власти и местного самоуправления с компаниями-перевозчиками;

за счет включения в учебные программы высшего образования по транспортным специальностям и особенно в программы дополнительного профессионального образования для работников региональных органов власти и местного самоуправления, ответственных за организацию транспортного обслуживания населения.

Выработанные подходы и сформулированные предложения могут стать хорошей основой для дальнейшего проведения научных исследований по рассмотренной и смежной тематике.

Список источников

1. 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. 380 с.

2. Блинкин М.Я. Рецензия на аналитический обзор «Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011-2020 годах» (М.: Научный центр безопасности дорожного движения МВД России, 2022. 368 с.) // Безопасность дорожного движения. 2022. № 3. С. 70–77.

3. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 20.06.2023).

References

1. 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. 380 p.

2. Blinkin M.Ya. Review of the analytical review «State and trends of road safety in the Russian Federation in 2011-2020», prepared by the federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation» // Road Safety. 2022. № 3. P. 70–77.

3. Federal Law dated 10.12.1995 № 196-FZ «On road safety» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 20.06.2023).

Информация об авторе

М.Я. Блинкин – кандидат технических наук, директор Института экономики транспорта и транспортной политики, ординарный профессор Национально-исследовательского университета «Высшая школа экономики», научный руководитель института экономики и транспортной политики, член Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения
Контакты: ул. Мясницкая, д. 11, Москва, Россия, 101000

Information about the author

M.Ya. Blinkin – Candidate of Sciences in Technology, Director of the Institute of transport economics and transport policy, tenured professor at the National Research University Higher School of Economics, scientific director of the institute of economics and transport policy, member of the Government Commission for Road Safety
Contacts: ul. Myasnitskaya, d. 11, Moscow, Russia, 101000

Рецензия поступила в редакцию 26.06.2023; одобрена после рецензирования 03.07.2023; принята к публикации 10.07.2023.
Review was submitted 26.06.2023; approved after reviewing 03.07.2023; accepted for publication 10.07.2023.

**РЕЦЕНЗИЯ НА МОНОГРАФИЮ
«АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ В ОТРАСЛЯХ ЭКОНОМИКИ»**

Сергей Михайлович Зырянов

Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации
adm6@izak.ru

Review

**REVIEW FOR THE MONOGRAPHY
«ADMINISTRATIVE AND LEGAL RELATIONS IN THE SECTORS OF THE ECONOMY»**

Sergey M. Zyryanov,

Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation
adm6@izak.ru

Монография коллектива Сектора административного права и административного процесса Института государства и права Российской академии наук [1] посвящена сложной и интересной теме, касающейся роли и значения административного права, исполнительной власти и административно-правового регулирования отношений, складывающихся в экономике Российской Федерации и ее отдельных отраслях.

С учетом складывающихся внешних и внутренних обстоятельств и модернизации регуляторной политики монография крайне актуальна.

Авторы последовательно разрабатывали данную тематику в коллективных и авторских публикациях, выносили актуальные вопросы на обсуждение в ходе научных мероприятий, проводимых сектором [2]. В монографии авторы обобщают и развивают свои наработки, основываясь на всестороннем изучении известных правовых концепций государственного управления.

Монография состоит из пяти глав, включающих восемнадцать параграфов.

В первой главе «Общая теория административно-правовых отношений» рассматриваются различные взгляды на этот самый сложный правовой феномен в его эволюционном развитии. Тем самым задается основной вектор для дальнейшего более предметного исследования административных правоотношений, складывающихся в сфере экономики.

Во второй главе экономика Российской Федерации предстает в административно-правовом измерении. С этих позиций экономическая функция государства совершенно обоснованно рассматривается как функция исполнительной власти, реализуемая в рамках довольно широкой свободы усмотрения.

Авторы формулируют ключевые задачи, решаемые органами исполнительной власти в сфере экономики, раскрывают наиболее существенные формы и методы осуществления экономической функции, такие как национальные проекты, стимулирующие административно-правовые режимы территорий и институты развития, анализируют механизмы распределения полномочий между Прави-

тельством Российской Федерации и федеральными органами исполнительной власти, исследуют участие в управлении экономикой субъектов, не являющихся органами государственной власти, а также поднимают насущные проблемы административно-правового регулирования экономических отношений в новых субъектах Российской Федерации.

Авторы дают непредвзятую оценку нормативному правовому регулированию и практике реализации экономической функции, указывая, что, в целом экономическая функция реализуется вполне успешно, но, с другой стороны, национальные проекты пока не стали частью российской правовой системы, не вплетены в канву действующего российского законодательства и находятся вне его, оставаясь политико-государственной идеей.

Трудно не согласиться с выводом о том, что распределение полномочий между Правительством Российской Федерации и федеральными органами исполнительной власти осуществляется во многом ситуативно, хотя сами полномочия вытекают из федеральных законов.

В третьей главе монографии авторы обращаются к разделам Особенной части административного права, регулирующим отношения в базовых отраслях российской экономики, проводя различия между административно-правовым регулированием в государственном (публичном) и негосударственном (частном) секторах экономики. В качестве базовых отраслей экономики были избраны топливно-энергетический комплекс, промышленность, агропромышленный комплекс, транспорт и дорожное хозяйство.

Такое деление в значительной степени условно, поскольку в каждой из обозначенных отраслей задействованы правовые средства регулирования различных отраслей, например регулирование топливно-энергетического комплекса (далее – ТЭК) невозможно представить без обеспечения безопасности как самих объектов ТЭК, так и критической информационной инфраструктуры, регулирования природопользования и охраны окружающей среды и т.д.

Представляют интерес выводы о том, что в современных условиях экономические средства регулирования приобретают административно-правовую форму, что нормативные правовые акты, регулирующие отраслевые отношения, должны быть взаимосвязаны между собой и соответствовать документам стратегического планирования.

В параграфах последних двух глав монографии административно-правовые отношения в сфере экономики исследуются с учетом внешних факторов – угроз экономической безопасности Российской Федерации, включая угрозы, связанные с офшоризацией экономики, влияния интеграционных процессов, определяются роль и место России в Евразийском экономическом союзе (далее – ЕАЭС). Особого внимания заслуживают параграфы, посвященные анализу форм и методов административно-правового регулирования отношений в ЕАЭС.

В завершении стоит заметить, что выводы авторов обоснованы, основываются на доктрине административного права и фактических данных. В работе исследуется современная практика регулирования экономических отношений, затрагивается зарубежный опыт, в связи с чем достоверность выводов и положений не вызывает сомнений. Нельзя не отметить логичность и доступность изложения материала.

Полагаю, что коллективный труд сотрудников сектора административного права Института государства и права Российской академии наук найдет благодарного читателя как в научном сообществе,

так и среде аспирантов, студентов, практических работников органов исполнительной власти.

Список источников

1. Кобзарь-Фролова М.Н., Агагомедова С.А., Андрианова Н.Г. и др. Административно-правовые отношения в отраслях экономики: монография / под общ. ред. д-ра юрид. наук, профессора М.Н. Кобзарь-Фроловой. Воронеж: Издательско-полиграфический центр «Научная книга», 2023. 386 с.

2. Виноградова Е.В., Глазунова И.В., Гришковец А.А. и др. Современные правовые формы и методы администрирования в социально-экономической сфере Российской Федерации. Административно-правовое регулирование в сфере экономики (современные формы и методы). Часть 1 / отв. ред. Редкоус В.М. Воронеж: Издательско-полиграфический центр «Научная книга», 2021. 256 с.

References

1. Kobzar-Frolova M.N., Agamagomedova S.A., Andrianova N.G. et al. Administrative and legal relations in the sectors of the economy: monograph / edited by Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor M.N. Kobzar-Frolova. Voronezh: Publishing and printing center «Scientific book», 2023. 386 p.

2. Vinogradova E.V., Glazunova I.V., Grishkovets A.A. et al. Modern legal forms and methods of administration in the socio-economic sphere of the Russian Federation. Administrative and legal regulation in the economic sphere (modern forms and methods). Part 1 / rep. ed. Redkous V.M. Voronezh: Publishing and printing center «Scientific Book», 2021. 256 p.

Информация об авторе

С.М. Зырянов – доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации

Контакты: ул. Большая Черемушкинская, д. 34, Москва, Россия, 117218

Information about the author

S.M. Zyryanov – Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Chief Researcher of the Institute of Legislation and Department of Comparative Law under the Government of the Russian Federation

Contacts: ul. Bolshaya Cheremushkinskaya, d. 34, Moscow, Russia, 117218

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

ДЛЯ ЗАМЕТОК