



МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ЖУРНАЛ
№4
2023 (31)
ISSN 2782-2850

eLIBRARY.RU

 CYBERLENINKA

РОССИЙСКИЙ ИНДЕКС
НАУЧНОГО ЦИТИРОВАНИЯ

Science Index 

нцбдд.мвд.рф

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ / ROAD SAFETY

Главный редактор / Editor-in-Chief of the journal

А.Ю. Якимов, Заслуженный юрист Российской Федерации, доктор юридических наук, профессор, советник Президента Российского Союза Автостраховщиков по вопросам безопасности дорожного движения
A.Yu. Yakimov, Honored Lawyer of the Russian Federation, Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Advisor to the President of the Russian Association of Motor Insurers on Road Safety issues

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

А.М. Прохорова,
кандидат биологических наук, доцент, заместитель
начальника ФКУ «Научный центр БДД МВД России»

A.M. Prokhorova,
Candidate of Sciences in Biology, Associate Professor,
Deputy Head of the Federal public establishment
«Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry
of the Interior of the Russian Federation»

А.Д. Гордеева,
кандидат юридических наук, начальник отдела
обеспечения научной и редакционно-издательской
деятельности ФКУ «Научный центр БДД МВД России»

A.D. Gordeeva,
Candidate of Sciences in Jurisprudence, Head of the
Department for Scientific and Editorial and Publishing
Activities of the Federal public establishment «Scientific
State Institution of Road Safety of the Ministry of the
Interior of the Russian Federation»

Редакционная коллегия / Editorial board

С.Н. Антонов,
кандидат юридических наук, доцент, аналитик I катего-
рии отдела изучения проблем нормативного правового
и аналитического обеспечения ФКУ «Научный центр
БДД МВД России»

S.N. Antonov,
Candidate of Sciences in Jurisprudence, Associate
Professor, Analyst of the 1st category of the Department
for the Study of Legal and Regulatory Problems and
Analytical Support of the Federal public establishment
«Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry
of the Interior of the Russian Federation»

К.С. Баканов,
кандидат юридических наук, начальник отдела
изучения проблем нормативного правового и анали-
тического обеспечения ФКУ «Научный центр БДД
МВД России»

K.S. Bakanov,
Candidate of Sciences in Jurisprudence, Head of the
Department for the Study of Legal and Regulatory
Problems and Analytical Support of the Federal public
establishment «Scientific State Institution of Road Safety
of the Ministry of the Interior of the Russian Federation»

А.И. Быков,
кандидат юридических наук, начальник Управления
Государственной инспекции безопасности дорожного
движения Главного управления Министерства вну-
тренних дел Российской Федерации по городу Москве

A.I. Bykov,
Candidate of Sciences in Jurisprudence, Head of the
Department of the State Inspection of Traffic Safety of the
Chief Direction of the Ministry of Internal Affairs of the
Russia for Moscow

В.Ф. Васюков,
доктор юридических наук, профессор, главный науч-
ный сотрудник отдела изучения проблем нормативно-
го правового и аналитического обеспечения ФКУ «На-
учный центр БДД МВД России»

V.F. Vasyukov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Chief
Researcher of the Department for the Study of Legal
and Regulatory Problems and Analytical Support of the
Federal public establishment «Scientific State Institution
of Road Safety of the Ministry of the Interior of the
Russian Federation»

В.В. Денисенко,
доктор юридических наук, профессор, профессор ка-
федры конституционного и административного права
Краснодарского университета МВД России

V.V. Denisenko,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Professor
of the Department of Constitutional and Administrative
Law of the Krasnodar University of the Ministry
of Internal Affairs of Russia

Ф.Н. Зейналов,

кандидат юридических наук, доцент, начальник кафедры организации деятельности ГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова

С.М. Зырянов,

доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации

В.Д. Кондратьев,

доктор технических наук, профессор, профессор кафедры «Организация и безопасность движения, интеллектуальные транспортные системы» Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ)

В.В. Кузин,

Заслуженный юрист Российской Федерации, заместитель главного государственного инспектора безопасности дорожного движения Российской Федерации

В.И. Майоров,

доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры административной деятельности органов внутренних дел Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России

Р.Н. Минниханов,

доктор технических наук, профессор, президент Академии наук Республики Татарстан, директор ГБУ «Безопасность дорожного движения»

Д.В. Митрошин,

начальник ФКУ «Научный центр БДД МВД России»

К.В. Муравьев,

доктор юридических наук, доцент, заместитель начальника Орловского юридического института МВД России им. В.В. Лукьянова

Ю.И. Попугаев,

доктор юридических наук, доцент, начальник кафедры административного права Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

Б.В. Россинский,

Заслуженный юрист Российской Федерации, доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры административного права и процесса Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина

Н.В. Румянцев,

доктор юридических наук, доцент, главный научный сотрудник ФКУ НИИ ФСИН России

С.А. Синенко,

доктор юридических наук, доцент, начальник Академии управления МВД России

F.N. Zeinalov,

Candidate of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor, Head of the Department for Organizing the Activities of the Traffic Police of the Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov

S.M. Zyryanov,

Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Chief Researcher at the Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation

V.D. Kondratiev,

Doctor of Sciences in Technology, Professor, Professor of the Department «Organization and traffic safety, intelligent transport systems» Moscow Automobile and Road Construction State Technical University (MADI)

V.V. Kuzin,

Honored Lawyer of the Russian Federation, Deputy Chief State Inspector of Road Safety of the Russian Federation

V.I. Mayorov,

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

R.N. Minnikhanov,

Doctor of Sciences in Technology, Professor, President of the Academy of Sciences of the Republic of Tatarstan, Director of the State Budgetary Institution «Road Safety»

D.V. Mitroshin,

Head of Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation»

K.V. Muravyov,

Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor, Deputy Head of the Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov

Yu.I. Popugaev,

Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor, Head of the Department for Administrative Law of the Kikot Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia

B.V. Rossinsky,

Honored Lawyer of the Russian Federation, Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Professor of the Department of Administrative Law and Process Kutafin Moscow State Law University

N.V. Rumyantsev,

Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor, Chief Researcher Federal State Institution Research Institute of the Federal Penitentiary Service of Russia

S.A. Sinenko,

Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor, Head of the Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia

В.П. Уманская,
доктор юридических наук, доцент, профессор
Департамента публичного права факультета права
НИУ ВШЭ

М.Ю. Черников,
главный государственный инспектор безопасности
дорожного движения Российской Федерации

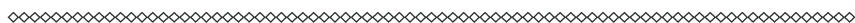
С.В. Шпорт,
доктор медицинских наук, генеральный директор
Федерального государственного бюджетного уч-
реждения «Национальный медицинский иссле-
довательский центр психиатрии и наркологии
им. В.П. Сербского» Министерства здравоохранения
Российской Федерации

V.P. Umanskaya,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor,
Professor of the Department of Public Law Faculty
of Law National Research University Higher School
of Economics

M.Yu. Chernikov,
Chief State Inspector of Road Safety of the Russian
Federation

S.V. Shport,
Doctor of Sciences in Medicine, General Director of the
Federal State Budgetary Institution «National Medical
Research Center for Psychiatry and Narcology named
after V.P. Serbsky» of the Ministry of Health of the
Russian Federation

ЗАРУБЕЖНЫЕ ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ / FOREIGN MEMBERS EDITORIAL BOARD



Г.А. Василевич,
Заслуженный юрист Республики Беларусь, член-кор-
респондент Национальной академии наук Респу-
блики Беларусь, доктор юридических наук, профессор,
заведующий кафедрой конституционного права юри-
дического факультета Белорусского государственного
университета

Ш.Т. Шукюров,
доктор философии по праву, доцент, доцент кафедры
Административной деятельности ОВД Академии
полиции МВД Азербайджанской Республики, пред-
ставитель в Научно-консультативном совете при
Совете министров внутренних дел государств-
участников Содружества Независимых Государств
от МВД Азербайджанской Республики

G.A. Vasilevich,
Honored Lawyer of the Republic of Belarus, Correspon-
ding Member of the National Academy of Sciences
of the Republic of Belarus, Doctor of Sciences
in Jurisprudence, Professor, Head of the Department
of Constitutional Law the Faculty of Law of the
Belarusian State University

Sh.T. Shukurov,
Doctor of Philosophy in Law, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Administrative
Activities of the Department of Internal Affairs of the
Academy of Police of the Ministry of Internal Affairs
of the Republic of Azerbaijan, Scientific Advisory Council
under the Council of Ministers of Internal Affairs of the
Commonwealth of Independent States from the Ministry
of Internal Affairs of the Republic of Azerbaijan

Журнал зарегистрирован службой
по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых
коммуникаций (Роскомнадзор)

Свидетельство о регистрации
средства массовой информации
ПИ № ФС 77-81177 от 02.06.2021

Журнал рекомендован
Высшей аттестационной комиссией
Министерства образования и науки
Российской Федерации для публикации
основных результатов диссертаций
на соискание ученой степени
доктора и кандидата наук

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ:

Федеральное казенное учреждение
«Научный центр БДД МВД России»
ул. Поклонная, д. 17, Москва, Россия, 121293
Тел.: 8 (499) 148-85-67

Редакция:

Главный редактор:

А.Ю. Якимов,
Заслуженный юрист Российской Федерации,
доктор юридических наук, профессор,
советник Президента Российского Союза
Автостраховщиков по вопросам безопасности
дорожного движения

Заместители главного редактора:

А.М. Прохорова,
заместитель начальника
ФКУ «Научный центр БДД МВД России»,
кандидат биологических наук, доцент

А.Д. Гордеева,
начальник отдела обеспечения научной
и редакционно-издательской деятельности
ФКУ «Научный центр БДД МВД России»,
кандидат юридических наук

Редактор: **Е.В. Марцого**
Компьютерная верстка: **А.А. Архаров**

Адрес редакции: ул. Поклонная, д. 17,
Москва, Россия, 121293

E-mail: ncbdd@bk.ru
www: http://нцбдд.мвд.рф

Мнение редакции может не совпадать с точкой
зрения авторов публикаций. Ответственность
за содержание публикаций и достоверность
фактов несут авторы материалов.

При перепечатке или воспроизведении матери-
алов журнала любым способом полностью или
частично ссылка на журнал обязательна.

Публикации журнала размещаются в открытом
доступе на сайтах *elibrary.ru*,
cyberleninka.ru, *нцбдд.мвд.рф*.
Журнал индексируется в РИНЦ.

Подписка по России:
«Пресса России» – индекс 85780.

Формат 60x84/8. Печать цифровая.
Физ печ. л. – 7,67. Усл. печ. л. – 7,67.
Номер подписан в печать 26.12.2023
Номер вышел в свет 27.12.2023
Тираж 200 экз.

План-график выпуска научных изданий
ФКУ «НЦ БДД МВД России» на 2023 г., поз. 19.

Бесплатно

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 2023. № 4 (31)

Содержание

УПРАВЛЕНИЕ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Дагаева М.В., Махмутова А.З., Чернышевский П.А. Основные
направления и правовое регулирование применения
искусственного интеллекта в области дорожного движения.....6

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, СВЯЗАННОЙ С ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

Васюков В.Ф., Митрошин Д.В. Отдельные аспекты нормативного
регулирования эксплуатации высокоавтоматизированных
транспортных средств 11

Исаев М.М. Некоторые вопросы совершенствования института
лицензирования перевозок пассажиров автобусами
в целях предупреждения неоднократных нарушений требований
по обеспечению безопасности дорожного движения..... 19

Заостровцев А.В., Марцого Е.В. Направления совершенствования
примерных программ подготовки водителей
транспортных средств 24

КОНТРОЛЬНО-НАДЗОРНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Быков А.И. Некоторые перспективы использования
цифровых технологий в предупреждении
дорожно-транспортных происшествий..... 30

АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ПРОИЗВОДСТВО ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Панкова О.В. Лишение права управления транспортными средствами
как вид административного наказания 34

УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ПРОИЗВОДСТВО ПО УГОЛОВНЫМ ДЕЛАМ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Подчерняев А.Н. Уголовная политика
в сфере обеспечения безопасности дорожного движения:
анализ тенденций 42

МЕЖДУНАРОДНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Сторожев С.А., Аристархова А.Н. Применение дорожных знаков, не
предусмотренных Конвенцией о дорожных знаках и сигналах
1968 года (российский и зарубежный опыт) 47

Лобачёва Л.П., Сальников С.П. Высокоавтоматизированные
транспортные средства и безопасность дорожного движения:
отдельные вопросы интеграции 53

Сайтходжаев Б.Х. Вопросы правового регулирования использования
средств индивидуальной мобильности в Кыргызской Республике 59

РЕЦЕНЗИИ

Зырянов С.М. Рецензия на монографию
К.С. Баканова, С.Н. Антонова, М.М. Исаева
«Административно-предупредительные меры
в области безопасности дорожного движения»..... 63

The journal is registered by the service for supervision in the field of communications, information and Communication Technologies and Mass (Roskomnadzor)

Certificate of registration of the mass media PI № FS 77-81177 dated 02.06.2021

Journal Recommended by the Higher Attestation Commission Ministry of Education and Science of the Russian Federation for publication of results of doctoral and candidate of theses

FOUNDER AND PUBLISHER:

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.: 8 (499) 148-85-67

Editorial board:

Editor-in-Chief of the journal:

A.Yu. Yakimov, Honored Lawyer of the Russian Federation, Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Advisor to the President of the Russian Association of Motor Insurers on Road Safety issues

Deputy Editors-in-Chief of the journal:

A.M. Prokhorova, Deputy head of the Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», Candidate of Sciences in Biology, Associate Professor

A.D. Gordeeva, Head of the Department for Scientific and Editorial and Publishing Activities of the Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», Candidate of Sciences in Jurisprudence

Editor: **E.V. Martsoga**
Computer layout: **A.A. Arkharov**

Editorial address: ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121293
E-mail: ncbdd@bk.ru
www: http://ncbdd.mvd.pf

Editorial opinion may not coincide with the point of view of the authors of the publications. The authors of the materials are responsible for the content of the publications and the reliability of the facts. When using the material, the address/link of the journal must be noted.

The publications are available in open access at *elibrary.ru, cyberleninka.ru, ncбдд.мвд.рф*. The journal is indexed in Russian Science Citation Index.

Subscription in Russia: «Press of Russia» – index 85780.

The format is 60x84/8. Digital printing. Printers sheet – 7,67. Conventional printed sheet – 7,67.

Passed for printing 26.12.2023

Published 27.12.2023

Circulation 200 copies.

Schedule of publication 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. 19.

Free

**ROAD SAFETY
2023. № 4 (31)**

Contents

MANAGEMENT OF ROAD SAFETY

Dagaeva M.V., Makhmutova A.Z., Chernyshevskij P.A. Main directions and legal regulation of the use of artificial intelligence in the field of traffic 12

**LEGAL REGULATION OF ACTIVITIES,
TRAFFIC RELATED**

Vasyukov V.F., Mitroshin D.V. Selected aspects of regulatory regulation of the operation of highly automated vehicles..... 17

Isaev M.M. Some questions improving the institute for licensing passenger transportation by buses in order to prevent repeated violations of road safety requirements 23

Zaostrovstev A.V., Martsoga E.V. Directions for improving sample training programs for vehicle drivers 24

MEANS OF CONTROL AND SUPERVISION OF ROAD SAFETY

Bykov A.I. Some prospects for the use of digital technologies in the prevention of road accidents..... 30

**ADMINISTRATIVE LIABILITY AND LEGAL PROCEEDINGS
ON ADMINISTRATIVE VIOLATIONS OF ROAD TRAFFIC**

Pankova O.V. Deprivation of the right to drive vehicles as a type of administrative punishment 34

**CRIMINAL LIABILITY AND PROCEEDINGS
IN CRIMINAL CASES INVOLVING ROAD TRAFFIC**

Podchernyaev A.N. Criminal policy in the field of road safety: trend analysis 42

**INTERNATIONAL ACTIVITY AND FOREIGN PRACTICES
OF ROAD TRAFFIC**

Storozhev S.A., Aristarkhova A.N. Use of road signs, not provided by the Convention on road signs and signals of 1968 (russian and foreign experience)..... 47

Lobacheva L.P., Salnikov S.P. Highly automated vehicles and road safety: selected integration issues..... 53

Saytkhodjaev B. Kh. Issues of legal regulation of use means of individual mobility in the Kyrgyz Republic 59

REVIEWS

Zyryanov S.M. Review of the monography K.S. Bakanov, S.N. Antonov, M.M. Isaev «Administrative and preventive measures in the field of road safety» 64

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ И ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРИМЕНЕНИЯ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ¹Мария Витальевна Дагаева, ²Алиса Зуфаровна Махмутова, ³Павел Андреевич Чернышевский^{1,2,3}Государственное бюджетное учреждение «Безопасность дорожного движения»^{1,2,3}its.center.kzn@gmail.com

Аннотация. В статье приводится обзор правового регулирования технологий искусственного интеллекта с точки зрения их использования в приложениях интеллектуальных транспортных систем. Рассмотрена связь приложений интеллектуальных транспортных систем и технологий искусственного интеллекта и машинного обучения. Представлен обзор состояния правового регулирования технологии искусственного интеллекта на международном и отечественном уровнях.

Ключевые слова: интеллектуальные транспортные системы, искусственный интеллект, законодательство

Для цитирования: Дагаева М.В., Махмутова А.З., Чернышевский П.А. Основные направления и правовое регулирование применения искусственного интеллекта в области дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 4. С. 6-10.

Original article

**LEGAL REGULATION OF ARTIFICIAL INTELLIGENCE
IN THE FIELD OF TRANSPORT SYSTEMS**¹Maria V. Dagaeva, ²Alisa Z. Makhmutova, ³Pavel A. Chernyshevskiy^{1,2,3}State budgetary institution «Road Safety»^{1,2,3}its.center.kzn@gmail.com

Abstract. In this paper we provide an overview of the legislative regulation of Artificial Intelligence technologies from the point of view of its use in Intelligent Transport Systems (ITS) applications. In the first part of the article we discuss the connection between Intelligent Transport Systems applications and Artificial Intelligence technologies and machine learning technologies. In the second part we provide an overview of the current level of AI legislative regulation at the international and domestic level.

Key words: intelligent transport systems, artificial intelligence, legislation

For citation: Dagaeva M.V., Makhmutova A.Z., Chernyshevskiy P.A. Main directions and legal regulation of the use of artificial intelligence in the field of traffic // Road Safety. 2023. № 4. P. 6-10.

Под искусственным интеллектом (далее – ИИ) понимается область разработки компьютерных систем, обладающих возможностями, традиционно ассоциируемыми с человеческим разумом, например, понимание языка, обучение, логическое мышление и т.п. [1].

Далее мы будем считать приведенное определение из [1] достаточным для постановки проблем и обозначения ключевых тенденций. Однако нужно отметить, что с точки зрения права данное определение требует уточнений, поскольку не дает ответа на вопрос, например, о наличии прав у ИИ, наделении его статусом личности (что ведет к проблеме ответственности ИИ). Таким образом, проблемы терминологии являются отдельной темой для исследований [2, 3] и в настоящем исследовании затрагиваться не будут.

Стремительное развитие цифровых технологий и интернета во все сферы человеческой деятельности, а также увеличение вычислительной мощности компьютеров в значительной степени способствовали росту мирового рынка ИИ за последние несколько лет.

Несмотря на новизну и еще нераскрытый потенциал, ИИ уже влияет на производительность труда, сокращая занятость населения в различных сферах деятельности.

С одной стороны, наблюдается широкая перспектива и безграничные возможности ИИ, но, с другой – технология может стать источником многочисленных проблем [3], а именно: угроза наруше-

ния конфиденциальности пользователей и их данных, экономические и социальные риски (рост безработицы, этичность и т.п.), безопасность граждан (рост искусственно сгенерированной дезинформации).

Данные факторы, которые справедливы и в отношении транспортных систем, являются важной причиной для регулирования применения ИИ и адаптации существующих цифровых законов.

Основные направления применения искусственного интеллекта в области дорожного движения

1. Роль интеллектуальных транспортных систем в решении актуальных проблем в области дорожного движения

Внедрение конкретных решений ИИ именно на транспорте повлечет за собой глобальные экономические и социальные изменения.

На текущий момент среди проблем в этой сфере можно выделить неэффективность существующих дорожно-транспортных сетей, что приводит к заторам, неправильное планирование и управление транспортными потоками, недостаточный уровень безопасности дорожного движения, высокий уровень загрязнения окружающей среды транспортом, а также несоответствие между транспортным спросом и предложением в крупных агломерациях.

Приложения интеллектуальных транспортных систем (далее – ИТС) призваны помочь в решении обозначенных выше проблем.

В основе их работы – информация, которая собирается, обрабатывается и интегрируется с помощью информационных, коммуникационных и управленческих технологий, встроенных в транспортное средство или дорожную инфраструктуру.

Проведенное в 2015 году исследование [4] выделяет четыре основные области применения приложений ИТС с использованием технологий и алгоритмов ИИ (рис. 1):

- автономное вождение;
- информационно-развлекательная система и комфорт;
- организация дорожного движения;
- безопасность дорожного движения.



Рисунок 1 – Классификация приложений ИТС

2. Высокоавтоматизированные транспортные средства

ИИ является жизненно важным компонентом систем автоматизированного вождения, поскольку способен эффективно и в режиме реального времени обрабатывать множество потоков данных, получаемых из физического и цифрового окружения автомобиля, от других автомобилей и инфраструктуры, а также принимать оптимальные решения при построении траектории, выборе скорости и т.д.

Например, если беспилотный автомобиль обнаружит пешехода, переходящего дорогу, вполне возможно применение алгоритма ИИ для определения наилучшего варианта действий – замедление или полная остановка.

Высокоавтоматизированные транспортные средства (далее – ВАТС) могут использовать ИИ для прогнозирования поведения других участников дорожного движения, например пешеходов и других транспортных средств.

Технологии распознавания образов используются вместе с обработкой изображений для автоматического анализа окружения, обнаружения происшествий и выявления информации об изменении в окружении [5].

Такая методика машинного обучения (разновидность алгоритмов ИИ), как кластеризация на основе собранных исторических данных, может использоваться для идентификации конкретных типов водителей. Более того, ИИ может быть имплементирован и в производство автомобилей для формирования новых моделей, средств и форм изготовления ТС [6].

3. Информационно-развлекательная система транспортного средства

Современная концепция мобильности, в частности сервисный подход, уже не рассматривает автомобиль как просто механическое средство передвижения, доставляющее человека из пункта А в пункт Б.

Информационно-развлекательные технологии на базе искусственного интеллекта произвели революцию в различных аспектах вождения, сделав его

более персонализированным, эффективным и комфортным.

Например, алгоритмы машинного обучения могут анализировать музыкальные предпочтения водителя, настройки климат-контроля и регулировки сидений, автоматически настраивая соответствующие параметры.

Такой уровень персонализации с учетом индивидуальных потребностей обеспечивает более комфортное вождение.

Значительные достижения в области технологии распознавания голоса позволили водителям взаимодействовать с автомобилем без помощи рук, используя сложные голосовые команды, что позволяет меньше отвлекаться во время вождения. Системы распознавания голоса могут понимать сложные команды и реагировать соответствующим образом.

Предполагается, что возможности ИИ в автомобильных информационно-развлекательных системах будут только расширяться. Некоторые автомобили уже оснащены виртуальными помощниками на базе ИИ, которые могут рекомендовать варианты развлечений в зависимости от настроения, физического состояния или предпочтений водителя, создавая более спокойную и комфортную атмосферу при поездке и предоставляя персонализированные и увлекательные развлечения в пути.

4. Организация дорожного движения

Алгоритмы ИИ и машинного обучения успешно применяются для оптимизации транспортной сети. На контролируемых перекрестках устанавливаются адаптивные системы контроля, которые динамически, в режиме реального времени, оптимизируют смену сигналов светофорного управления в зависимости от интенсивности потоков.

Для решения этой задачи успешно применяются алгоритмы обучения с подкреплением на базе нейронных сетей. Например, в статье М.В. Федотова, Д.Н. Маряшиной, Н.В. Андреянова [7] рассмотрена архитектура аппаратного-программного комплекса, реализующего нейросетевую модель для адаптивного управления светофорами в Казани.

Применение алгоритмов машинного обучения в приложениях для парковки позволяет отслеживать доступность парковочных мест, оповещать водителя об освободившихся местах, иногда даже с возможностью бронирования самого места. Устранение необходимости искать на парковке свободное место, а также заблаговременный поиск доступных мест помогают уменьшить поток движения транспорта и загрязнение окружающей среды [8].

5. Обеспечение безопасности дорожного движения

Обнаружение и предотвращение несчастных случаев является эффективной профилактической стратегией, которая может значительно улучшить безопасность дорожного движения.

Система предотвращения дорожно-транспортных происшествий позволяет оповещать водителей о критических ситуациях и позволяет им действовать оперативно.

Машинное обучение оказалось особенно полезным в выявлении дорожно-транспортных происшествий, а также закономерностей, которые могут к ним привести.

Повысить безопасность дорожного движения способны продвинутой видеоналитикой с применением сверточных нейронных сетей. В статье Р.Н. Минниханова, И.В. Аникина, А.Р. Мордановой [9]

предлагается подход, позволяющий в режиме реального времени определять аномальные траектории движения транспортных средств на видеопотоках с городских камер видеонаблюдения, а в статье Р.Н. Минниханова, И.В. Аникина, М.В. Дагаевой [10] описан программный комплекс поддержки принятия решений для определения факта нарушения правил дорожного движения.

Поскольку состояние дороги непосредственно влияет на многие аспекты транспортировки, обнаружение дорожных аномалий имеет важное значение для транспортных средств: неудовлетворительные дорожные условия могут привести к заторам на дорогах, повреждениям автомобилей и дорожно-транспортным происшествиям.

В исследовании 2017 года [11] предложен метод на основе сверточных нейронных сетей для выявления трещин бетона на фотографиях, сделанных ручной камерой в условиях нестабильного освещения. Такой метод можно применить в приложении, которое будет обнаруживать выбоины и неровности на дороге и предупреждать водителя.

Анализ видеоизображений может помочь при оценке функционального состояния водителей [12]. Камеры и датчики на базе ИИ также могут обнаруживать признаки сонливости или рассеянности водителя и предупреждать его о необходимости принятия необходимых мер предосторожности.

Правовое регулирование искусственного интеллекта в транспортной отрасли

1. Правовое регулирование применения искусственного интеллекта на международном уровне

Рассмотренные примеры свидетельствуют о том, что в сфере транспорта ИИ находит все больше приложений и под управлением компьютера переходит все большее число объектов транспортной инфраструктуры, а значит, и принимаемые ИИ неправильные решения могут нанести большой ущерб.

Это приводит к потребности создания нормативно-правовой базы, и часть государств уже выдвигают проекты общих законов по ИИ, например, Закон Евросоюза об искусственном интеллекте [2].

Данный закон разделяет все основанные на ИИ системы и инструменты по уровню риска – от низкого до неприемлемого, к которым, например, будут относиться системы социального скоринга – классификации людей на основе их социального поведения или личных характеристик.

Подобные системы будут запрещены. Также запрету подлежит нецелевое извлечение изображений лиц из Интернета или записей с камер видеонаблюдения для создания баз данных распознавания лиц (нарушение права на неприкосновенность частной жизни).

К ИИ высокого риска относятся системы, которые наносят значительный вред здоровью, безопасности, фундаментальным правам людей или окружающей среде (применяемые для влияния на исход выборов, а также рекомендуемые системы, используемые платформами социальных сетей, число пользователей которых превышает 45 млн, и т.д.).

Однако для поддержки инноваций добавлены исключения для исследовательской деятельности и компонентов ИИ, предоставляемых по лицензиям с открытым исходным кодом.

Существует большое количество отдельных документов рекомендательного характера, изданных

различными организациями и государственными комиссиями [13], из которых наиболее значимыми можно отметить Белую книгу искусственного интеллекта – европейский подход к совершенству и доверию Европейского союза [2], Инновационный подход по регулированию искусственного интеллекта в Англии и Проект Билля о правах искусственного интеллекта в США [14].

В последнем документе приведена рекомендация по использованию только проверенных данных высокого качества, то есть актуальных и адаптированных к поставленной задаче, что должно подтверждаться соответствующими исследованиями.

Обзор документов, принятых в других странах, приведен, например, в статьях А.И. Медведева [2] и А.Р. Атабекова [13].

Наибольший вопрос вызывает, конечно же, доверие компьютеру полного управления автомобилем, и здесь имеется множество правовых и этических противоречий.

Несмотря на это, многие государства уже включают ВАС в основу будущей транспортной политики и издают соответствующие регулирующие нормативные акты и законы [15].

Хотя напрямую использование ИИ в системах управления автомобилем не регламентируются, имеются достаточно четкие требования к движению автомобиля: определение внештатных ситуаций, взаимодействие с участниками дорожного движения, распознавание дорожных знаков, безопасное маневрирование.

Примечательно, что Комиссия по этике автономного и подключенного вождения Германии постулирует следующий фундаментальный принцип – безопасность человека ставится выше ущерба собственности и животным, а при аварийной ситуации автомобиль не должен ставить кого-либо в приоритет.

Много усилий сосредоточено в области стандартизации ИИ [16]: международной организацией по стандартизации ИСО создана объединенная рабочая группа № 42 «Искусственный интеллект» (ISO/IEC JTC 1/SC 42 Artificial Intelligence, 20 разработанных стандартов), Европейским комитетом по стандартизации создана аналогичная рабочая группа № 21 (CEN-CENELEC JTC 21 Artificial Intelligence).

Активно вовлечены в работу Сектор стандартизации электросвязи МСЭ, Институт инженеров электротехники и электроники (стандарты серии IEEE P7000) и др.

2. Правовое регулирование применения искусственного интеллекта в Российской Федерации

Россия одной из первых стран в мире начала развивать направление по регулированию ИИ. В 2019 году цели и основные задачи развития ИИ в Российской Федерации были зафиксированы в Национальной стратегии ИИ (далее – Стратегия) [17].

В ст. 21 Стратегии одним из факторов развития хозяйственной деятельности отмечено использование интеллектуальных систем логистики. В ст. 8 отмечаются две главные особенности ИИ: необходимость корректного набора данных и сложность интерпретации работы алгоритмов ИИ.

Зависимость алгоритмов ИИ от обучающих наборов данных делает их уязвимыми для так называемого «враждебного (сопоставительного) машинного обучения», с помощью которого можно, например, «обучить» алгоритмы ИИ ошибочно распознавать дорожные знаки [18].

Сложность интерпретации, известная также как проблема объяснимости, снижает доверие к принимаемым ИИ решениям.

Эта проблема, а также проблемы ответственности за причинение вреда с использованием ИИ, защиты персональных данных, границ применения ИИ отмечены в утвержденной Правительством Российской Федерации в 2020 году Концепции регулирования ИИ [19].

В ней же были обозначены основные подходы для законодательного регулирования: механизмы упрощенного внедрения продуктов с ИИ, юридическая ответственность за применение ИИ, разработка и уточнение терминов, обеспечение информационной безопасности.

В 2021 году на национальном уровне был подписан Кодекс этики искусственного интеллекта [20], который в рекомендательном характере устанавливает общие этические принципы и стандарты поведения для участников отношений в сфере ИИ: главный приоритет развития технологий ИИ – защита интересов и прав людей и отдельного человека, ответственность за применение ИИ несет человек и т.д.

Количество подписантов Кодекса в настоящий момент составляет 234 организации, среди которых коммерческие предприятия, университеты и научно-исследовательские институты из различных регионов страны.

Разработкой стандартов по ИИ в России занимается ТК 164 «Искусственный интеллект», аналогичный упомянутой ранее рабочей группе ИСО. На данный момент опубликован 51 стандарт, из которых 13 относятся к интеллектуальным транспортным системам, включая 8 стандартов по применению ИИ в ВАСМ [21].

В заключение отметим, что в статье описаны возможности ИИ для построения ИТС и текущая ситуация в поле правового регулирования ИИ. ИТС является одним из важных инструментов для решения насущных вопросов в транспортной отрасли, и в этом исследовании рассмотрены решения конкретных проблем с помощью алгоритмов ИИ.

Однако приложения с использованием технологий ИИ поднимают множество этических, социальных, экономических и юридических вопросов.

Они сталкиваются с проблемами кибербезопасности и конфиденциальности данных, особенно в автономных транспортных средствах, что требует создания нормативно-правовой базы и принятия мировых и национальных стандартов.

Список источников

1. Barr A., Feigenbaum E.A. *The Handbook of Artificial Intelligence*. Stanford, California: HeurisTech Press, Los Altos, California: William Kaufmann, 1981. P. 363.
2. Медведев А.И. Правовые аспекты искусственного интеллекта и смежных технологий // Журнал Суда по интеллектуальным правам. 2022. Вып. 4(38). С. 48–63.
3. Lee J. Artificial Intelligence and Human Rights: Four Realms of Discussion: Summary of Remarks // Proceedings of the ASIL Annual Meeting. 2020. P. 242–245.
4. Hamida E.B., Noura H., Znaidi W. Security of Cooperative Intelligent Transport Systems: Standards, Threats Analysis and Cryptographic Countermeasure // Electronics. 2015. Vol. 4(3). P. 380–423.
5. Morooka F.E., Junior A.M., Sigahi T.F.A.C. et al. Deep Learning and Autonomous Vehicles: Strategic Themes, Applications, and Research Agenda Using SciMAT and Content-

Centric Analysis, a Systematic Review // Machine Learning and Knowledge Extraction. 2023. Vol. 5(3). P. 763–781.

6. Li B.H., Hou B.C., Yu W.T. Applications of Artificial intelligence in intelligent manufacturing: a review // Front. Inf. Technol. Electr. Eng. 2017. Vol. 18 (1). P. 86–96.

7. Федотов М.В., Маряшина Д.Н., Андреев Н.В. и др. Адаптивное управление перекрестками с использованием имитационного моделирования и искусственного интеллекта // Международный форум KAZAN DIGITAL WEEK – 2023: сборник материалов. Казань: ГБУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности», 2023. ч. 1. С. 103–109.

8. Arthurs P., Gillam L., Krause P. et al. Taxonomy and survey of edge cloud computing for intelligent transportation systems and connected vehicles // IEEE Trans. Intell. Transp. Syst. 2021. Vol. 23. P. 6206–6221.

9. Minnikhanov R., Anikin I., Mardanova A. et al. Evaluation of the Approach for the Identification of Trajectory Anomalies on CCTV Video from Road Intersections // Mathematics. 2022. Vol. 10. 388 p.

10. Минниханов Р.Н., Аникин И.В., Дагаева М.В. и др. Программный комплекс поддержки принятия решений для определения факта нарушения ПДД по траектории транспортного средства на видеоизображении // Моделирование, оптимизация и информационные технологии. 2023. Т. 11(1). DOI: 10.26102/2310-6018/2023.40.1.016.

11. Cha Y.J., Choi W., Büyüköztürk O. Deep learning-based crack damage detection using convolutional neural networks // Comput.-Aided Civ. Infrastruct. Eng. 2017. Vol. 32. P. 361–378.

12. Курбанов Б., Катаев А.С. Сверточная нейросетевая система оценки усталости человека по выражению лица // Научно-технический вестник Поволжья. 2023. № 7. С. 70–73.

13. Атабеков А.Р. Модельные подходы к интеграции искусственного интеллекта в сферу публичных правоотношений в России на базе сравнительного исследования опыта зарубежных стран // RUDN Journal of Law. 2023. Т. 27. № 3. С. 686–699.

14. Mackenzie-Gray S.R., Abrusci E. Automated Decision-Making and the Challenge of Implementing Existing Laws // VerfBlog, 2023/10/05 // URL: <https://verfassungsblog.de/automated-decision-making-and-the-challenge-of-implementing-existing-laws/>, DOI: 10.17176/20231005-233624-0 (дата обращения: 14.11.2023).

15. Eastman, Collins, Jones et al. A Comparative Look at Various Countries' Legal Regimes Governing Automated Vehicles // J.L. & Mob. 2023. Vol. 2.

16. Rolling Plan for ICT standardization // URL: <https://joinup.ec.europa.eu/collection/rolling-plan-ict-standardisation/artificial-intelligence-rp2023> (дата обращения: 14.11.2023).

17. Указ Президента РФ от 10 октября 2019 г. № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации» // СПС «ГАРАНТ» (дата обращения: 14.11.2023).

18. Biggioa B., Rolia F. Patterns W. Ten Years after the rise of adversarial machine learning // URL: <https://arxiv.org/pdf/1712.03141.pdf> (дата обращения: 14.11.2023).

19. Распоряжение Правительства РФ от 19 августа 2020 г. № 2129-р «Об утверждении Концепции развития регулирования отношений в сфере технологий искусственного интеллекта и робототехники на период до 2024 года» // СПС «ГАРАНТ» (дата обращения: 14.11.2023).

20. Кодекс этики в сфере искусственного интеллекта // URL: <https://ethics.a-ai.ru/> (дата обращения: 14.11.2023).

21. Официальный сайт технического комитета по стандартизации № 164 «Искусственный интеллект» // URL: <https://tc164.ru/> (дата обращения: 14.11.2023).

References

1. Barr A., Feigenbaum E.A. The Handbook of Artificial Intelligence. Stanford, California: HeurisTech Press, Los Altos, California: William Kaufmann, 1981. P. 363.
2. Medvedev A.I. Legal aspects of artificial intelligence and related technologies // Journal of the Intellectual Rights Court. 2022. Iss. 4 (38). P. 48–63.
3. Lee J. Artificial Intelligence and Human Rights: Four Realms of Discussion: Summary of Remarks // Proceedings of the ASIL Annual Meeting. 2020. 114. P. 242–245.
4. Hamida EB., Noura H., Znaidi W. Security of Cooperative Intelligent Transport Systems: Standards, Threats Analysis and Cryptographic Countermeasure // Electronics. 2015. Vol 4(3). P. 380–423.
5. Morooka F.E., Junior A.M., Sigahi T.F.A.C. et al. Deep Learning and Autonomous Vehicles: Strategic Themes, Applications, and Research Agenda Using SciMAT and Content-Centric Analysis, a Systematic Review // Machine Learning and Knowledge Extraction. 2023. Vol. 5(3). P. 763–781.
6. Li B.H., Hou B.C., Yu W.T. Applications of Artificial intelligence in intelligent manufacturing: a review // Front. Inf. Technol. Electr. Eng. 2017. Vol. 18(1). P. 86–96.
7. Fedotov M.V., Maryashina D.N., Andreyanov N.V. et al. Adaptive control of intersections using simulation modeling and artificial intelligence // International Forum KAZAN DIGITAL WEEK 2023. Kazan: State budgetary institution «Research Center for Life Safety», 2023. Part 1. P. 103–109.
8. Arthurs P., Gillam L., Krause P., et al. A taxonomy and survey of edge cloud computing for intelligent transportation systems and connected vehicles // IEEE Trans. Intell. Transp. Syst. 2021. Vol. 23. P. 6206–6221.
9. Minnikhanov R., Anikin I., Mardanova A., Dagaeva M., Makhmutova A., Kadyrov A. Evaluation of the Approach for the Identification of Trajectory Anomalies on CCTV Video from Road Intersections // Mathematics. 2022. Vol. 10. P. 388.
10. Minnikhanov R.N., Anikin I.V., Dagaeva M.V. et al. Decision support system for detecting traffic violations based on vehicle's trajectory // Modeling, Optimization and Information Technology. 2023. 11(1). DOI: 10.26102/2310-6018/2023.40.1.016.
11. Cha Y.J., Choi W., Büyüköztürk O. Deep learning-based crack damage detection using convolutional neural networks // Comput.-Aided Civ. Infrastruct. Eng. 2017. Vol. 32. P. 361–378.
12. Kurbanov B., Katasev A.S. Convolutional neural network system for assessing human fatigue by facial expression // Scientific and Technical Bulletin of the Volga Region. 2023. № 7. P. 70–73.
13. Atabekov A.R. Modeling approaches to AI integration into public relations in Russia as per comparative research of foreign countries' experience // RUDN Journal of Law. 2023. Vol. 27. № 3. P. 686–699.
14. Mackenzie-Gray S.R., Abrusci E. Automated Decision-Making and the Challenge of Implementing Existing Laws // VerfBlog, 2023/10/05 // URL: <https://verfassungsblog.de/automated-decision-making-and-the-challenge-of-implementing-existing-laws/>, DOI: 10.17176/20231005-233624-0 (date of access: 14.11.23).
15. Eastman, Collins, Jones et al. A Comparative Look at Various Countries' Legal Regimes Governing Automated Vehicles // J. L. & Mob. 2023. Vol. 2.
16. Rolling Plan for ICT standardization // URL: <https://joinup.ec.europa.eu/collection/rolling-plan-ict-standardisation/artificial-intelligence-rp2023> (date of access: 14.11.23).
17. Decree of the President of the Russian Federation dated 10.10.2019 № 490 «On the development of artificial intelligence in the Russian Federation» // Legal reference system «GARANT» (date of access: 14.11.23).
18. Biggio B., Rolia F. Patterns W. Ten Years after the rise of adversarial machine learning // URL: <https://arxiv.org/pdf/1712.03141.pdf> (date of access: 14.11.2023).
19. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 19.08.2020 № 2129-r «On approval of the Concept for the development of regulation of relations in the field of artificial intelligence and robotics technologies for the period until 2024» // Legal reference system «GARANT» (date of access: 14.11.23).
20. Code of Ethics in the Field of Artificial Intelligence // URL: <https://ethics.a-ai.ru/> (date of access: 14.11.23).
21. Official website of the technical committee for standardization № 164 «Artificial Intelligence» // URL: <https://tc164.ru/> (date of access: 14.11.23).

Информация об авторах

М.В. Дагаева – начальник Центра разработки и сопровождения информационных систем государственного бюджетного учреждения «Безопасность дорожного движения»

А.З. Махмутова – главный специалист Центра «Интеллектуальные транспортные системы» государственного бюджетного учреждения «Безопасность дорожного движения»

П.А. Чернышевский – специалист первой категории Центра разработки и сопровождения информационных систем государственного бюджетного учреждения «Безопасность дорожного движения»

Контакты: ул. Оренбургский тракт, д. 5, Казань, Россия, 420059

Information about the authors

M.V. Dagaeva – Head of the Center for development and maintenance of information systems of the state budgetary institution «Road Safety»

A.Z. Makhmutova – Chief specialist of the Center «Intelligent transport systems» of the state budgetary institution «Road Safety»

P.A. Chernyshevskiy – Specialist of the first category of the Center for development and maintenance of information systems of the state budgetary institution «Road Safety»

Contacts: ul. Orenburgiy tract, d. 5, Kazan, Russia, 420059

Статья поступила в редакцию 15.11.2023; одобрена после рецензирования 22.11.2023; принята к публикации 29.11.2023.

The article was submitted 15.11.2023; approved after reviewing 22.11.2023; accepted for publication 29.11.2023.

ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ НОРМАТИВНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

¹Виталий Федорович Васюков, ²Дмитрий Викторович Митрошин

^{1,2}Научный центр БДД МВД России

¹vvf0109@yandex.ru

²mitroshin@gibdd.ru

Аннотация. В настоящее время на территории Российской Федерации реализуется второй этап экспериментальной эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на дорогах общего пользования. В рамках действия особых режимов, установленных решениями Правительства Российской Федерации, использование «беспилотных» транспортных средств разрешено на территории более чем 30 регионов. При этом на отдельных территориях разрешается тестирование транспортных средств, управляемых в дистанционном режиме.

С одной стороны, это свидетельствует о развитии в нашей стране технологий автоматизированного вождения как общемировой тенденции, с другой – определяет формирование целого пласта проблем, которые могут уже в скором времени возникнуть у правоприменителей. В статье затрагиваются отдельные аспекты установления ответственности за правонарушения в области обеспечения безопасности дорожного движения при эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, в частности, проводится анализ международного, национального и зарубежного правового регулирования участия в дорожном движении автоматизированного транспорта.

Ключевые слова: правонарушение, безопасность дорожного движения, высокоавтоматизированные транспортные средства, нормативное регулирование

Для цитирования: Васюков В.Ф., Митрошин Д.В. Отдельные аспекты нормативного регулирования эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств // Безопасность дорожного движения. 2023. № 4. С. 11-18.

Original article

SELECTED ASPECTS OF REGULATORY REGULATION OF THE OPERATION OF HIGHLY AUTOMATED VEHICLES

¹Vitaly F. Vasyukov, ²Dmitry V. Mitroshin

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

¹vvf0109@yandex.ru

²mitroshin@gibdd.ru

Abstract. Currently, the second stage of experimental operation of highly automated vehicles on public roads is being implemented on the territory of the Russian Federation. As part of the special regimes established by decisions of the Government of the Russian Federation, the use of “unmanned” vehicles is permitted in more than 30 regions. At the same time, testing of remotely controlled vehicles is allowed in certain territories.

On the one hand, this indicates the development of automated driving technologies in our country as a global trend, on the other hand, it determines the formation of a whole layer of problems that may soon arise for law enforcement officers. The article touches on certain aspects of establishing liability for offenses in the field of road safety during the operation of highly automated vehicles, in particular, it analyzes the international, national and foreign legal regulation of the participation of automated vehicles in road traffic.

Keywords: offense, road safety, highly automated vehicles, regulatory framework

For citation: Vasyukov V.F., Mitroshin D.V. Selected aspects of regulatory regulation of the operation of highly automated vehicles // Road Safety. 2023. № 4. P. 11-18.

Неумолимое развитие и внедрение информационных технологий определяет новые реалии жизни, когда для решения социальных и экономических задач повсеместно стали использоваться автоматизированные системы, базирующиеся на работе искусственного интеллекта.

Выступая 16 июня 2023 года на Петербургском международном экономическом форуме, В.В. Путин отметил, что «крайне важно повысить темпы автоматизации добывающей, обрабатывающей промышленности, сельского хозяйства, транспорта и логистики, торговли и многих других сфер» [1].

В этой связи стратегически важным для государства становится решение вопросов нормативного регулирования как основополагающего элемента безопасности транспортной отрасли.

Не является исключением и система безопасности дорожного движения (далее – БДД), важным сегментом которой как в России, так и за рубежом стали технологии автоматизированного вождения.

Транспортные средства с функциями автоматизированного управления уже не вызывают удивление

в обществе. В качестве первого этапа автоматизации водительских функций можно рассматривать системы «помощи водителю», которые получили широкое распространение в продукции автоконцернов (например, Tesla Autopilot, Mercedes-Benz Drive Pilot, Audi Traffic Jam Assist, Cadillac Super Cruise и др.). Причем существенные различия в идеологии и технологических решениях автоматизации обусловили необходимость их сегментации.

В 2018 году Международным обществом инженеров автомобильной промышленности (SAE) было установлено шесть уровней автоматизации транспортных средств, разделяющихся между собой по критерию распределения задач динамического вождения между водителем и транспортным средством.

На протяжении нескольких лет высокоавтоматизированные транспортные средства (далее – ВАТС) уже осуществляют перевозку людей и грузов в тестовом режиме.

Существенных успехов в этой области добились российские инженеры из компаний «Яндекс.Испытания», «КАМАЗ», «Сбер» и др. В зарубежных странах

передовые позиции заняли компании Waymo и AutoX, запустившие в 2021 году проекты роботакси (такси без водителя), соответственно на улицах Феникса (США) и Шэньчжэня (Китай).

В нашей стране большее количество ВАТС (по классификации SAE) используются компанией ООО «Яндекс.Испытания» при реализации экспериментальных проектов беспилотных такси и большегрузных транспортных средств.

Однако дальнейшее развитие технологий ВАТС стало сопровождаться рядом проблем, главная из которых заключается в отсутствии надлежащего нормативного правового регулирования эксплуатации ВАТС в условиях отсутствия в них водителя.

Дело в том, что в условиях использования ВАТС 1, 2 и 3 уровней водитель является неотъемлемым компонентом системы «водитель – автомобиль – дорога – среда», которая на протяжении десятилетий является фундаментом для создания условий обеспечения БДД.

В условиях использования ВАТС 4 уровня, а в перспективе и 5 уровня отсутствие водителя в новой системе «автомобиль – дорога – среда» обусловит необходимость создания условий взаимодействия автоматизированных транспортных средств с условным водителем внутри.

Первые прецеденты гибели людей при дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП) с участием автоматизированных ТС стали формировать у юридической общественности обостренные опасения существования значительных упущений в проработке вопросов привлечения к ответственности лиц при эксплуатации ВАТС [2].

В данном контексте значительный резонанс приобрело решение судьи Окружного суда округа Палм-Бич Скотта Рида от 22 ноября 2023 года по иску от супруги погибшего за рулем Tesla 3 Стивена Бэннера при столкновении с большегрузным транспортным средством компании FirstFleet, Inc.

В ходе расследования Национальным советом по безопасности на транспорте США (далее – NTSB) было установлено, что водитель легкового автомобиля, двигавшегося со скоростью 69 миль/ч по шоссе 441 (US 441, Делрей Бич, округ Палм Бич, штат Флорида), допустил столкновение с полуприцепом грузового автомобиля, который стал перестраиваться в правую полосу движения для поворота на второстепенную дорогу.

В результате столкновения Tesla 3, проехав под поворачивающим полуприцепом, получила значительные повреждения верхней части кузова (крыша была полностью снесена). Отсутствие тормозного пути на месте ДТП свидетельствовало о неиспользовании тормозной системы легковым автомобилем.

По итогам расследования экспертной группой NTSB было установлено, что причиной ДТП стали конструктивные особенности системы частичной автоматизации Tesla, которая позволила водителю отвлечься от управления ТС. При этом в пресс-релизе отчета о расследовании отмечается, что в NTSB отсутствует методика проверки соблюдения производителями приемлемых системных мер предосторожности для автомобилей с возможностями автоматизации 2-го уровня, что также повлияло на ход расследования [3].

Решение судьи Скотта Рида основывалось как на результатах расследования NTSB, так и на изучении аналогичного случая, произошедшего 7 мая 2016 года, когда Tesla также столкнулась с автопоездом, начавшим поворот. При этом тормозные системы не активировались, машина, проехав под прицепом, осталась без крыши, после чего съехала с дороги и наехала на столб линии электропередач [4].

Фактически впервые за всю историю рассмотрения смертельных случаев использования «автопилота» в автомобилях Tesla в ходе судебных разбирательств судьей были установлены «разумные доказательства» («reasonable evidence») того, что исполнительный директор Tesla Илон Маск и другие менеджеры компании знали, что у автомобилей автопроизводителя несовершенна система управления транспортным средством в автоматическом режиме. При этом, зная о недостатках системы, указанные лица допускали дальнейшую эксплуатацию транспортных средств [5].

Представляется, что одной из причин такого положения вещей стал недостаток всеобъемлющего правового регулирования в области БДД с участием ВАТС.

Напомним, что поправками в Конвенцию о дорожном движении 1968 года были сняты нормативные ограничения для эксплуатации на дорогах общего пользования только транспортных средств, оснащенных системами помощи вождению (системы электронной стабилизации, предотвращения наезда на препятствие, автоматической парковки, помощи удержанию в полосе движения и т.д.) [6].

В 2021 году в Конвенции были закреплены понятия «автоматизированная система вождения» (далее – АСВ) и «динамический контроль», а также установлены условия использования АСВ.

Между тем до сих пор остается не в достаточной степени урегулирована возможность делегирования полномочий водителя автоматизированным системам вождения.

В этой связи первым шагом на пути преодоления обозначенной проблемы стала разработка «Резолюции о внедрении в практику высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения Глобального форума по безопасности дорожного движения» [7].

По результатам длительных дискуссий, названным выше, Глобальным форумом, функционирующим в структуре Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, было принято беспрецедентное на данном этапе деятельности решение о разработке нового международного документа, предполагающего комплексный подход к нормативному правовому регулированию высокоавтоматизированного вождения.

Для этих целей в 2021 году Глобальным форумом учреждена официальная Группа экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении (LIAV), в которую вошли представители ряда государств, включая Российскую Федерацию.

Наряду с этим в текущей повестке дня Глобального форума имеются и другие вопросы, касающиеся высокоавтоматизированного вождения. Имеются в виду, например, ситуации, когда водитель управляет транспортным средством, находясь вне его [8].

Уделяется внимание конструкции транспортного средства с позиции эргономики, безопасному взаимодействию между автоматизированными транспортными средствами и другими участниками дорожного движения и осведомленности об имеющихся технических и технологических возможностях их пользователей [9].

В частности, в ходе проведения в сентябре 2023 года 87-й сессии Глобального форума значительное количество времени уделялось проблемам эксплуатации ВАТС. Среди прочего принято решение открыть возможность участия в LIAV представителей автомобильно-строительной отрасли, а также вопросы организации и осуществления специального обучения водителей использованию ВАТС.

Становится все более очевидной острая потребность в международном регулировании нормативных основ использования ВАТС, в частности это касается создания новой конвенции в сфере БДД.

В свою очередь, разрозненность в понимании дальнейшего использования ВАТС в различных национальных юрисдикциях определяет значительные затруднения во внедрении в международную транспортную инфраструктуру интегрированных моделей пассажирских и грузовых перевозок.

Кроме того, в ряде государств отсутствие соответствующего международного правового регулирования является объективным препятствием для развития национального законодательства в рассматриваемой области.

В свою очередь, проведенное авторами исследование отечественного и зарубежного законодательства позволило определить особенности формирования нормативного поля, в границах которого осуществляется эксплуатация ВАТС.

На территории нашей страны в соответствии с постановлениями Правительства Российской Федерации от 9 марта 2022 года № 309, от 17 октября 2022 года № 1849 и от 29 декабря 2022 года № 2495 допускается ограниченная эксплуатация двух категорий ВАТС – «ВАТС 1» с водителем внутри, который лишь контролирует действующую АСВ (при необходимости принимает управление на себя), и «ВАТС 2» – используемого только посредством удаленного доступа оператором (без водителя в салоне) [10, 11, 12].

Если «ВАТС 1» уже эксплуатировались в рамках действия предыдущих экспериментально-правовых режимов (далее – ЭПР), чему на страницах научной литературы было уделено немало внимания [13, 14, 15, 16], то «ВАТС 2» до ЭПР использовались только на специализированных полигонах.

Поэтому проводимые в настоящие исследования в зонах эксплуатации беспилотников – на территории инновационного центра «Сколково» (г. Москва), г. Иннополиса (Республика Татарстан), а также на автомобильной дороге М-11 «Нева» – имеют беспрецедентный характер.

Между тем применение установленных правил проведения ЭПР может сформировать вопросы регулирования ответственности за правонарушения, допущенные при передвижении ВАТС без водителя внутри.

Результаты анализа текста программ российских ЭПР позволяют сделать вывод о том, что в них уже дифференцируется ответственность за причинение вреда жизни и здоровью пассажира «беспилотника» и (или) иных участников дорожного движения.

Так, по ЭПР, действующему на территории автомобильной дороги М-11 «Нева», выделяются следующие субъекты такой ответственности:

диспетчер ВАТС – несет ответственность за причинение вреда жизни и здоровью участников дорожного движения в связи с недостатками при осуществлении маршрутизации и диспетчеризации ВАТС 2 уровня;

единоличный исполнительный орган оператора беспилотных грузовых перевозок и (или) лицо, непосредственно исполнявшие обязанности оператора беспилотных грузовых перевозок – несут ответственность за причинение вреда жизни и здоровью участников дорожного движения в связи с недостатками при осуществлении функции оператора беспилотных грузовых перевозок;

единоличный исполнительный орган владельца ВАТС и (или) лица, ответственные за техническое состояние ВАТС – несут ответственность за причинение вреда жизни и здоровью участников дорожного движения в связи с недостатками дополнительного обо-

дования, установленного владельцем ВАТС на транспортное средство, или технического состояния ВАТС.

В свою очередь, по остальным двум ЭПР (Сколково и Иннополис) в качестве субъектов ответственности определены:

оператор – в связи с недостатками при осуществлении маршрутизации и диспетчеризации;

единоличный исполнительный орган субъекта экспериментального правового режима – в связи с недостатками дополнительного оборудования;

лица, ответственные за техническое состояние, – в связи с недостатками технического состояния.

Таким образом, в настоящий момент, учитывая дифференциацию ответственности, установленную в рамках ЭПР, российский правоприменитель при рассмотрении сообщений о правонарушениях, совершенных с участием ВАТС, должен их квалифицировать, опираясь на существующие нормы законодательства (в зависимости от последствий ДТП).

Обратим внимание, что Министерством транспорта Российской Федерации в 2021 году был подготовлен проект федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Проект).

В соответствии со ст. 12 Проекта определяется ответственность в сфере эксплуатации ВАТС на территории Российской Федерации. В частности, положениями данной статьи определяется, что:

владелец ВАТС несет ответственность за вред, причиненный ВАТС жизни, здоровью, имуществу третьих лиц и (или) окружающей среде, если не докажет, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего;

производитель ВАТС несет ответственность за нарушение ВАТС Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ) [17] и (или) причинение вреда вследствие ДТП с ВАТС, если доказано, что нарушение ПДД РФ допущено, и (или) вред причинен в связи с конструктивными особенностями (недостатками) системы автоматического управления или ВАТС в целом;

диспетчер ВАТС несет ответственность за нарушение ВАТС ПДД РФ и (или) причинение вреда вследствие ДТП с ВАТС, если доказано, что нарушение ПДД РФ допущено, и (или) вред причинен в связи с неисполнением диспетчерского контроля, нарушением порядка диспетчерского контроля;

дилер ВАТС, а также юридические лица и индивидуальные предприниматели, аккредитованные производителями ВАТС для проведения технического обслуживания и ремонта ВАТС, несут ответственность за (1) нарушение норм, правил и процедур технического обслуживания и ремонта ВАТС, (2) причинение вреда жизни и здоровью пассажира ВАТС и его имущества и (или) иных участников дорожного движения по причине нарушения ПДД РФ, произошедшего в связи с неисправным техническим состоянием ВАТС вследствие несоблюдения норм, правил и процедур технического обслуживания и ремонта ВАТС, установки обновлений программного обеспечения системы автоматического управления транспортным средством [18].

Представляется, что в рамках дальнейшего обсуждения Проекта перечень приведенных субъектов будет корректироваться с учетом замечаний профильных министерств и ведомств.

Отдельного внимания заслуживает отсутствие в перечне субъектов – «владельцев автомобильных дорог». В соответствии с ч. 1 ст. 17 Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Фе-

дерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» содержание автомобильных дорог осуществляется в соответствии с требованиями технических регламентов в целях обеспечения сохранности автомобильных дорог, а также организации дорожного движения, в том числе посредством поддержания бесперебойного движения транспортных средств по автомобильным дорогам и безопасных условий такого движения [19].

Кроме того, вопрос об ответственности владельца дорожной инфраструктуры неизбежно возникает в рамках реализации концепции так называемого «подключенного» ВАТС, использующего для решения задачи динамического управления наряду с соответствующими аппаратно-программными средствами также информацию от других субъектов (транспортные средства, инфраструктура, в том числе технические средства организации дорожного движения).

Указанная технология реализуется в рамках протоколов обмена информации V2V (транспортное средство – транспортное средство), V2I (транспортное средство – инфраструктура), V2X (транспортное средство – иные субъекты).

Таким образом, в случае нарушений работы автоматизированной системы одним из вопросов перед специалистами, вовлеченными в расследовании произошедшего ДТП, может стать надлежащее состояние дороги, по которой передвигалось ВАТС.

Так, например, в ходе проведения судебной экспертизы может быть установлено, что причиной ДТП с участием ВАТС стало обрушение участка дорожного полотна в результате несоблюдения требований по обеспечению БДД при строительстве, реконструкции либо ремонте.

Между тем немаловажно отметить, что принимаемый законодательный акт, нацеленный на установление законодательной платформы использования транспортных инноваций, имеет стратегическое значение для государства.

Именно поэтому в целях наименьшего допущения недочетов в подготовке Проекта представляется целесообразным изучить практику регламентации вопросов, связанных с ВАТС, в отдельных юрисдикциях.

Нормативное регулирование эксплуатации ВАТС в Китае было установлено начиная с 2018 года, когда на общегосударственном уровне стали действовать Административные правила дорожного тестирования интеллектуальных подключенных транспортных средств.

В соответствии с положениями указанных правил устанавливаются требования к использованию в ходе тестирования транспортных средств в части их регистрации, записи данных и мониторинга информации в режиме реального времени, мест проведения испытаний и проверки тестирования третьей стороной и др.

При этом согласно Административным правилам дорожного тестирования интеллектуальных подключенных транспортных средств ВАТС должны иметь возможность переключаться между автоматизированным и обычным режимами вождения, чтобы водитель-испытатель мог незамедлительно взять управление на себя в случае возникновения неисправности или чрезвычайной ситуации. Транспортные средства также должны иметь возможность отслеживать состояние тестируемого транспортного средства в режиме онлайн и передавать в режиме реального времени информацию, касающуюся (1) режима управления тестируемого транспортного средства, (2) местоположения транспортного средства и (3) скорости транспортного средства и ускорения. Ко всему прочему тестируемые транспортные средства должны иметь возможность автоматической записи и хранения указанной информа-

ции за период не менее 90 секунд до аварии или неисправности. При этом такие данные должны храниться не менее трех лет [20].

Следует также упомянуть и о том, что уже 1 августа 2022 года вступило в силу Положение об управлении интеллектуальными и подключенными транспортными средствами в Шэньчжэне (один из крупнейших городов Китая), в соответствии с которым вводится постоянное регулирование для ВАТС с водителем за рулем, а также разрешается использование полностью автоматизированных автомобилей в специально отведенных зонах [21].

Очевидно, что подобный законодательный шаг является «пробой пера» и в скором времени мы увидим постоянно действующее национальное регулирование эксплуатации ВАТС в Китае.

В свете изложенного важно отметить, что вопрос о грузовом сообщении с использованием ВАТС был озвучен в октябре 2023 года на российско-китайском заседании подсекции по сотрудничеству в области транспорта в рамках международного форума «Один пояс – один путь». Главной идеей стало создание транспортной инфраструктуры для осуществления «беспилотных» грузоперевозок по мосту Благовещенск – Хэйхэ [21] как продолжение проекта «Беспилотные логистические коридоры» [22].

С учетом важности развития дальнейших отношений между Россией и Китаем эксплуатация ВАТС, по всей видимости, будет урегулирована двухсторонним договором о сотрудничестве в этой области.

На территории Европейского союза (далее – ЕС) нормативному регулированию автоматизированного вождения также уделяется особое внимание.

Так, 6 июля 2022 года вступил в силу Регламент ЕС 2019/2144, целью которого является «значительно сократить количество смертей и серьезных травм на дорогах Европейского союза путем внедрения современных технологий безопасности в качестве стандартного оборудования автомобилей, а также для повышения конкурентоспособности автопроизводителей ЕС на мировом рынке путем обеспечения первой в ЕС правовой базы для автоматизированных и полностью автоматизированных транспортных средств» [23].

В документе приводится различие между понятиями «автоматизированное транспортное средство» и «полностью автоматизированное транспортное средство» в зависимости от вовлеченности водителя в управление транспортным средством, причем разница между этими терминами заключается в ожидании или требовании вмешательства водителя.

26 августа 2022 года в «Официальном журнале Европейского союза» опубликован новый Регламент ЕС № 2022/1426, устанавливающий единые процедуры и технические требования для официального утверждения типов автоматизированных систем вождения и полностью автоматизированных транспортных средств.

В Приложении 2 к стандарту указаны основные эксплуатационные требования, которым должна соответствовать автоматизированная система вождения, а в Приложении 3 – процедуры оценки соответствия, которые должны проводиться технической службой для подтверждения соответствия данным эксплуатационным требованиям [24].

Однако каких-либо положений об условиях привлечения к ответственности лиц, организующих и участвующих в управлении ВАТС, в документе не приводится. В силу отсутствия единых правил на территории ЕС отдельные страны регулируют данный вопрос индивидуально.

Отдельного внимания заслуживает опыт Франции, законодателем которой был принят нормативный акт (Ордонанс) № 2021-443 от 14 апреля 2021 года «О системе уголовной ответственности, применяемой в случае использования транспортного средства с делегированием полномочий водителя, и условиях его использования».

Указанным актом устанавливается правило, согласно которому водитель не привлекается к ответственности за правонарушение, в момент которого транспортное средство находится под контролем автоматизированной системы управления.

В этом же нормативном акте дается разъяснение того, что «в периоды, когда автоматизированная система вождения осуществляет динамический контроль транспортного средства в соответствии с условиями его использования, изготовитель транспортного средства или его уполномоченный представитель в соответствии со ст. 3 Регламента (ЕС) 2018/858 Европейского парламента и Совета от 30 мая 2018 года несет уголовную ответственность за преступления непреднамеренного причинения вреда жизни или здоровью, предусмотренные ст. 221-6-1, 222-19-1 и 222-20-1 Уголовного кодекса Франции» [25].

Таким образом, в тексте представленного нормативного акта, по сути, даются разъяснения правоприменителю, как необходимо юридически оценивать ситуации, в которых водитель абстрагируется от управления транспортного средства в силу существующих надлежащих условий использования автоматизированных систем управления.

В Германии 10 февраля 2021 года вступил в силу Закон об автономном вождении, в соответствии с которым на федеральном уровне регламентируется возможность эксплуатации ВАТС без водителя.

В соответствии с положениями закона в транспортном средстве с функцией автоматизированного вождения не требуется обязательное присутствие лица, на которое возложены полномочия по управлению во время эксплуатации. Однако удаленно контролировать движение ВАТС должен так называемый «технический супервайзер» [26].

Следовательно, ответственность за совершенное правонарушение при эксплуатации ВАТС возлагается на указанное должностное лицо в соответствии с нормами немецкого уголовного законодательства

Что касается нормативного регулирования в Великобритании, то на сайте Палаты лордов 8 ноября 2023 года для обсуждения был размещен «Законопроект об автоматизированных транспортных средствах».

Целью законопроекта стало установление единой нормативной основы «безопасного внедрения беспилотных транспортных средств в Великобритании» в рамках реализации рекомендаций, сформулированных Парламентом Великобритании на основе четырехлетнего обзора регулирования автоматизированных транспортных средств, проведенного юридическими комиссиями Англии, Уэльса и Шотландии [27].

В соответствии с рекомендациями юридических комиссий в законопроекте определяются должностные лица, ответственные за безопасность систем автоматизированного вождения, определяется правовой статус для водителя, передавшего управление транспортным средством системе автономного вождения, именуемого «ответственным пользователем».

Законопроект состоит из семи частей, одна из которых устанавливает уголовную ответственность за использование ВАТС. При этом определяются случаи привлечения к уголовной ответственности, а также освобождения от нее «ответственного пользователя» в ситуациях как «надлежащего» возвращения управле-

ния транспортным средством в свое распоряжение, так и при ситуациях, когда в момент правонарушения ВАТС находится в автоматизированном режиме (привлечение к ответственности «лицензионного оператора»).

Также законопроектом дополняется перечень существующих правонарушений в области правил дорожного движения, предусматривающих специфику использования ВАТС.

Заслуживает особого внимания тот факт, что рассматриваемый законопроект регламентирует процессуальную фигуру «инспектора по происшествиям с участием автоматизированных транспортных средств», которая при проведении расследования должна определить причины произошедшего инцидента. При этом вопросы установления вины исключены из полномочий указанных должностных лиц [28].

Между тем в Японии автоматизированное вождение четвертого уровня разрешено Законом о дорожном движении, но только для тестирования экспериментальных моделей автономных транспортных средств с предварительного разрешения Национального полицейского агентства.

Следует отметить, что в соответствии с установленными ограничениями эксплуатации ВАТС при движении скорость автоматизированного транспортного средства не должна превышать 20 км/ч. При этом в обязательном порядке должен осуществляться мониторинг автоматизированных транспортных средств оператором, а в случае попадания ВАТС в ДТП либо возникновения иной чрезвычайных ситуаций оператор должен обеспечить прибытие группы оказания помощи [29]. Однако следует отметить, что разграничение ответственности в нормативном регулировании эксплуатации ВАТС в Японии не проводится.

Таким образом, правовое регулирование эксплуатации ВАТС как в нашей стране, так и во многих зарубежных государствах находится в стадии формирования. Безусловно, развитие технологий автоматизированного вождения ставит перед законодателем задачу создания соответствующего правового поля для их безопасной эксплуатации [30].

Создание такого поля обуславливается несколькими факторами, которые следует учесть при конструировании норм, регулирующих общественные отношения, возникающие в ходе эксплуатации ВАТС.

1. В ситуации нарушения ПДД РФ водителем либо автоматизированной системой при эксплуатации ВАТС 1 (с водителем внутри) ответственность по общему основанию несет водитель ТС, так как функции автоматизации лишь оказывают ему помощь при вождении.

При этом регулирование использования ВАТС 1 на дорогах общего пользования может ограничиться только установлением общих правил, нарушение которых в зависимости от последствий будет квалифицироваться по соответствующим нормам законодательства, что и предполагает определение основных пределов ответственности субъектов, имеющих прямое отношение к функционированию систем ВАТС (водитель, владелец, производитель).

С учетом сказанного для эксплуатации ВАТС 1 достаточно принятия федерального закона о ВАТС, который уже находится на стадии корректировки.

В свою очередь, если причиной нарушения ПДД РФ ВАТС, повлекшего причинение смерти человеку, послужило несовершенство программного и (или) аппаратного обеспечения, осуществляющего управление, то ответственность будет возложена на разработчика программы, если он при необходимой внимательности и предусмотрительности мог предвидеть эти последствия. Схожее суждение уже отражалось в литературе [31].

Между тем квалификация по ст. 264 УК РФ ис-ключается в силу того, что разработчик не управлял транспортным средством, хотя это и делал созданный им «искусственный интеллект».

При этом содеянное может квалифицироваться по п. «в» ч. 2 ст. 238 Уголовного кодекса Российской Федерации [32], то есть как выполнение работ или оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни или здоровья потребителей, если они повлекли по неосторожности причинение смерти человека.

Если же форма вины характеризуется умыслом, то можно говорить о возможности квалификации деяния по статьям, предусматривающим ответственность за умышленные деяния, направленные против жизни и здоровья.

Ответственность собственника транспортного средства с высокой степенью автоматизации определяется в соответствии с общими принципами уголовного права и конкретными нормами законодательства, устанавливающими ответственность за совершение преступлений и правонарушений в области обеспечения БДД.

Важно учитывать контекст и обстоятельства каждого конкретного случая, чтобы определить, была ли у собственника реальная возможность исполнить обязанность по поддержанию автомобиля в надлежащем техническом состоянии.

Например, если собственник не имел доступа к необходимой информации или не мог провести обслуживание из-за объективных причин, это может учитываться при оценке его ответственности.

Водитель ВАТС, как справедливо отмечается И.Р. Бегишевым, может выступать субъектом уголовной ответственности, если в конкретной ситуации управления автомобилем им было допущено нарушение как общих требований правил дорожного движения, так и специальных требований по эксплуатации ВАТС и в его отношении имелась реальная возможность при проявлении необходимой внимательности и предусмотрительности соответствующую обязанность исполнить [33].

2. Отдельной проработки требует регулирование эксплуатации ВАТС 2, складывающееся из системы норм российского законодательства.

При этом одним из ключевых аспектов в оценке автономности будет способность оператора (диспетчера), выполняющего с использованием программно-аппаратных средств динамические функции управления, сопоставимые с управлением, которое обычно осуществляется человеком.

Это означает, что оператор (диспетчер) должен быть способен принимать решения на основе анализа окружающей среды, обеспечивать безопасность пассажиров и других участников дорожного движения, а также соблюдать ПДД РФ.

Соответственно, в ситуациях эксплуатации ВАТС 2 без водителя внутри, но управляемого оператором (диспетчером) дистанционно, ответственность за нарушение ПДД РФ возлагается на него в условиях невыполнения своих обязанностей при диспетчеризации.

3. Разграничение ответственности субъектов, вовлеченных в эксплуатацию транспортных средств, должно происходить с учетом имеющихся технологических особенностей использования автоматизированной системы.

Во-первых, после активации «автопилота» ВАТС 2 оператор должен осуществлять непрерывный контроль окружающей обстановки. Однако возникновение экстренной ситуации (например, внезапное появление препятствия на проезжей части) должно купироваться автоматизированной системой самостоятельно в условиях обнаружения такой ситуации элементами системы (радары, лидары и пр.).

Оператор же принимает экстренные меры для безопасного маневра транспортного средства. Поэтому перед разработчиками системы распознавания объектов стоит непростая задача настройки программного обеспечения для разделения объектов на не представляющие опасность для движения (например, летящего пакета) и предметы, представляющие опасность для водителя (ВАТС 1), а также для пассажиров (ВАТС 2).

Другим вопросом, который будет ставиться перед экспертами в области автотехники в ходе расследования инцидентов с участием ВАТС, является реконструкция дорожной обстановки в случаях наезда на пешехода.

Основная проблема состоит в том, что если при реконструкции механизма ДТП под управлением водителя эксперт-автотехник следует общеустановленным методикам проведения исследований, то при ДТП с участием ВАТС определить наличие возможности (либо ее отсутствие) недопущения наезда на пешехода при работе «автопилота» в настоящее время без участия разработчика программного обеспечения невозможно.

Указанный фактор ставит под сомнение объективность получения доказательственной основы необходимого исследования.

Значительно усложняется для правоприменителя ситуация в условиях экспериментальной эксплуатации ВАТС 2, так как оператор в силу отсутствия в положениях ЭПР не делегирован обязанностями водителя и водителя-испытателя.

В данном случае, как справедливо утверждается в литературе, оператор не может быть привлечен к ответственности при штатной работе автоматизированной системы [34].

Данный вывод обусловлен тем, что оператор осуществляет лишь маршрутизацию и диспетчеризацию ВАТС 2, а также принимает решение о его активации либо деактивации.

Тем самым к ответственности оператор может быть привлечен только в ситуации, когда им было принято решение об использовании функций «автопилота» в нарушение ПДД РФ, приведших к общественно-опасным последствиям.

4. В условиях массовой эксплуатации ВАТС 2 потребуются выработка стандартов безопасности и их надежности, главным образом направленных на поддержание и контроль его технического состояния.

Например, обязательные процедуры сертификации, регулярные проверки технического состояния, требования к обновлению программного обеспечения и аппаратных компонентов, а также обязанности собственников по поддержанию и обслуживанию автомобилей помогут установить объективные критерии для определения небрежности и принятия решения о привлечении к ответственности.

В данном случае при рассмотрении конкретной ситуации причинения вреда здоровью участника ДТП будет учитываться не только факт неисполнения оператором (диспетчером) обязанности соблюдения ПДД РФ, но и наличие у него реальной возможности совершить объективно необходимые действия, направленные на пресечение причинения вреда охраняемым уголовным законом интересам.

Резюмируя вышеизложенное, считаем необходимым подчеркнуть, что в процессе правового регулирования крайне важно определить правовой статус участников, вовлеченных в эксплуатацию ВАТС, а также порядок осуществляемой ими деятельности, так как в конечном счете вид и размер ответственности будет определяться путем оценки соблюдения установленных требований, предъявляемых к таким участникам.

Список источников

1. Пленарное заседание Петербургского международного экономического форума // URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/statements/71445> (дата обращения: 01.12.2023).
2. URL: [https://www.tadviser.ru/index.php/Tesla_FSDC_\(Full_Self-Driving_Computer\)](https://www.tadviser.ru/index.php/Tesla_FSDC_(Full_Self-Driving_Computer)) (дата обращения: 01.12.2023).
3. URL: <https://www.nts.gov/investigations/Pages/HWY-19FH008.aspx> (дата обращения: 01.12.2023).
4. URL: <https://www.nytimes.com/2016/07/01/business/self-driving-tesla-fatal-crash-investigation.html> (дата обращения: 01.12.2023).
5. Judge finds evidence that Tesla, Musk knew about Autopilot defect // URL: <https://www.reuters.com/legal/judge-finds-evidence-that-tesla-musk-knew-about-autopilot-defect-2023-11-22/> (дата обращения: 01.12.2023).
6. Конвенция о дорожном движении (Заключена в г. Вене 08.11.1968) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 01.12.2023).
7. URL: <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/wp1/ECE-TRANS-WP-1-2018-4-Rev3r.pdf> (дата обращения: 01.12.2023).
8. URL: <https://unece.org/sites/default/files/2022-08/ECE-TRANS-WP.1-2021-2-Rev.1r.pdf> (дата обращения: 01.12.2023).
9. Митрошин Д.В. Формирование международной нормативной правовой основы организации и осуществления дорожного движения (состояние, проблемы, перспективы) // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 54–59.
10. Постановление Правительства Российской Федерации от 9 марта 2022 г. № 309 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 01.12.2023).
11. Постановление Правительства Российской Федерации от 17 октября 2022 г. № 1849 «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» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 01.12.2023).
12. Постановление Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2022 г. № 2495 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 01.12.2023).
13. Шестериков Н.А. Перспективы развития административно-правовых основ эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в Российской Федерации // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2020. № 1 (3). С. 451–455.
14. Капустин А.В., Березовский Ю.А. Вопросы использования искусственного интеллекта при эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств // Современная наука. 2021. № 4. С. 21–24.
15. Шестериков Н.А. Перспективы грузовых перевозок транспортными средствами с высокой степенью автоматизации и их административно-правовое регулирование // 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. 158–164.
16. Короткова Ю.А. Особенности восприятия информации водителем высокоавтоматизированного транспортного средства // Безопасность дорожного движения. 2022. № 3. С. 48–51.
17. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 01.12.2023).
18. Федеральный закон «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Письмо Минтранса России от 28.06.2023 № ДЗ-Д14-22/14699.
19. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 01.12.2023).
20. URL: <https://www.chinalawinsight.com/2018/04/articles/compliance/china-issues-self-driving-car-road-testing-regulations/> (дата обращения: 01.12.2023).
21. URL: <https://tass.ru/ekonomika/19046297> (дата обращения: 01.12.2023).
22. URL: <https://tass.ru/ekonomika/13668639> (дата обращения: 01.12.2023).
23. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/LSU/?uri=CELEX%3A32019R2144> (дата обращения: 01.12.2023).
24. URL: <https://www.interregs.com/articles/news/new-eu-regulation-on-the-type-approval-of-automated-driving-systems-published-000222> (дата обращения: 01.12.2023).
25. Ordonnance n° 2021-443 du 14 avril 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043370894> (дата обращения: 01.12.2023).
26. URL: <https://unece.org/transport/documents/2021/09/informal-documents/germany-german-act-amending-road-traffic-act-and> (дата обращения: 01.12.2023).
27. URL: <https://www.gov.uk/government/publications/automated-vehicles-bill-2023/automated-vehicles-bill-policy-scoping-notes> (дата обращения: 01.12.2023).
28. Automated Vehicles Bill: overview // URL: <https://blog.burges-salmon.com/post/102is9q/automated-vehicles-bill-overview> (дата обращения: 01.12.2023).
29. URL: <https://asia.nikkei.com/Business/Automobiles/Japan-to-create-legal-framework-for-level-4-self-driving-cars> (дата обращения: 01.12.2023).
30. Мартынов А.В. Перспективы установления административной ответственности в сфере эксплуатации беспилотных автомобилей // Законы России: опыт, анализ, практика. 2019. № 11. С. 42–55.
31. Голуб П.А. Уголовная ответственность за нарушение ПДД беспилотным транспортным средством // Colloquium-Journal. 2019. № 28(52). С. 61–62.
32. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 01.12.2023).
33. Бегишев И.Р. Ответственность за вред, причиненный беспилотными транспортными средствами: комплексно-юридические аспекты // Транспортное право и безопасность. 2021. № 2(38). С. 68–74.
34. Русскевич Е.А., Тихомиров Е.Д. Применение технологий искусственного интеллекта при эксплуатации беспилотных транспортных средств: уголовно-правовой анализ // Уголовное право. 2023. № 4. С. 35–47.

References

1. Plenary meeting of the St. Petersburg International Economic Forum // URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/statements/71445> (date of access: 01.12.2023).
2. URL: [https://www.tadviser.ru/index.php/Tesla_FSDC_\(Full_Self-Driving_Computer\)](https://www.tadviser.ru/index.php/Tesla_FSDC_(Full_Self-Driving_Computer)) (date of access: 01.12.2023).
3. URL: <https://www.nts.gov/investigations/Pages/HWY19FH008.aspx> (date of access: 01.12.2023).
4. URL: <https://www.nytimes.com/2016/07/01/business/self-driving-tesla-fatal-crash-investigation.html> (date of access: 01.12.2023).
5. Judge finds evidence that Tesla, Musk knew about Autopilot defect // URL: <https://www.reuters.com/legal/judge-finds-evidence-that-tesla-musk-knew-about-autopilot-defect-2023-11-22/> (date of access: 01.12.2023).

6. Convention on road traffic (Concluded in Vienna on 08.11.1968) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 01.12.2023).

7. URL: <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/wp1/ECE-TRANS-WP-1-2018-4-Rev3r.pdf> (date of access: 01.12.2023).

8. URL: <https://unece.org/sites/default/files/2022-08/ECE-TRA-NS-WP.1-2021-2-Rev.1r.pdf> (date of access: 01.12.2023).

9. Mitroshin D.V. Formation of the international normative legal basis for the organization and implementation of road traffic (state, problems, prospects) // Road Safety. 2023. № 2. P. 54–59.

10. Decree of the Government of the Russian Federation dated 09.03.2022 № 309 «On the establishment of an experimental legal regime in the field of digital innovations and approval of the Program for an experimental legal regime in the field of digital innovations for the operation of highly automated vehicles» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 01.12.2023).

11. Decree of the Government of the Russian Federation dated 17.10.2022 № 1849 «On the establishment of an experimental legal regime in the field of digital innovations and approval of the Program for an experimental legal regime in the field of digital innovations for the operation of highly automated vehicles in relation to the implementation of the «Unmanned Logistics Corridors» initiative on the road federal public road M-11 «Neva» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 01.12.2023).

12. Decree of the Government of the Russian Federation dated 29.12.2022 № 2495 «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 provision of transport services using highly automated vehicles in the territories of certain constituent entities of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 01.12.2023).

13. Shesterikov N.A. Prospects for the development of the administrative and legal framework for the operation of highly automated vehicles in the Russian Federation // Management of activities to ensure road safety: status, problems, ways of improvement. 2020. № 1(3). P. 451–455.

14. Kapustin A.V., Berezovsky Yu.A. Questions of the use of artificial intelligence in the operation of highly automated vehicles // Modern Science. 2021. № 4. P. 21–24.

15. Shesterikov N.A. Prospects for freight transportation by vehicles with a high degree of automation and their administrative and legal regulation // 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. 158–164.

16. Korotkova Yu.A. Features of information perception by the driver of a highly automated vehicle // Road Safety. 2022. № 3. P. 48–51.

17. Decree of the Council of Ministers – the Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On the rules of the road» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 01.12.2023).

18. Federal Law «On highly automated vehicles and on amendments to certain legislative acts of the Russian Federation» // Letter of the Ministry of Transport of Russia dated 28.06.2023 № DZ-D14-22/14699.

19. Federal Law dated November 08.11.2007 № 257-FZ «On highways and road activities in the Russian Federation and on amendments to certain legislative acts of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 01.12.2023).

20. URL: <https://www.chinalawinsight.com/2018/04/articles/compliance/china-issues-self-driving-car-road-testing-regulations/> (date of access: 01.12.2023).

21. URL: <https://tass.ru/ekonomika/19046297> (date of access: 01.12.2023).

22. URL: <https://tass.ru/ekonomika/13668639> (date of access: 01.12.2023).

23. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/LSU/?uri=CELEX%3A32019R2144> (date of access: 01.12.2023).

24. URL: <https://www.interregs.com/articles/news/neweuregulation-on-the-type-approval-of-automated-driving-systems-published-000222> (date of access: 01.12.2023).

25. Ordonnance n° 2021-443 du 14 Avril 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation <https://www.legifrance.gouv.fr/> (date of access: 01.12.2023).

26. URL: <https://unece.org/transport/documents/2021/09/informal-documents/germany-german-act-amending-road-traffic-act-and> (date of access: 01.12.2023).

27. URL: <https://www.gov.uk/government/publications/automated-vehicles-bill-2023/automated-vehicles-bill-policy-scoping-notes> (date of access: 01.12.2023).

28. Automated Vehicles Bill: overview // URL: <https://blog.burges-salmon.com/post/102is9q/automated-vehicles-bill-overview> (date of access: 01.12.2023).

29. URL: <https://asia.nikkei.com/Business/Automobiles/Japan-to-create-legal-framework-for-level-4-self-driving-cars> (date of access: 01.12.2023).

30. Martynov A.V. Prospects for establishing administrative responsibility in the field of operation of unmanned vehicles // Laws of Russia: experience, analysis, practice. 2019. № 11. P. 42–55.

31. Golub P.A. Criminal liability for violation of traffic rules by an unmanned vehicle // Colloquium-Journal. 2019. № 28(52). P. 61–62.

32. Criminal Code of the Russian Federation dated 13.06.1996 № 63-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 01.12.2023).

33. Begishev I.R. Liability for harm caused by unmanned vehicles: complex legal aspects // Transport Law and Security. 2021. № 2(38). P. 68–74.

34. Ruskevich E.A., Tikhomirov E.D. Application of artificial intelligence technologies in the operation of unmanned vehicles: criminal legal analysis // Criminal law. 2023. № 4. P. 35–47.

Информация об авторах

В.Ф. Васюков - доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения Научного центра БДД МВД России

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

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

Information about the authors

V.F. Vasyukov – Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Chief Researcher of the of the department for the study of legal and regulatory problems and analytical support of the Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

D.V. Mitroshin – Head 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

Рецензия поступила в редакцию 04.12.2023; одобрена после рецензирования 11.12.2023; принята к публикации 18.12.2023.

The review was submitted 04.12.2023; approved after reviewing 11.12.2023; accepted for publication 18.12.2023.

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ИНСТИТУТА ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ АВТОБУСАМИ В ЦЕЛЯХ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ НЕОДНОКРАТНЫХ НАРУШЕНИЙ ТРЕБОВАНИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Максим Михайлович Исаев

Научный центр БДД МВД России
misaev56@mvd.ru

Аннотация. В статье исследуется нормативно-правовая основа и практика функционирования института лицензирования перевозок пассажиров автобусами. Особое внимание уделяется мерам лицензионного реагирования на неоднократные нарушения требований по обеспечению безопасности дорожного движения при осуществлении указанных перевозок. По результатам проведенного исследования формулируются предложения по совершенствованию лицензионных требований, перечня грубых нарушений данных требований, а также оснований применения соответствующих мер реагирования.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, грубое нарушение, лицензирование перевозок пассажиров автобусами, лицензионное требование, повторное нарушение, систематические нарушения

Для цитирования: Исаев М.М. Некоторые вопросы совершенствования института лицензирования перевозок пассажиров автобусами в целях предупреждения неоднократных нарушений требований по обеспечению безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 4. С. 19-23.

Original article

SOME QUESTIONS IMPROVING THE INSTITUTE FOR LICENSING PASSENGER TRANSPORTATION BY BUSES IN ORDER TO PREVENT REPEATED VIOLATIONS OF ROAD SAFETY REQUIREMENTS

Maksim 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 regulatory framework and the practice of functioning of the institute for licensing passenger transportation by buses. Special attention is paid to licensing response measures in relation to repeated violations of road safety requirements during the implementation of these shipments. Based on the results of the study, proposals are formulated to improve the licensing requirements, the list of gross violations of these requirements, as well as the grounds for applying appropriate response measures.

Keywords: traffic safety, gross violation, licensing of passenger transportation by buses, licensing requirement, repeated violation, systematic violations

For citation: Isaev M.M. Some questions improving the institute for licensing passenger transportation by buses in order to prevent repeated violations of road safety requirements // Road Safety. 2023. № 4. P. 19-23.

Нарушения требований по обеспечению безопасности дорожного движения (далее – БДД) являются, пожалуй, самыми реальными и существенными угрозами причинения вреда при перевозках пассажиров автобусами.

В последнее время ситуация ухудшается, что выражается в увеличении показателей аварийности по вине водителей автобусов [1] (рис. 1).

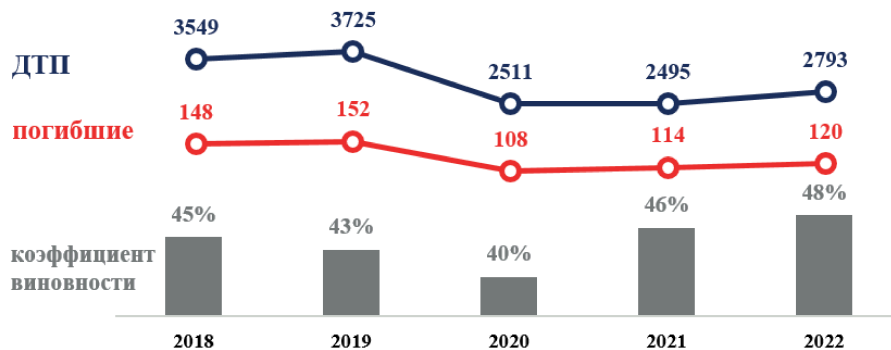


Рисунок 1 – Показатели аварийности с участием автобусов, осуществляющих пассажирские перевозки

Наиболее остро стоит проблема неоднократных нарушений требований по обеспечению БДД, совершаемых как перевозчиками, так и их работниками.

Необходимо отметить, что неоднократность является родовым понятием, характеризующим мно-

жественность совершения нарушений. При этом частными случаями неоднократности являются повторность (совершение нарушения во второй раз) и систематичность (совершение нарушения в третий и более раз) [2].

Изложенное необходимо принимать во внимание при определении адекватных способов реагирования на неоднократные нарушения. Представляется, что по сравнению с повторными систематическими нарушениями должны повлечь более строгие правовые последствия.

Наличие наибольшей доли нарушений, совершенных повторно водителями различных транспортных средств (далее – ТС), характерно именно для водителей автобусов [3, 4] (рис. 2).

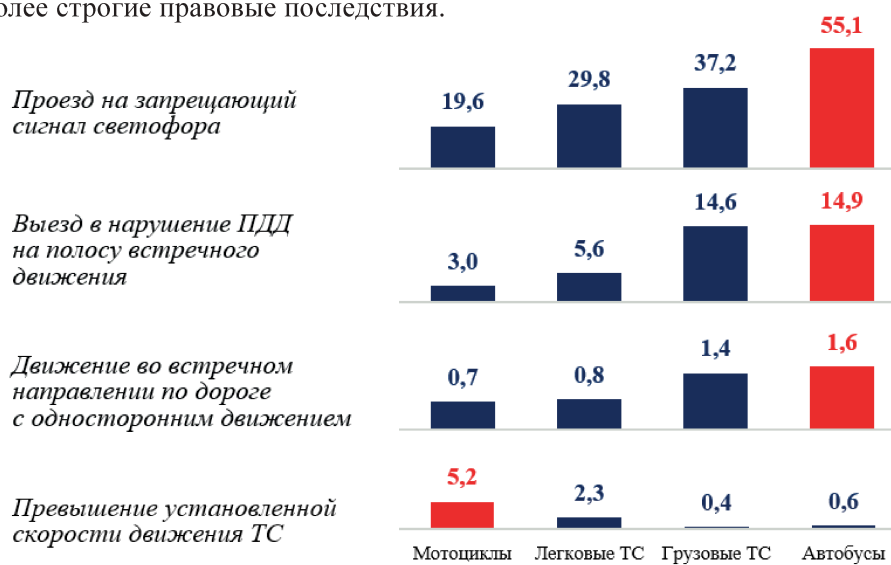


Рисунок 2 – Удельный вес повторно совершенных нарушений от всех выявленных в 2022 году нарушений конкретного вида в распределении по категориям ТС

Этот вывод сделан на основе сведений о количестве возбужденных дел об административных правонарушениях, повторное совершение которых является квалифицирующим признаком составов правонарушений, предусмотренных в статьях главы 12 Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ): проезд на запрещающий сигнал светофора (ч. 3 ст. 12.12), выезд в нарушение Правил дорожного движения на полосу дороги, предназначенную для встречного движения (ч. 5 ст. 12.15), превышение установленной скорости движения ТС (ч. 5-7 ст. 12.9), движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением (ч. 3.1 ст. 12.16).

В данном случае повторность понимается в значении содержания ст. 4.3 КоАП РФ и означает совершение однородного нарушения в период, когда лицо считается подвергнутым административному наказанию [5].

Устойчивое противоправное поведение перевозчика или его работников нередко приводит к тяжелым последствиям [6, 7], о чем убедительно свидетельствуют результаты анализа некоторых резонансных дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) с участием пассажирских автобусов.

Например, в 2019 году в Пермском крае по причине неисправности рулевого управления автобуса произошло ДТП, в котором 2 пассажира автобуса погибли и 57 – получили ранения.

Данному ДТП предшествовали многократные нарушения, связанные с техническими неисправностями этого автобуса: выпуск на линию (4 факта) и управление (15 фактов). Таким образом, наступление тяжких последствий стало закономерным итогом устойчивого противоправного поведения перевозчика и водительского состава [8].

В целях предотвращения ущерба деятельность по перевозке пассажиров автобусами подлежит лицензированию на основании п. 24 ч. 1 ст. 12 Федерального закона от 4 мая 2011 года № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (далее – ФЗ «О лицензировании») [9].

Согласно п. 1 ст. 3 ФЗ «О лицензировании» лицензирование представляет собой осуществление уполномоченными органами следующей деятельности: предоставление лицензии; оценка соблюдения лицензионных требований; приостановление, прекращение действия и аннулирование лицензии (далее – меры лицензионного воздействия).

Как отмечалось в предыдущих трудах автора настоящей публикации, эффективность лицензирования обусловлена наличием возможности применения мер лицензионного воздействия, которые в случае устойчивого противоправного поведения гарантированно обеспечивают прекращение деятельности хозяйствующего субъекта в той сфере, где своими нарушениями он создает угрозу причинения вреда [10].

Практически все основания применения указанных мер связаны с совершением грубых нарушений лицензионных требований, к которым относятся нарушения отдельных требований, перечисленных в п. 39 Положения о лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами, утвержденном постановлением Правительства Российской Федерации от 7 октября 2020 года № 1616 (далее – Положение о лицензировании) [11], повлекшие причинение ущерба или угрозу его причинения [9].

В основном упомянутые лицензионные требования имеют организационный характер и касаются допуска к участию в дорожном движении как водителя, так и ТС (медицинский осмотр водителей, контроль технического состояния ТС, его оснащенность и др.).

При этом среди них отсутствует прямая обязанность перевозчика реагировать на конкретное нарушение в области дорожного движения, допущенное водителем (выезд на полосу встречного движения, превышение установленной скорости движения и др.).

Очевидно, что перевозчик не имеет возможности контролировать каждое действие его работников, особенно водителей, и оперативно корректировать их поведение. В этой связи было бы необоснованно возлагать на перевозчика ответственность за любое нарушение, совершенное водителем.

Однако систематичность совершения противоправных деяний хозяйствующим субъектом, в том числе его отдельными работниками, может свидетельствовать о несовершенстве организации деятельности, отсутствии должного контроля за допуском водителя и транспортного средства к участию в дорожном движении, а также неэффективности профилактической работы, направленной на устранение причин и условий совершения нарушений в области дорожного движения и ДТП [8, 12].

Это предопределяет объективную необходимость принятия к перевозчику справедливых адекватных мер реагирования, позволяющих исключить его участие в перевозочной деятельности, в которой создается реальная угроза причинения вреда.

Следует заметить, что ранее действовавшим Положением о лицензировании перевозок пассажиров автобусами, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 2 апреля 2012 года № 280 (утратило силу), грубым признавалось нарушение лицензионных требований, совершенное повторно в течение года [13], что влекло применение мер лицензионного воздействия [14].

В настоящее время в случае объективной необходимости исключения злостного нарушителя из сферы перевозочной деятельности правоприменитель вынужден связывать факт причинения вреда с формальными основаниями, не находящимися в непосредственной причинно-следственной связи с наступившим событием.

Например, совершение ДТП по причине нарушения очередности проезда квалифицировано как грубое нарушение лицензионного требования, выраженное в отсутствии проведенного технического обслуживания автобуса. При этом сведения о технических неисправностях этого автобуса в материалах о ДТП не отражены [15].

В другом случае падение пассажира в автобусе квалифицировано как грубое нарушение лицензионного требования, связанное с несоответствием механика квалификационным требованиям, что также не имеет непосредственной причинно-следственной связи [16].

Кроме того, для применения мер лицензионного воздействия правоприменитель вынужден «привязывать» неоднократные нарушения перевозчика и его работников к невыполнению лицензионного требования по проведению анализа нарушений, даже если он проводился, но противоправные проявления продолжались [17].

Указанное лицензионное требование основано на закрепленной в ст. 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – ФЗ «О безопасности дорожного движения») обязанности перевозчика анализировать и устранять причины ДТП и нарушений Правил дорожного движения, утвержденных постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (далее – ПДД РФ) [18].

При этом обязанность устранения причин, предписанная в ФЗ «О безопасности дорожного движения», среди лицензионных требований отражения не нашла.

На основе проведенного анализа совершения нарушений ПДД РФ и ДТП должны приниматься меры по недопущению подобных негативных явлений в будущем, то есть по устранению причин и условий, способствующих их совершению. В противном случае проведение анализа сводится к формальному выполнению обязанности по констатации уже произошедшего события.

Устранение соответствующих причин и условий в данном случае может заключаться в повышенном

внимании к основным угрозам БДД при проведении инструктажей, а также в отстранении от профессиональной деятельности, связанной с управлением ТС, лиц, совершивших грубые или систематические нарушения (в том числе не дожидаясь принятия решения о привлечении к установленной законом ответственности или вступления такого решения в законную силу) [8].

С учетом изложенного, целесообразно привести лицензионное требование об анализе причин ДТП и совершенных правонарушений (подп. «л» п. 8 Положения о лицензировании) в соответствие со ст. 20 ФЗ «О безопасности дорожного движения», дополнив его упоминанием о необходимости устранения таких причин. Это создаст необходимые правовые предпосылки для применения к злостному нарушителю предусмотренных мер лицензионного воздействия.

Основания применения таких мер должны быть максимально конкретными и понятными как перевозчику, так и правоприменителю, чтобы исключить неоднозначное толкование соответствующих положений, влекущее возможность проявления субъективизма.

В этой связи повторное (совершенное во второй раз) нарушение требований по обеспечению БДД перевозчиком целесообразно предусмотреть в качестве самостоятельного грубого нарушения лицензионных требований, создающего угрозу причинения вреда.

Это в первую очередь позволит принять предупредительные меры, например, в виде предписания на основании п. 3 ч. 1 ст. 7 ФЗ «О лицензировании», тем самым предоставив перевозчику время на устранение допущенных нарушений.

При этом необходимо учитывать, что предписание направлено на устранение нарушений, носящих организационный характер [19], а большинство противоправных деяний в рассматриваемом контексте имеют неустранимый характер, например, совершение таких нарушений ПДД РФ, как выезд на полосу встречного движения, превышение установленной скорости движения ТС и др.

Поэтому на основании п. 6 ч. 4 ст. 1 ФЗ «О лицензировании», согласно которому федеральными законами, регулирующими осуществление перевозок пассажиров автобусами, могут быть предусмотрены особенности лицензирования в этой сфере, касающиеся в том числе порядка применения мер лицензионного воздействия, полагаем целесообразным предусмотреть другие предупредительные меры.

В качестве уникальных примеров установления таких особенностей приведем предупреждение о приостановлении действия лицензии в сфере оказания услуг связи [20] и предписание о недопустимости совершения нарушения в сфере теле- и радиовещания [21]. Следует заметить, что такое предписание выдается лицензиату по фактам нарушения всех требований, а не только лицензионных.

Отсутствие со стороны лицензиата должного реагирования на указанные предупредительные меры, то есть продолжение противоправных действий, влечет применение мер лицензионного воздействия.

Применительно к предмету нашего исследования последующие нарушения, допущенные перевозчиком (в третий раз и более), будут образовывать систематичность.

Подобное устойчивое противоправное поведение объективно свидетельствует о несовершенстве организации перевозочной деятельности, создает реальную существенную угрозу причинения вреда и с высокой степенью вероятности способно привести к тяжелым последствиям, о чем убедительно свидетельствуют приведенные выше примеры.

Кроме того, целесообразно указать, что в настоящее время в отдельных сферах деятельности неодно-

кратные нарушения выступают самостоятельным основанием для применения мер лицензионного воздействия.

На сегодняшний день такая практика реализуется в лицензировании телевизионного вещания и (или) радиовещания (повторно в течение года) [21], частной детективной и охранной деятельности (неоднократно) [22], деятельности по тушению пожаров в населенных пунктах, на производственных объектах и объектах инфраструктуры (не менее двух раз в течение трех лет) [23].

На наш взгляд, применительно к сфере перевозок пассажиров автобусами такой радикальный подход уместен в случае совершения неоднократных нарушений, повлекших причинение реального ущерба.

В решении рассматриваемой проблемы важное значение имеет определение критериев систематичности и их нормативное закрепление, которые позволят исключить неоднозначное понимание при осуществлении правоприменительной деятельности.

Очевидно, что не все нарушения требований по обеспечению БДД перевозчиком и его работниками находятся в прямой причинно-следственной связи с причинением ущерба или его угрозой.

Например, сложно представить ситуацию, когда управление автобусом с выключенными внешними световыми приборами в солнечный день либо с нечитаемыми государственными регистрационными знаками способствовало бы совершению ДТП, даже если подобное нарушение является неоднократным.

Поэтому заслуживает внимания вопрос определения перечня правонарушений в области дорожного движения, которые при неоднократном совершении повлекут последствия для перевозчика, предусмотренные в рамках функционирования института лицензирования.

К таким нарушениям должны быть отнесены противоправные деяния, являющиеся непосредственными причинами ДТП (выезд на полосу встречного движения, несоблюдение очередности проезда и др.), а также существенно повышающие риск совершения ДТП (управление ТС в состоянии опьянения и т.п.).

Таким образом, предлагаемый подход к совершенствованию института лицензирования перевозок пассажиров автобусами представляет собой совокупность следующих мероприятий.

1. Лицензионное требование о проведении анализа совершенных ДТП и правонарушений необходимо дополнить упоминанием об устранении их причин, тем самым приведя его в соответствие со ст. 20 ФЗ «О безопасности дорожного движения».

2. Целесообразно предусмотреть, что повторное (совершенное во второй раз) нарушение перевозчиком требований по обеспечению БДД представляет собой самостоятельное грубое нарушение лицензионных требований.

В данном случае повторные нарушения будут свидетельствовать о ненадлежащем выполнении лицензионного требования об устранении причин ДТП и правонарушений.

3. Следует установить, что совершение указанного грубого нарушения лицензионных требований является основанием для применения предупредительной меры (предписания и др.) в целях недопущения систематического нарушения лицензионных требований в дальнейшем.

4. Отсутствие должного реагирования со стороны перевозчика, выраженное в продолжении противоправных деяний, приводящее к их систематичности (в третий раз и более), в соответствии с действующим законодательством влечет применение мер лицензионного воздействия.

5. В качестве критерия систематичности нарушений, выступающего фактическим основанием применения жестких мер лицензионного воздействия, следует определить совершение в третий раз и более нарушений в области дорожного движения, входящих в соответствующий перечень. Такие нарушения должны являться непосредственными причинами ДТП либо существенно повышать риск его совершения.

6. Представляется целесообразным дополнительно проработать вопрос о введении новых предупредительных мер для расширения форм и методов воздействия на нарушителей в целях повышения эффективности функционирования рассматриваемого института лицензирования.

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. Якимов А.Ю. Повышенная ответственность за неоднократное совершение административных правонарушений (правовые и организационные вопросы) // Государство и право. 2007. № 8. С. 5–13.

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

4. 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.

5. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 07.01.2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

6. Кондратьев В.Д. Обеспечение безопасности дорожного движения. Вопросы теории (система «дорожное движение») // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 6–10.

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

8. 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.

9. Федеральный закон от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» // Собрание законодательства РФ. 09.05.2011. № 19. Ст. 2716.

10. Исаев М.М. К вопросу о лицензировании перевозок пассажиров автобусами в Российской Федерации // Вестник Всероссийского института повышения квалификации сотрудников Министерства внутренних дел Российской Федерации. 2023. № 3(67). С. 48–55.

11. Постановление Правительства РФ от 7 октября 2020 г. № 1616 «О лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами» // Собрание законодательства РФ. 19.10.2020. № 42. Ст. 6582.

12. Антонов С.Н., Кузин В.В. Ответственность за систематическое совершение административных правонарушений в области дорожного движения: история, проблемы, перспективы // Административное право и процесс. 2012. № 9. С. 26–32.

13. Постановление Правительства РФ от 2 апреля 2012 г. № 280 «Об утверждении Положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)» // Собрание законодательства РФ. 09.04.2012. № 15. Ст. 1793. Утратило силу.

14. Решение Камчатского краевого суда от 18 июля 2018 г. по делу № 7-142/2018 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 01.12.2023).

15. Решение Кировского областного суда от 24 апреля 2018 г. по делу № 7-55/2018 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 01.12.2023).

16. Решение Кировского областного суда от 17 апреля 2018 г. по делу № 7-47/2018 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 01.12.2023).

17. Постановление Одиннадцатого арбитражного апелляционного суда от 20 июля 2016 г. № 11АП-8585/2016 по делу № А72-3300/2016 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 01.12.2023).

18. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 01.12.2023).

19. 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; Центр юридической литературы «Щит», 2001. 362 с.

20. Федеральный закон от 7 июля 2003 г. № 126-ФЗ «О связи» // Собрание законодательства РФ. 14.07.2003. № 28. Ст. 2895.

21. Закон РФ от 27 декабря 1991 г. № 2124-1 «О средствах массовой информации» // Российская газета. № 32. 08.02.1992.

22. Закон РФ от 11 марта 1992 г. № 2487-1 «О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации» // Российская газета. № 100. 30.04.1992.

23. Федеральный закон от 21 декабря 1994 г. № 69-ФЗ «О пожарной безопасности» // Собрание законодательства РФ. 09.05.2011. № 19. Ст. 2716.

References

1. 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.

2. Yakimov A.Yu. Increased responsibility for repeated commission of administrative offenses (legal and organizational issues) // State and law. 2007. № 8. P. 5–13.

3. 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.

4. 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.

5. The Code of the Russian Federation on Administrative Offenses dated 12.30.2001 № 195-FZ // Collection Legislation of the Russian Federation. 07.01.2002. № 1 (Part 1). Art. 1.

6. Kondratiev V.D. Ensuring road safety. Theoretical issues (the system «Road Traffic») // Road Safety. 2023. № 2. P. 6–10.

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

8. 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.

9. Federal Law dated 04.05.2011 № 99-FZ «On licensing of certain types of activities» // Collection Legislation of the Russian Federation. 09.05.2011. № 19. Art. 2716.

10. Isaev M.M. On the issue of licensing passenger transportation by buses in the Russian Federation // Bulletin of the All-Russian Institute for Advanced Training of Employees of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation. 2023. № 3(67). P. 48–55.

11. Decree of the Government of the Russian Federation dated 07.10.2020 № 1616 «On licensing activities for the transportation of passengers and other persons by buses» // Collection Legislation of the Russian Federation. 19.10.2020. № 42. Art/ 65.

12. Antonov S.N., Kuzin V.V. Responsibility for the systematic commission of administrative offenses in the field of traffic: history, problems, prospects // Administrative law and process. 2012. № 9. P. 26–32.

13. Decree of the Government of the Russian Federation dated 02.04.2012 № 280 «On approval of the Regulations on licensing the transportation of passengers by road transport equipped for the transportation of more than 8 people (except for the case if the specified activity is carried out on orders or for the own needs of a legal entity or individual entrepreneur)» // Collection Legislation of the Russian Federation. 09.04.2012. № 15. Art. 1793. Lost force.

14. Decision of the Kamchatka Regional Court dated 18.07.2018 in case № 7-142/2018 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 01.12.2023).

15. Decision of the Kirov Regional Court dated 24.04.2018 in case № 7-55/2018 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 01.12.2023).

16. Decision of the Kirov Regional Court dated 17.04.2018 in case № 7-47/2018 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 01.12.2023).

17. Resolution of the Eleventh Arbitration Court of Appeal dated July 20, 2016 № 11АП-8585/2016 in case № А72-3300/2016 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 01.12.2023).

18. Decree of the Council of Ministers – the Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On the rules of the road» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 01.12.2023).

19. Anisimova N.P., Antonov S.N., Bocharov S.N. et al. Administrative activities of internal affairs bodies. Part Special: textbook / 3rd ed., revised. and additional. M.: Publishing house of the Moscow Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia; Center for Legal Literature «Shchit», 2001. 362 p.

20. Federal Law № 126-FZ dated 07.07.2003 «On communications» // Collection Legislation of the Russian Federation. 14.07.2003. № 28. Art. 2895.

21. Law of the Russian Federation dated 27.12.1991 № 2124-1 «On mass media» // Rossiyskaya gazeta. № 32. 08.02.1992.

22. Law of the Russian Federation dated 11.03.1992 № 2487-1 «On private detective and security activities in the Russian Federation» // Rossiyskaya gazeta. № 100. 30.04.1992.

23. Federal Law dated 21.12.1994 № 69-FZ «On fire safety» // Collection Legislation of the Russian Federation. 09.05.2011. № 19. Art. 2716.

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

Рецензия поступила в редакцию 04.12.2023; одобрена после рецензирования 11.12.2023; принята к публикации 18.12.2023.

The review was submitted 04.12.2023; approved after reviewing 11.12.2023; accepted for publication 18.12.2023.

НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРИМЕРНЫХ ПРОГРАММ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

¹Алексей Владимирович Заостровцев, ²Екатерина Владимировна Марцога¹Учебно-методический центр «Профессионал»²Научный центр БДД МВД России¹AlexZAO63@yandex.ru²emartcoga@mvd.ru

Аннотация. Профессиональная подготовка водителей является ключевой в сфере допуска к управлению транспортными средствами. От ее качества зависит, с какими знаниями и навыками примут участие в дорожном движении выпускники автошкол. В статье проведены краткий анализ действующих примерных программ профессиональной подготовки водителей транспортных средств и сравнение их с ранее действовавшими, сделан вывод о необходимости их совершенствования и приведения в соответствие с современными реалиями. Сформулирован ряд предложений, касающихся примерных программ, в том числе связанных с готовящимися изменениями в законодательстве.

Ключевые слова: профессиональная подготовка водителей, примерные программы, совершенствование системы допуска к управлению транспортными средствами

Для цитирования: Заостровцев А.В., Марцога Е.В. Направления совершенствования примерных программ подготовки водителей транспортных средств // Безопасность дорожного движения. 2023. № 4. С. 24-29.

Original article

DIRECTIONS FOR IMPROVING SAMPLE TRAINING PROGRAMS FOR VEHICLE DRIVERS

¹Alexey V. Zaostrovstsev, ²Ekaterina V. Martsoga¹Educational and methodological center «Professional»²Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation¹AlexZAO63@yandex.ru²emartcoga@mvd.ru

Abstract. Professional training of drivers is key in the field of access to driving vehicles. Its quality determines the knowledge and skills with which driving school graduates will take part in road traffic. The article provides a brief analysis of current exemplary professional training programs for vehicle drivers and compares them with previously existing ones, and concludes that they need to be improved and brought into line with modern realities. A number of proposals were formulated regarding the necessary changes to the programs, including those related to upcoming changes in legislation.

Keywords: professional training of drivers, sample programs, improvement of the system of access to driving vehicles

For citation: Zaostrovstsev A.V., Martsoga E.V. Directions for improving sample training programs for vehicle drivers // Road Safety. 2023. № 4. P. 24-29.

Приказ Министерства просвещения Российской Федерации от 8 ноября 2021 года № 808 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» (далее – приказ Министерства просвещения РФ от 08.11.2021 № 808) [1] вступил в силу с 1 сентября 2022 года и будет действовать до 1 сентября 2025 года.

Как следует из названия, он утвердил очередные примерные программы, на основании которых образовательным организациям следует осуществлять профессиональную подготовку водителей транспортных средств (далее – ТС) в Российской Федерации.

Следует отметить, что примерные программы подготовки, а с 2013 года – примерные программы профессионального обучения водителей, за период с 1998 года, то есть с момента их официального появления, по 2022 год менялись семь раз (табл. 1). При этом они неоднократно дополнялись, на их основе создавались программы переподготовки с категории на категорию (подкатеорию) ТС.

В утвержденных Министерством просвещения Российской Федерации 29 апреля 2022 года разъяснениях о вступлении в силу указанных примерных программ указано, что основное отличие новых примерных программ от ранее действовавших сорока девяти – это утверждение в дополнение к уже существующим новым девяти примерным программам переподготовки и включение положения, закрепляющего «необходимость изучения автоматизированных систем вождения и особенностей управления транспортным средством с высокой степенью автоматизации», и положения, предусматривающего «проведение практического экзамена только в условиях реальной дорожной обстановки, в связи со вступлением в силу с 1 апреля 2021 года изменений, внесенных в Правила проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 года № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» (вместе с «Правилами проведения

экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений») [8].

Однако, рассматривая примерные программы профессионального обучения водителей ТС соответствующих категорий и подкатегорий, утвержденные приказом Министерства просвещения РФ от 8 ноября 2021 года № 808 (далее – примерные программы), и ранее действовавшие, утвержденные приказом Министерства образования и науки Российской Федерации

от 26 декабря 2013 года № 1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» [5], необходимо отметить, что даже с учетом внесенных изменений по тексту они практически не отличаются друг от друга. Да и сами утвержденные примерные программы на отдельные категории (подкатегории) являются практически точными копиями друг друга.

Таблица 1

Этапы совершенствования системы допуска водителей к управлению транспортными средствами в Российской Федерации. Подготовка водителей

Примерные программы подготовки и переподготовки водителей транспортных средств, утверждены Министерством образования РФ, согласованы с Министерством транспорта РФ и ГУ ГИБДД СОБ МВД России в 1998 и 2000 гг.	Содержат 5 примерных программ подготовки
Приказ Минобрнауки РФ от 30 сентября 2008 г. № 278 «О введении в действие Примерных программ подготовки водителей транспортных средств различных категорий» [2]	Содержит 8 примерных программ подготовки, текст которых практически не отличается
Приказ Министерства образования и науки РФ от 20 января 2009 г. № 6 «О введении в действие Примерных программ переподготовки водителей транспортных средств различных категорий» [3]	Содержит 5 примерных программ, текст которых практически не отличается
Приказ Минобрнауки РФ от 18 июля 2010 г. № 636 «Об утверждении Примерных программ подготовки водителей транспортных средств различных категорий» [4]	Содержит 5 примерных программ, текст которых практически не отличается
Приказ Минобрнауки РФ от 26 декабря 2013 г. № 1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» [5]	Содержит 49 примерных программ, текст которых практически не отличается
Приказ Минобрнауки РФ от 12 мая 2015 г. № 486 «Об утверждении примерных программ переподготовки водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» [6]	Содержит 21 примерную программу переподготовки, текст которой практически не отличается
Приказ Минобрнауки РФ от 19 октября 2017 г. № 1016 «О внесении изменений в отдельные примерные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, утвержденные приказом Минобрнауки РФ от 26 декабря 2013 г. № 1408, и в отдельные примерные программы переподготовки водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, утвержденные приказом Минобрнауки РФ от 12 мая 2015 г. № 486» [7]	Содержит 21 примерную программу переподготовки, текст которой практически не отличается
Приказ Министерства просвещения РФ от 8 ноября 2021 г. № 808 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» [1]	Содержит 62 примерные программы, текст которых практически не отличается

Учебный план примерной программы подготовки на любую из категорий (подкатегорий) ТС включает базовый цикл, обязательный для подготовки водителей ТС любой категории и подкатегории, и специальный цикл, необходимый для подготовки водителей конкретной категории транспортных средств, на которую проходит подготовку (переподготовку) кандидат в водители.

Полагаем, что разделение программ на базовый и специальный циклы необходимо для того, чтобы в дальнейшем был реализован принцип ступенчатого получения права на управление ТС с низшей категории на высшую по достижении определенного возраста и при наличии водительского стажа.

Таким образом построены система допуска к управлению ТС и программы обучения водителей за рубежом [9, 10, 11]. Например, в п. 9

Постановления о водительских правах Германии (Fahrerlaubnisverordnung – FeV) от 19 января 2013 года указано, что водительское удостоверение категорий «C1», «C», «D1» или «D» может быть выдано только в том случае, если соискатель уже имеет водительское удостоверение категории «B». Водительское удостоверение высшей категории может быть выдано не раньше, чем водительское удостоверение категории «B» [12].

Полагаем целесообразным сориентировать базовый цикл обучения на водителей мототранспортных средств и легковых автомобилей (категорий «M», «A», «B», «BE» и подкатегорий «B1», «A1»), не планирующих заниматься предпринимательской или трудовой деятельностью, связанной с управлением ТС, а специальный цикл – на водителей профессиональных категорий и подкатегорий ТС («C», «C1»,

«D», «D1») и прицепов к ним, а также дополнительно на водителей категории «B», имеющих водительский стаж не менее года и планирующих заниматься деятельностью, связанной с перевозкой пассажиров и грузов. При этом отдельные программы целесообразно ориентировать на конкретные категории ТС.

В действующих примерных программах темы базового курса одинаковы для всех категорий и подкатегорий ТС, поэтому принципиальные ошибки и несоответствия повторяются в тексте каждой отдельной программы.

Например, требования к техническому состоянию ТС включены в тему «Правила дорожного движения» базового цикла, хотя они содержатся в Основных положениях по допуску транспортных средств к эксплуатации, утвержденных постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 [13], и, по нашему мнению, имеют непосредственное отношение к теме специального цикла «Устройство и техническое обслуживание транспортных средств как объектов управления».

Учебный предмет базового курса «Основы управления транспортными средствами» практически полностью дублируется учебным предметом специального курса «Основы управления транспортными средствами отдельных категорий (подкатегорий)».

Для примера рассмотрим программу профессиональной подготовки водителей ТС категории «M». Согласно п. 1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ) к категории «M» относятся мопеды – двух- или трехколесные механические транспортные средства, максимальная конструктивная скорость которых не превышает 50 км/ч, имеющие двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом, не превышающим 50 куб. см, или электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт. К мопедам приравниваются квадрициклы, имеющие аналогичные технические характеристики.

Отметим, что в пояснительной записке к примерной программе указано, что она, как и все иные программы, «может быть использована для разработки рабочей программы профессиональной подготовки лиц с ограниченными возможностями здоровья при соблюдении условий, без которых невозможно или затруднительно освоение образовательных программ обучающимися с ограниченными возможностями здоровья».

Однако согласно постановлению Правительства РФ от 29 декабря 2014 года № 1604 «О перечнях медицинских противопоказаний, медицинских показаний и медицинских ограничений к управлению транспортными средствами» [14] лица с ограниченными физическими возможностями полностью исключены из числа лиц, которым согласно медицинским показаниям разрешено управлять мотоциклами и мопедами.

Даже отсутствие или неподвижность двух пальцев на правой руке или трех – на левой является медицинским ограничением к управлению всеми видами мототранспортных средств.

Лица с ограниченными физическими возможностями имеют схожие ограничения к управлению ТС категорий «C», «CE», «D», «DE», «Tm» или «Tb», подкатегорий «C1», «D1», «C1E» или «D1E», но и в пояснительных записках этих примерных программ имеется аналогичный абзац.

Час теоретических занятий (раздел 3.1.1.2 примерных программ «Правила дорожного движения»,

категория «M») посвящен правилам буксировки ТС, перевозки людей и грузов: условиям и порядку буксировки механических ТС на гибкой сцепке, жесткой сцепке и методом частичной погрузки; перевозке людей в буксируемых и буксирующих ТС; требованиям к перевозке людей в грузовом автомобиле; в том числе случаям, требующим согласования условий движения ТС с Госавтоинспекцией.

Любая буксировка двухколесных ТС согласно п. 24.9 ПДД РФ запрещена. Однако примерными программами подготовки водителей мототранспортных средств предусмотрено обязательное изучение правил буксировки на гибкой и жесткой сцепке, а также методом частичной погрузки.

Двухместные мопеды встречаются достаточно редко, однако согласно п. 22.2(1) ПДД РФ перевозка людей на мопеде должна осуществляться водителем, имеющим водительское удостоверение на право управления ТС любой категории или подкатегории в течение двух и более лет.

Раздел 3.1.1.2 рассматриваемой примерной программы предполагает изучение следующих тем ПДД РФ, которые к управлению мопедом отношения не имеют.

Например, порядок движения по автомагистрали и правила остановки и стоянки на ней. Согласно п. 16.1 ПДД РФ водителям мопедов запрещено выезжать на автомагистраль.

Движение по дорогам с выделенной полосой для маршрутных ТС на мопеде не допускается (п. 18.2 ПДД РФ), кроме того, при наличии указанной полосы у правого края проезжей части водители мопедов не могут выполнить требования п. 24.7 ПДД РФ и занять правильное положение на дороге.

Учебная езда по дорогам на мопеде так же, как и на любом другом мототранспортном средстве, не допускается (п. 21.4 ПДД РФ), обучение проходит только на закрытой от движения площадке. Правила применения аварийной сигнализации и знака аварийной остановки к водителям мопедов не относятся.

Правила использования фары прожектора и опознавательного знака «Автопоезд» водителями мопедов и мотоциклов не применяются, тем более что в действующей редакции Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации этот знак и упоминание о нем исключены.

Информация о типах государственных регистрационных знаков (далее – ГРЗ) и порядке их установки также является излишней, так как Правила государственной регистрации транспортных средств устанавливают единый порядок государственной регистрации наземных самоходных устройств с мощностью двигателя (двигателей) более 4 киловатт или с максимальной конструктивной скоростью более 50 км/ч и мопедам государственный регистрационный номер не присваивается и ГРЗ не выдается [15].

Полагаем, что программа профессионального обучения на категорию «M», так же, как и программы на иные виды ТС («A», «A1»), и не только они, перегружены излишней информацией. При этом забыты такие важные и влияющие на безопасность факторы, как: использование защитных средств, таких как перчатки, ботинки, защитная одежда и шлем, приспособления для защиты глаз;

видимость водителей мототранспортных средств для других участников дорожного движения; дорожные условия, требующие повышенного внимания: канализационные люки, ливневые решетки, полимерная дорожная разметка (линии и стрелы), трамвайные пути, искусственные неровности;

риски, связанные с высокой травмоопасностью двухколесных мототранспортных средств по сравнению с четырехколесными при одинаковых дорожных условиях.

Рассматривая примерную программу профессиональной подготовки водителей транспортных средств категории «В», необходимо также отметить, что изучению раздела 3.2.1.1 «Устройство и техническое обслуживание транспортных средств категории «В» как объектов управления», практически точной копией которого являются аналогичные разделы программ на иные категории ТС, посвящено 20 часов, из них 18 часов теоретических и только два практических.

При этом основное учебное время уделено изучению:

- общего устройства двигателя (2 часа);
- общего устройства трансмиссии (2 часа);
- назначения ходовой части (2 часа);
- общего устройства и принципа работы тормозных систем (2 часа);
- общего устройства рулевого управления (2 часа);
- источникам потребления электрической энергии (1 час);
- общего устройства ТС категории «В» (1 час);
- общего устройства прицепов и тягово-сцепных устройств (2 часа);
- электронным системам помощи водителю (2 часа) и др.

Собственно вопросу, касающемуся основных неисправностей тормозной системы и рулевого управления уделена всего одна строка примерной программы вместе с вопросами о неисправностях ходовой части.

Как пример процитируем один из абзацев раздела 3.2.1. учебного предмета «Устройство и техническое обслуживание транспортных средств категории «В» как объектов управления», подраздел 3.2.1.1. «Устройство транспортных средств». «Общее устройство и принцип работы тормозных систем: рабочая и стояночная тормозные системы, их назначение, общее устройство и принцип работы; назначение и общее устройство запасной тормозной системы; электромеханический стояночный тормоз; общее устройство тормозной системы с гидравлическим приводом; работа вакуумного усилителя и тормозных механизмов; тормозные жидкости, их виды, состав и правила применения; ограничения по смешиванию различных типов тормозных жидкостей; неисправности тормозных систем, при наличии которых запрещается эксплуатация транспортного средства».

Теме, касающейся проверки технического состояния автомобиля на соответствие основным положениям по допуску ТС к эксплуатации и устранения мелких неисправностей в процессе эксплуатации, уделено всего 2 часа теоретических занятий, а этого явно недостаточно, так как согласно п. 2.3.1 ПДД РФ водитель обязан перед выездом проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние ТС.

Полагаем, что эта тема, как и все, касающиеся устройства и технического состояния ТС, должны изучаться и прорабатываться на практических занятиях.

По нашему мнению, также требуют проработки и включения в базовый цикл для всех без исключения категорий и подкатегорий следующие вопросы, непосредственно влияющие на безопасность движения.

Теоретические занятия.

Рассматривать положения ПДД РФ отдельно от основ безопасного управления ТС авторы считают системной ошибкой разработчиков.

В свою очередь, разделы ПДД РФ не должны цитироваться дословно, а рассматриваться во взаимосвязи друг с другом. Средства регулирования дорожного движения – с правилами проезда регулируемых и нерегулируемых перекрестков, запрещающие, предписывающие и предупреждающие знаки – с правилами маневрирования, обгона, соблюдения скоростного режима, правил остановки и стоянки и расположения ТС на проезжей части дороги.

При изучении примерных программ сложно уловить разницу между разделами базового, специального и профессионального циклов, которые называются соответственно «Основы управления транспортными средствами», «Управление транспортными средствами категории «В» и «Вождение транспортных средств категории «В».

Это, по сути, одно и то же. Детальное рассмотрение примерных программ показывает, что и по содержанию они практически не отличаются.

Постановлением Правительства РФ от 1 ноября 2013 года № 980 утверждены Правила разработки примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий (далее – Правила) [16].

Согласно п. 4 указанных Правил примерные программы должны предусматривать достаточный для формирования, закрепления и развития практических навыков и компетенции объем практики, являющейся их обязательной частью.

В действующей программе профессиональной подготовки водителей ТС категории «В» теории посвящено 86 часов, а практике всего 56 часов (54 часа для ТС с автоматической коробкой переключения передач).

По нашему мнению, тема «Основы безопасного управления ТС» должна занимать не менее половины времени теоретических занятий. При этом не следует забывать о том, что необходимые умения и навыки можно приобрести только в процессе практических занятий. Поэтому время практических занятий считаем необходимым увеличить за счет сокращения теоретических.

Продолжительность практических занятий должна рассчитываться индивидуально с каждым обучающимся по мере освоения материала и с учетом его психофизиологических особенностей.

Практические занятия.

Устройство и техническое обслуживание автомобиля должны изучаться только на практических занятиях. При этом количество часов базового цикла, посвященное этой теме, должно быть достаточным для того, чтобы кандидат в водители смог провести визуальный осмотр ТС с целью выявления неисправностей, с которыми запрещены дальнейшее движение или эксплуатация ТС, заменить колесо и не перепутать горловину расширительного бачка с горловиной для жидкости стеклоомывателя.

Полагаем необходимым, чтобы специальный цикл предусматривал углубленное изучение устройства ТС именно той категории (подкатегории), на которую проходит обучение, на реальном транспортном средстве, а не на плакатах и пособиях.

Водитель должен обладать навыками проведения технического обслуживания ТС в случае его поломки, иметь представление об устройстве тормозной системы, рулевого управления, тягово-сцепного устройства в составе автопоезда, и получены они могут быть только на практике.

Рассмотрение на теоретических занятиях общих правил безопасного вождения (соблюдение

безопасной дистанции и интервала между ТС, выбор скорости в соответствии с дорожными условиями, умение ориентироваться в дорожной обстановке и прогнозировать возможное развитие событий, движение в транспортном потоке, оповещение других участников дорожного движения о своих намерениях, движение на аварийно-опасных участках дороги, взаимодействие с другими участниками дорожного движения (водителями, пешеходами, велосипедистами) не принесет такой пользы, как отработка на практике в процессе обучения вождению на дорогах с различной интенсивностью транспортного потока.

Согласно п. 7 ст. 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ) [17] российское национальное водительское удостоверение, подтверждающее право на управление ТС любой из категорий или подкатегорий, подтверждает право на управление ТС категории «М».

Поэтому считаем целесообразным включить ряд вопросов, касающихся специфики безопасного управления мототранспортными средствами учебного предмета «Основы управления транспортным средством категории «М», в примерные программы профессиональной подготовки при первичном получении водительского удостоверения на категории «В», «С» и подкатегории «В1», «С1».

Можно до бесконечности искать и находить в примерных программах допущенные разработчиками очевидные ошибки. Но это не самое главное. Обучение водителей, как и вся система допуска к управлению ТС, требуют изменений.

По нашему мнению, требуется создание новых примерных программ профессиональной подготовки водителей ТС, и они должны быть принципиально новыми, а не переписанными с утвержденных более десяти лет назад и копирующими друг друга.

В п. 1 ст. 26 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ указано, что к сдаче экзаменов допускаются лица, в том числе прошедшие в установленном порядке соответствующее профессиональное обучение.

Полагаем, что соответствовать оно должно современным реалиям, и при разработке примерных программ профессионального обучения водителей ТС должны быть проведены тщательный анализ существующих проблем, передового зарубежного опыта в указанной сфере передовых обучающих практик и технологий и экспертное обсуждение подходов к профессиональной подготовке.

Список источников

1. Приказ Министерства просвещения России от 8 ноября 2021 г. № 808 (ред. от 26.09.2022) «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» (Зарегистрировано в Минюсте России 10.03.2022 № 67672) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.12.2023).

2. Приказ Минобрнауки РФ от 30 сентября 2008 г. № 278 «О введении в действие Примерных программ подготовки водителей транспортных средств различных категорий» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.12.2023) (утратил силу).

3. Приказ Министерства образования и науки РФ от 20 января 2009 г. № 6 «О введении в действие Примерных программ переподготовки водителей транспортных средств

различных категорий» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.12.2023) (утратил силу).

4. Приказ Минобрнауки РФ от 18 июля 2010 г. № 636 «Об утверждении Примерных программ подготовки водителей транспортных средств различных категорий» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.12.2023) (утратил силу).

5. Приказ Минобрнауки РФ от 26 декабря 2013 г. № 1408 (ред. от 19.10.2017) «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» (Зарегистрировано в Минюсте России 09.07.2014 № 33026) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.12.2023) (утратил силу).

6. Приказ Минобрнауки РФ от 12 мая 2015 г. № 486 «Об утверждении примерных программ переподготовки водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» (утратил силу) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.12.2023) (утратил силу).

7. Приказ Минобрнауки РФ от 19 октября 2017 г. № 1016 «О внесении изменений в отдельные примерные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, утвержденные приказом Минобрнауки РФ от 26 декабря 2013 г. № 1408, и в отдельные примерные программы переподготовки водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, утвержденные приказом Минобрнауки РФ от 12 мая 2015 г. № 486» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.12.2023) (утратил силу).

8. Постановление Правительства РФ от 24 октября 2014 г. № 1097 (ред. от 25.06.2022) «О допуске к управлению транспортными средствами» (вместе с «Правилами проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений») // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.12.2023).

9. Заостровцев А.В., Катальников С.В. Международная практика экзаменационной деятельности, связанной с приемом экзаменов у водителей мототехники в условиях реального дорожного движения // Вестник НЦБЖД. 2015. № 4(26). С. 27–32.

10. Мухин Е.М., Заостровцев А.В., Амелин Н.В. Готовность водителей к безопасному управлению транспортным средством: учебное пособие. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2017. 92 с.

11. Заостровцев А.В., Катальников С.В. Начинаящий водитель: понятие, факторы риска, пути решения проблемных вопросов // Вестник Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД РФ. 2016. № 3(39). С. 83–91.
12. URL: <http://www.fahrtipps.de/verkehrsrecht/fev.php?par=9#9> (дата обращения: 03.12.2023).

13. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.12.2023).

14. Постановление Правительства РФ от 29 декабря 2014 г. № 1604 (ред. от 03.08.2019) «О перечнях медицинских противопоказаний, медицинских показаний и медицинских ограничений к управлению транспортным средством» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.12.2023).

15. Постановление Правительства РФ от 21 декабря 2019 г. № 1764 (ред. от 02.12.2022) «О государственной регистрации транспортных средств в регистрационных подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» (вместе с «Правилами государственной регистрации транспортных средств в регистрационных подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.12.2023).

16. Постановление Правительства РФ от 1 ноября 2013 г. № 980 (ред. от 19.12.2018) «Об утверждении Правил разработки примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих

категорий и подкатегорий» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.12.2023).

17. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.12.2023).

References

1. Order of the Ministry of Education of Russia dated 08.11.2021 № 808 (as amended on 26.09.2022) «On approval of exemplary professional training programs for drivers of vehicles of relevant categories and subcategories» (Registered with the Ministry of Justice of Russia on 10.03.2022 № 67672) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.12.2023).

2. Order of the Ministry of Education and Science of the Russian Federation dated 30.09.2008 № 278 «On the implementation of Model training programs for drivers of vehicles of various categories» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.12.2023) (lost force).

3. Order of the Ministry of Education and Science of the Russian Federation dated 20.01.2009 № 6 «On the implementation of Model retraining programs for drivers of vehicles of various categories» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.12.2023) (lost force).

4. Order of the Ministry of Education and Science of the Russian Federation dated 18.07.2010 № 636 «On approval of Model training programs for drivers of vehicles of various categories» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.12.2023) (lost force).

5. Order of the Ministry of Education and Science of Russia dated 26.12.2013 № 1408 (as amended on 19.10.2017) «On approval of exemplary professional training programs for drivers of vehicles of relevant categories and subcategories» (Registered with the Ministry of Justice of Russia on 09.07.2014 № 33026) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.12.2023) (lost force).

6. Order of the Ministry of Education and Science of the Russian Federation dated 12.05.2015 № 486 «On approval of exemplary retraining programs for drivers of vehicles of relevant categories and subcategories» (lost force) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.12.2023) (lost force).

7. Order of the Ministry of Education and Science of the Russian Federation dated 19.10.2017 № 1016 «On amendments to certain sample vocational training programs for drivers of vehicles of relevant categories and subcategories, approved by Order of the Ministry of Education and Science of the Russian Federation dated 26.12.2013 № 1408, and to certain sample

retraining programs drivers of vehicles of the corresponding categories and subcategories, approved by order of the Ministry of Education and Science of the Russian Federation dated 12.05.2015 № 486» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.12.2023) (lost force).

8. Decree of the Government of the Russian Federation dated 24.10.2014 № 1097 (as amended on 25.06.2022) «On admission to driving vehicles» (together with the «Rules for conducting examinations for the right to drive vehicles and issuing driver's licenses») // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.12.2023).

9. Zaostrovtshev A.V., Katalnikov S.V. International experience of examination activities related to taking exams for motor vehicle drivers in real traffic conditions // Bulletin of the National Center for Road Transport. 2015. № 4(26). P. 27–32.

10. Mukhin E.M., Zaostrovtshev A.V., Amelin N.V. Drivers' readiness to drive safely: a training manual. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2017. 92 p.

11. Zaostrovtshev A.V., Katalnikov S.V. Novice driver: concept, risk factors, ways to solve problematic issues // Bulletin of the All-Russian Institute for Advanced Training of Employees of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation. 2016. № 3(39). P. 83–91.

12. URL: <http://www.fahrtipps.de/verkehrsrecht/fev.php?par=9#9> (date of access: 03.12.2023).

13. Resolution of the Council of Ministers – Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On traffic rules» // Legal reference system «Consultant Plus» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.12.2023).

14. Decree of the Government of the Russian Federation dated 29.12.2014 № 1604 (as amended on 03.08.2019) «On the lists of medical contraindications, medical indications and medical restrictions for driving a vehicle» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.12.2023).

15. Decree of the Government of the Russian Federation dated 01.11.2013 № 980 (as amended on 19.12.2018) «On approval of the Rules for the development of exemplary professional training programs for drivers of vehicles of the relevant categories and subcategories» // Legal reference system «Consultant Plus».

16. Federal Law dated 10.12.1995 № 196-FZ «On road safety» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.12.2023).

17. Decree of the Council of Ministers – the Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On the rules of the road» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.12.2023).

Информация об авторах

A.V. Заостровцев – старший преподаватель учебно-методического центра «Профессионал»
Контакты: Балаклавский проспект, д. 2, к. 6, Москва, Россия, 117639

E.V. Марцога – ведущий 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 authors

A.V. Zaostrovtshev – Senior teacher of the educational and methodological center «Professional»
Contacts: Balaklavsky Prospekt, d. 2, k. 6, Moscow, Russia, 117639

E.V. Martsoga – Leading researcher of the department for support of scientific editorial and publishing activities of 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.

НЕКОТОРЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЦИФРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ПРЕДУПРЕЖДЕНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Александр Игоревич Быков
УГИБДД ГУ МВД России по г. Москве
bykoviaz@yandex.ru

Аннотация. В статье приводятся сведения о применении инновационных технологий в области обеспечения безопасности дорожного движения на улично-дорожной сети г. Москвы (система «Инцидент менеджмент» государственной автоматизированной информационной системы «Сфера»). Рассматривается аналогичный зарубежный опыт. Формулируются предложения по применению таких технологий для выявления нарушения Правил дорожного движения Российской Федерации пешеходами, лицами, управляющими средствами индивидуальной мобильности, и предупреждения возникновения кризисных ситуаций на дороге. Предлагается механизм взаимодействия с компаниями, предоставляющими услуги «кикшеринга», для предупреждения повторных нарушений лицами, управляющими средствами индивидуальной мобильности.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации, государственная автоматизированная информационная система «Сфера», система «Инцидент менеджмент», кикшеринг, пешеходы, средства индивидуальной мобильности, транспортные средства

Для цитирования: Быков А.И. Некоторые перспективы использования цифровых технологий в предупреждении дорожно-транспортных происшествий // Безопасность дорожного движения. 2023. № 4. С. 30-33.

Original article

SOME PROSPECTS FOR THE USE OF DIGITAL TECHNOLOGIES IN THE PREVENTION OF ROAD ACCIDENTS

Alexander I. Bykov
Department of the State Inspection of Traffic Safety of the Chief Direction of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation for Moscow
bykoviaz@yandex.ru

Abstract. The article analyzes the results of the application of innovative technologies in the field of road safety on the mountain road network. Moscow (Incident Management system, the state automated information system Sphere. A similar foreign experience is given. Proposals are formulated for the use of such technologies to identify violations by pedestrians, persons operating SIM and to prevent the occurrence of crisis situations on the road. A mechanism for interaction with companies providing kicksharing services to prevent repeated violations by persons managing the SIM is proposed.

Keywords: traffic safety, traffic violation, state automated information system «Sphere», system «Incident management», kicksharing, pedestrians, means of individual mobility, vehicles

For citation: Bykov A.I. Some prospects for the use of digital technologies in the prevention of road accidents // Road safety. 2023. № 4. P. 30-33.

Причины совершения дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) на улично-дорожной сети г. Москвы несколько отличаются от причин ДТП в других субъектах Российской Федерации.

Анализ соответствующих статистических данных позволяет выделить как традиционные виды нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ), так и относительно новые, получившие наибольшее распространение в г. Москве в последние годы.

Если в отношении водителей транспортных средств – основных «поставщиков» нарушений ПДД РФ в виде нарушений скоростного режима, являющихся основными причинами ДТП, успешно и активно применяются работающие в автоматическом режиме средства фотовидеофиксации (далее – ФВФ) [1], то нарушения ПДД РФ пешеходами и лицами, управляющими средствами индивидуальной мобильности (далее – СИМ), в настоящее время «охвачены» объективными средствами контроля не в достаточной мере.

Наряду с обозначенной проблемой в условиях сохранения устойчивой тенденции к повышению скоростного режима на автомобильных дорогах страны и на дорожной сети г. Москвы в частности, угрозу безопасности дорожного движения представляют кризисные ситуации, способные привести к возник-

новению ДТП с тяжкими последствиями (резкая остановка транспортного средства в результате ДТП, внезапного появления пешехода или СИМ на скоростных трассах и т.п.), которые требуют оперативного обнаружения и применения мер реагирования во избежание происшествий.

Однако в настоящее время в масштабах всей страны на уровне федеральных проектов или ведомственных программ не существует программ реагирования на прогнозируемые кризисные ситуации, не говоря уже о разработках соответствующей цифровой и правовой среды.

Обозначенная проблема приобретает особую актуальность в условиях сокращения штатной численности личного состава Госавтоинспекции в результате реформирования МВД России и наглядно свидетельствует о необходимости формирования новых инструментов обеспечения безопасности дорожного движения [2].

Отдельные инновационные подходы к решению обозначенных проблем заложены в Указе Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» (далее – Указ Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204), в котором по направлению безопасных и качественных автомобильных дорог предусмотрено решение

задач по обеспечению безопасности дорожного движения посредством внедрения новых технических требований и стандартов обустройства автомобильных дорог на основе цифровых технологий, направленных на устранение мест концентрации ДТП, а также автоматизированных и роботизированных технологий контроля за соблюдением ПДД РФ [3].

В этом плане в научной литературе справедливо отмечается, что активное внедрение цифровых технологий в сфере обеспечения безопасности дорожного движения представляет собой не просто «современный тренд», а является одним из наиболее эффективных инструментов обеспечения безопасности и профилактики ДТП [4].

Частично приведенные в Указе Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 задачи нашли практическое воплощение на дорогах Московского региона. Здесь уместно сказать о внедрении системы «Инцидент менеджмент», которая позволяет принимать дополнительные меры по обеспечению безопасности дорожного движения на улично-дорожной сети г. Москвы.

Данной системой в автоматическом режиме определяются различные типы (виды) ДТП, происходящих на проезжей части, в том числе с участием водителей транспортных средств, пешеходов, велосипедистов, лиц, передвигающихся на СИМ, а также вторичные ДТП.

В настоящее время в систему «Инцидент менеджмент» интегрировано 1430 обзорных камер видеонаблюдения, фиксирующих в автоматическом режиме различные типы происшествий на проезжей части, из них 770 камер видеонаблюдения установлены на протяжении Московской кольцевой автомобильной дороги (далее – МКАД) и Северо-Восточной хорды. Следует подчеркнуть, что данные обзорные камеры наблюдения не фиксируют нарушения ПДД РФ.

С учетом скоротечности развития причинно-следственных связей событий, связанных с возникновением «вторичных ДТП», Госавтоинспекцией г. Москвы во взаимодействии с Центром организации дорожного движения Правительства Москвы при по-

ступлении оповещения о ДТП реализуется следующий комплекс мероприятий.

1. Информация о возникшем на пути следования ДТП и необходимости снижения скорости движения транспортных средств передается в режиме онлайн:

в популярные навигационные автомобильные приложения для оповещения, в том числе голосового; на табло отображения информации, расположенное, как правило, над проезжей частью (в настоящее время в порядке эксперимента установлено также 10 экранов в разделительной полосе типа «Нью-Джерси», а в следующем году планируется установка еще 160 таких экранов).

2. Информировать дорожные службы с целью направления ближайшего экипажа «Дорожного патруля» (дорожно-эксплуатирующей организации) для осуществления «прикрытия» неисправного транспортного средства и его перемещения с проезжей части в ближайшее безопасное место (стоянка, автомобильная заправочная станция, парковочный карман и т.п.).

3. В случае необходимости оформления ДТП с пострадавшими либо удаления с проезжей части пешехода направляется патрульный наряд Госавтоинспекции для принятия мер в соответствии с действующим законодательством.

Особенно эффективна работа рассматриваемой системы по предупреждению совершения ДТП с участием пешеходов: в автоматическом режиме фиксируется появление человека на проезжей части дороги и оперативно принимаются необходимые меры реагирования.

Только за девять месяцев текущего года эксплуатации системы «Инцидент менеджмент» в Центр управления Госавтоинспекции г. Москвы поступило более пяти тысяч сообщений о происшествиях, выявленных системой на МКАД, из них в половине случаев приняты меры реагирования: в отношении более 200 пешеходов (рис. 1), 7 водителей СИМ, более 2,5 тысяч водителей транспортных средств.

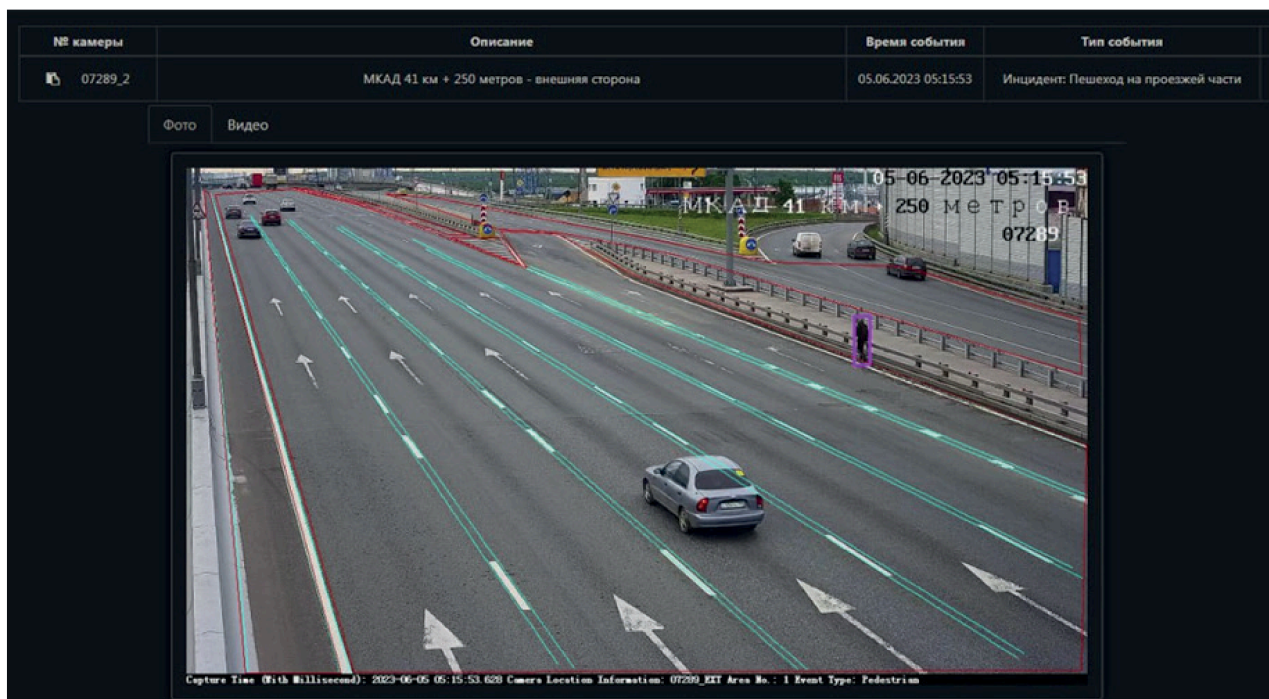


Рисунок 1 – Фиксация нахождения пешехода на МКАД

Другим по значимости в осуществлении профилактической работы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения можно отметить проведение эксперимента по внедрению на улично-дорожной сети г. Москвы государственной автоматизированной информационной системы «Сфера» [5], которая позволяет фиксировать нарушения ПДД РФ пешеходами на пешеходных переходах.

Подобные цифровые системы активно используются и в зарубежной практике. Так, в январе 2020 года полиция Лондона объявила о вводе в эксплуатацию системы распознавания лиц, которая будет автоматически искать преступников на улицах города с помощью полумиллиона камер наблюдения (в среднем житель столицы Великобритании попа-

дает на камеры более 300 раз в день). В Китайской Народной Республике функционирует более 20 млн камер, сопряженных с системой идентификации, а в г. Шеньжень уже накоплен опыт фиксации нарушений правил дорожного движения пешеходами [6].

С учетом зарубежного опыта на Бережковской набережной г. Москвы протестирован прототип светофора с биометрической камерой для задач распознавания лиц.

Фотофиксация предусматривает отображение трека перемещения пешехода и сигнала светофора. При нарушении пешеходом ПДД РФ его изображение (без идентификации) транслируется на электронное табло отображения информации, расположенное рядом с местом нарушения (рис. 2).

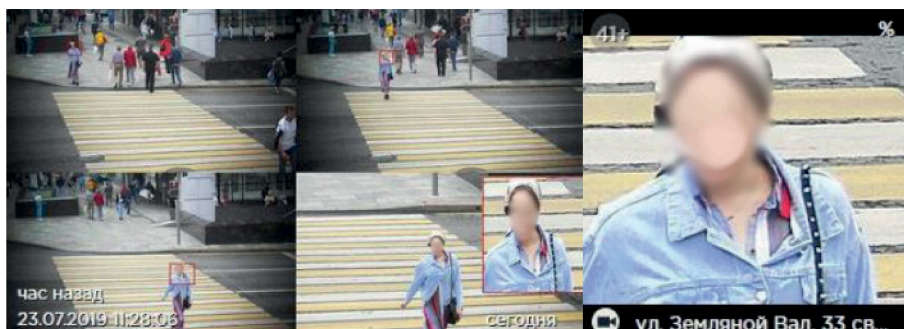


Рисунок 2 – Фиксация нарушения ПДД РФ пешеходом

В условиях взрывного роста использования СИМ для снижения уровня аварийности по вине указанной категории участников дорожного движения в настоящее время прорабатывается возможность фиксации совершаемых ими правонарушений обзорными камерами на основе алгоритмов нейросети.

Имеются в виду прежде всего такие нарушения, как проезд на запрещающий сигнал светофора, проезд по пешеходному переходу (не спешившись), перевозка пассажира (рис. 3).

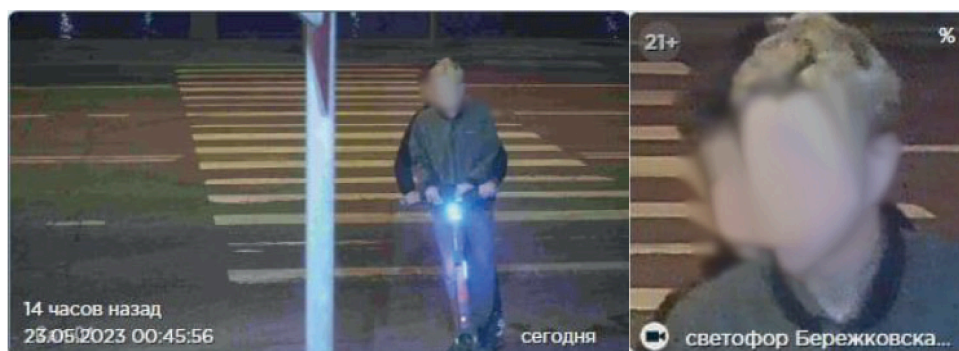


Рисунок 3 – Фиксация нарушения ПДД РФ лицом, управляющим СИМ

Одновременно возникает объективная необходимость организации взаимодействия с компаниями, предоставляющими услуги «кикшеринга», по вопросам ведения анализа нарушений ПДД РФ пользователями СИМ для принятия внутренних сервисных мер контроля, в том числе в виде ограничений на право пользования и получения услуги для постоянных нарушителей.

Такие меры могут разрабатываться на основании проводимого внутреннего контроля сведений мониторинга треков передвижения СИМ и аудита компаний «кикшеринга».

Имеющийся у компаний «инструментарий», применяемый к нарушителям ПДД РФ, достаточно разнообразен:

- введение ограничений на право пользования СИМ (временная блокировка);
- установление повышенного тарифа на пользование СИМ;
- принудительное ограничение скоростного режима при использовании СИМ;
- сервисные штрафы и дополнительные проверки на знание требований ПДД РФ (для пользователей, регулярно нарушающих ПДД РФ) и др.

Оценивая возможности применения рассмотренных выше высокотехнологичных средств в предупреждении ДТП, можно констатировать, что по такому важнейшему критерию, как автоматический режим фиксации нарушений [7], их можно отнести к элементам обустройства автомобильных дорог по примеру ФВФ соответственно использовать для

фиксации нарушений ПДД РФ пешеходами и лицами, управляющими СИМ.

Для создания и обеспечения эффективного применения автоматизированной системы привлечения пешеходов к административной ответственности необходимо иметь биометрические данные всех граждан. В таком случае предоставление биометрических данных должно стать обязанностью, а не правом граждан.

В этой связи для легализации искомым высокотехнологичных устройств представляется целесообразным рассмотреть перспективы изменения законодательства об административных правонарушениях, о персональных данных, а также соответствующих нормативных правовых актов и национальных стандартов [8], что в полной мере будет соответствовать задачам, изложенным в национальных проектах [9].

Список источников

1. Головки В.В., Исаев М.М. Проблемы и перспективы использования цифровых технологий при фиксации административных правонарушений в области дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 27–33.

2. Kalyuzhnyi Yu.N., Kirichek E.V. Road safety: search for optimal organizational forms of interaction // Revista Geintec: gestão, inovação e tecnologias. 2021. T. 11. № 2. С. 1293–1301.

3. Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» // Собрание законодательства РФ. 14.05.2018. № 20. Ст. 2817.

4. Калужный Ю.Н. Цифровые технологии как новые возможности обеспечения безопасности дорожного движения // Административное право и процесс. 2021. № 11. С. 52–54.

5. Постановление Правительства Москвы от 17 марта 2021 г. № 328-ПП «О государственной автоматизированной информационной системе «Сфера» // Вестник Мэра и Правительства Москвы. № 17. 23.03.2021.

6. Кравцов Д.А., Васильков С.А. Цифровые технологии и предупреждений преступности // Вестник Московской академии Следственного комитета РФ. 2018. № 3. С. 57–61.

7. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // Бюллетень Верховного Суда РФ. № 9. 2019.

8. ГОСТ Р 57144-2016. Национальный стандарт Российской Федерации. Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 28.11.2023).

9. Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (утв. президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам, протокол от 24 декабря 2018 г. № 15) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 28.11.2023).

References

1. Golovko V.V., Isaev M.M. Problems and prospects of using digital technologies in fixing administrative offenses in the field of traffic // Road Safety. 2023. № 2. P. 27–33.

2. Kalyuzhnyi Yu.N., Kirichek E.V. Road safety: search for optimal organizational forms of interaction // Revista Geintec: gestão, inovação e tecnologias. 2021. Vol. 11. № 2. P. 1293-1301.

3. Decree of the President of the Russian Federation dated 07.05.2018 № 204 «On national goals and strategic objectives of the development of the Russian Federation for the period up to 2024» // Collection Legislation of the Russian Federation. 14.05.2018. № 20. Art. 2817.

4. Kalyuzhny Yu.N. Digital technologies as new opportunities for ensuring road safety // Administrative law and process. 2021. № 11. P. 52–54.

5. Decree of the Government of Moscow dated March 17.03.2021 № 328-PP «On the state automated information system «Sphere» // Bulletin of the Mayor and the Government of Moscow. № 17. 23.03.2021.

6. Kravtsov D.A., Vasilkov S.A. Digital technologies and crime prevention // Bulletin of the Moscow Academy of the Investigative Committee of the Russian Federation. 2018. № 3. P. 57–61.

7. Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation dated 25.06.019 № 20 «On some issues arising in judicial practice when considering cases of administrative offenses provided for in Chapter 12 of the Code of Administrative Offenses of the Russian Federation» // Bulletin of the Supreme Court of the Russian Federation. № 9. 2019.

8. GOST R 57144-2016. National standard of the Russian Federation. Special technical means operating in automatic mode and having the functions of photo and film shooting, video recording, to ensure traffic control // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 28.11.2023).

9. Passport of the national project «Safe and high-quality highways» (approved by the Presidium of the Council under the President of the Russian Federation for Strategic Development and National Projects, Protocol № 15 dated 24.12.2018) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 28.11.2023).

Информация об авторе

А.И. Быков – кандидат юридических наук, начальник УГИБДД ГУ МВД России по г. Москве

Контакты: ул. Садовая-Самотечная, д. 1, Москва, Россия, 127473

Information about the author

A.I. Bykov – Candidate of Sciences in Jurisprudence, Head of the Department of the State Inspection of Traffic Safety of the Chief Direction of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation for Moscow

Contacts: ul. Sadovaya-Samotechnaya, d. 1, Moscow, Russia, 127473

Рецензия поступила в редакцию 19.10.2023; одобрена после рецензирования 26.10.2023; принята к публикации 02.11.2023.

The review was submitted 19.10.2023; approved after reviewing 26.10.2023; accepted for publication 02.11.2023.

**ЛИШЕНИЕ ПРАВА УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ
КАК ВИД АДМИНИСТРАТИВНОГО НАКАЗАНИЯ****Ольга Викторовна Панкова**Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)
ovpankova@msal.ru

Аннотация. В статье на основе анализа материальных и процессуальных норм Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, законодательства о безопасности дорожного движения и судебной практики рассмотрены основные вопросы, связанные с применением административного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами.

Ключевые слова: лишение права управления транспортными средствами, водитель, административное правонарушение, административная ответственность, административное наказание

Для цитирования: Панкова О.В. Лишение права управления транспортными средствами как вид административного наказания // Безопасность дорожного движения. 2023. № 4. С. 34-41.

Original article

**DEPRIVATION OF THE RIGHT TO DRIVE VEHICLES AS A TYPE
OF ADMINISTRATIVE PUNISHMENT****Olga V. Pankova**Kutafin Moscow State Law University
ovpankova@msal.ru

Abstract. Based on the analysis of the material and procedural norms of the Administrative Code of the Russian Federation, legislation on road safety and judicial practice, the main issues related to the application of administrative punishment in the form of deprivation of the right to drive vehicles are considered in the article.

Keywords: deprivation of the right to drive vehicles, driver, administrative offense, administrative responsibility, administrative punishment

For citation: Pankova O.V. Deprivation of the right to drive vehicles as a type of administrative punishment // Road Safety. 2023. № 4. P. 34-41.

Лишение права управления транспортными средствами выражается во временном ограничении физического лица, совершившего административное правонарушение, в пользовании ранее предоставленным ему правом.

Данная мера административного наказания характеризуется следующими чертами:

устанавливается только за грубое и систематическое нарушение порядка пользования специальным правом;

применяется лишь в отношении того лица, которое обладало соответствующим правом на момент совершения административного правонарушения;

применяется на срок от одного месяца до трех лет;

назначается исключительно в судебном порядке в качестве основного наказания, а за совершение административных правонарушений, предусмотренных ч. 1 и 2 ст. 12.8, ч. 1 ст. 12.26 и ч. 3 ст. 12.27 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [1] (далее – КоАП РФ) – в качестве обязательного дополнительного.

Еще одна особенность лишения физического лица ранее предоставленного ему права управления транспортными средствами как меры административной ответственности состоит в возможности применения этого наказания за уклонение от исполнения иного административного наказания, назначенного за нарушение порядка пользования указанным правом, в случаях, предусмотренных статьями Особенной части КоАП РФ (ч. 1 ст. 3.8 КоАП РФ).

Данное положение было введено в КоАП РФ Федеральным законом от 5 апреля 2013 г. № 49-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об исполнительном производстве» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» [2] в целях предотвращения правонарушений в области дорожного движения, охоты, водного хозяйства и других видов деятельности, требующих специального разрешения.

Вместе с тем механизм его реализации пока не создан, так как в Особенной части КоАП РФ состав административного правонарушения, выразившегося в уклонении от исполнения административного наказания, отсутствует, а установленная в ст. 20.25 КоАП РФ ответственность за уклонение иностранного гражданина или лица без гражданства от исполнения административного наказания в виде административного выдворения за пределы Российской Федерации в форме контролируемого самостоятельного выезда из Российской Федерации (ч. 3 ст. 20.25 КоАП РФ) и за уклонение от отбывания обязательных работ (ч. 4 ст. 20.25 КоАП РФ) никакого отношения к ч. 1 ст. 3.8 КоАП РФ, очевидно, не имеет.

Как известно, лишение права управления транспортными средствами применяется в отношении водителей автотранспортных средств, что связано с характером административного правонарушения, объектом которого являются общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения, а также с личностью правонарушителя.

Как показывает практика, эта категория дел составляет основную часть общего числа судебных дел, связанных с привлечением к административной ответственности [3], что во многом обусловлено не только высоким уровнем административной деликтности в области дорожного движения, но и появлением новых составов административных правонарушений, влекущих лишение права управления транспортными средствами, а также существенным расширением судебной подведомственности по данным делам.

Отметим, что на момент введения в действие КоАП РФ законодателем не были использованы все возможности применения права управления транспортными средствами.

Так, в первоначальной редакции КоАП РФ эта мера предусматривалась лишь за некоторые административные правонарушения в сфере дорожного движения, причем во всех случаях в санкциях соответствующих статей максимальный размер срока лишения права управления транспортными средствами составлял один год, в то время как в соответствии со ст. 3.8 КоАП РФ его максимальная величина составляла два года.

Кроме того, данное наказание устанавливалось только альтернативно со штрафом, который в основном и применялся на практике.

Вместе с тем такая ситуация не способствовала наиболее эффективному достижению целей административной ответственности и снижению уровня аварийности на автотранспорте [4], основные показатели которой начиная с 2001 года ежегодно увеличивались.

Закономерно, что в 2003-2012 годах в главе 12 КоАП РФ был внесен ряд изменений и дополнений, в результате которых значительно возросло число статей, устанавливающих административную ответственность в виде лишения права управления транспортными средствами, как правило, безальтернативную.

Так, в 2004 году важные изменения затронули ст. 12.8 КоАП РФ, в которой за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, а равно за передачу управления лицу, находящемуся в таком состоянии, была предусмотрена ответственность в виде лишения права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет.

В 2005 году аналогичные изменения были внесены в ст. 12.26 КоАП РФ, устанавливающую административную ответственность за невыполнение законного требования сотрудника милиции (с 1 марта 2011 года – полиции) о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Очевидно, что подобные изменения были объективно необходимы: согласно статистическим данным в 2003 году в 15% случаев совершения дорожно-транспортных происшествий по вине водителей они находились в состоянии опьянения [5].

Вместе с тем общая результативность мер административного принуждения, применяемых за нарушения Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ) [6], оставалась недостаточно высокой.

В этой связи в 2007 году ст. 12.8 КоАП РФ была вновь подвергнута существенной корректировке и дополнена ч. 4, предусматривающей лишение пра-

ва управления транспортными средствами на три года за повторное совершение административного правонарушения, установленного в ч. 1 или 2 указанной статьи (правда, в 2014 году указанная норма вновь была исключена из КоАП РФ в связи с изменениями, внесенными в ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации) [7].

Соответствующие изменения в части увеличения максимального срока лишения права управления транспортными средствами были внесены также в ч. 1 ст. 3.8 КоАП РФ.

Наряду с этим в ст. 12.27 КоАП РФ была введена ч. 3, в соответствии с которой невыполнение требования ПДД РФ о запрещении водителю употреблять алкогольные напитки, наркотические или психотропные вещества после дорожно-транспортного происшествия, к которому он причастен, либо после того, как транспортное средство было остановлено по требованию сотрудника милиции до проведения уполномоченным должностным лицом освидетельствования в целях установления состояния опьянения, или до принятия уполномоченным должностным лицом решения об освобождении от проведения такого освидетельствования влечет лишение права управления транспортными средствами на срок от полутора до трех лет.

Кроме того, серьезные изменения, направленные на усиление административной ответственности в области дорожного движения, дважды (в 2010 и 2012 годах) вносились в ст. 12.15 и 12.16 КоАП РФ, в которых за выезд в нарушение ПДД РФ на полосу, предназначенную для встречного движения, и движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением, совершенные повторно, ныне предусмотрено лишение права управления транспортными средствами сроком на один год в качестве безальтернативного наказания.

Еще более масштабные изменения были внесены в главу 12 КоАП РФ Федеральным законом от 23 июля 2013 года № 196-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и статью 28 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон от 23 июля 2013 года № 196-ФЗ) [8], который существенно расширил сферу применения административной ответственности за нарушения ПДД РФ и ужесточил санкции за данные нарушения.

Необходимость таких изменений была продиктована значительным ростом числа административных правонарушений начиная с 2011 года, совершенных водителями транспортных средств, находящимися в состоянии опьянения, и явным несоответствием применяемых к ним мер административной ответственности степени общественной вредности противоправных деяний.

В результате законодатель предпринял решительные, даже радикальные меры для исправления возникшей ситуации. Непосредственно к лишению права управления транспортными средствами относятся следующие из них.

1. Во многие статьи главы 12 КоАП РФ включены специальные нормы, устанавливающие административную ответственность за повторное совершение административного правонарушения в виде лишения права управления транспортными средствами в качестве единственного основного (ч. 7

ст. 12.9 КоАП РФ) или альтернативного наказания (ч. 1.1 ст. 12.1, ч. 5 ст. 12.9, ч. 3 ст. 12.12 КоАП РФ).

2. В отличие от прежней редакции ст. 12.8, 12.26 и ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ, санкции которых предусматривали только лишение права управления транспортными средствами, ныне данная мера установлена в санкциях указанных статей в качестве дополнительного наказания, применение которого обязательно наряду с основным наказанием – административным штрафом. Соответствующие уточнения внесены также в ч. 2 ст. 3.2 КоАП РФ.

3. Увеличилось число статей, предусматривающих лишение права управления транспортными средствами на абсолютно определенный срок (ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ).

Интересно отметить, что наряду с указанными нововведениями в первоначальной редакции проекта Федерального закона от 23 июля 2013 года № 196-ФЗ, принятого Государственной Думой в первом чтении, предлагалось увеличить срок лишения права управления транспортными средствами с трех до пяти лет.

Но, вопреки ожиданиям, законодатель избрал иной способ усиления административной ответственности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения – путем введения повышенных размеров административных штрафов за совершение наиболее серьезных правонарушений, обладающих высокой степенью социальной опасности (ст. 12.7, 12.8, 12.26, 12.27 КоАП РФ).

Не вызывает сомнения, что изменения, внесенные в главу 12 КоАП РФ Федеральным законом от 23 июля 2013 года № 196-ФЗ, были оправданны. Тем не менее, они не решили всех возникших проблем. В частности, в главе 12 КоАП РФ законодатель по-прежнему сохранил нормы, в санкциях которых значится лишение права управления транспортными средствами в качестве единственного основного наказания.

Следовательно, по-прежнему актуален вопрос о том, подлежат ли административной ответственности за данные правонарушения водители, у которых такое право отсутствует, учитывая, что согласно п. 1.1 ПДД РФ под водителем понимается лицо, управляющее транспортным средством, независимо от того, имеется ли у него право управления транспортными средствами всех категорий или только определенной категории либо такого права у него вообще нет.

Как известно, этот вопрос впервые возник еще в 2005 году. Причем тогда Верховный Суд Российской Федерации попытался разрешить его исходя из приоритета максимального государственного интереса и в Обзоре судебной практики за IV квартал 2005 года сориентировал суды на то, что нарушитель может быть лишен права управления транспортными средствами даже при отсутствии у него такового [9].

Однако, приходя к такому выводу, Верховный Суд Российской Федерации не учел положение ч. 1 ст. 3.8 КоАП РФ, в которой прямо указано, что физическое лицо может быть лишено только ранее предоставленного ему специального права, в связи с чем к водителям, не имеющим права управления транспортными средствами, а также к лицам, у которых действие данного права прекращено по основаниям, перечисленным в ст. 28 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон

от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ) [10], за исключением случаев лишения их права управления транспортными средствами, эта мера наказания не может быть применена.

Разъяснение, содержащееся в п. 8 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25 июня 2019 года № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» (далее – постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 года № 20), свидетельствует об аналогичном выводе [11].

Таким образом, субъектами административных правонарушений, за совершение которых предусмотрено лишение права управления транспортными средствами в качестве безальтернативного наказания, могут быть только водители, у которых на момент совершения административного правонарушения соответствующее право имелось, в том числе те, которые на момент рассмотрения дела в первой или последующих судебных инстанциях утратили его на основании ст. 28 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ в связи с истечением срока действия водительского удостоверения или по состоянию здоровья [12].

С учетом изложенного судам необходимо особо внимательно рассматривать ситуации, когда в ходе судебного разбирательства лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, влекущем лишение права управления транспортными средствами, ссылается на то, что на момент совершения административного правонарушения водительское удостоверение на право управления транспортными средствами у него отсутствовало.

Эти доводы правонарушителя подлежат проверке судьей на основании полного и всестороннего исследования собранных по делу доказательств, ни одно из которых не может иметь заранее установленную силу.

Скажем, наличие в материалах дела справки Госавтоинспекции, содержащей сведения о том, что на территории какого-либо субъекта Российской Федерации, например г. Москвы, лицу, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, водительское удостоверение не выдавалось, не дает достаточных оснований полагать, что на момент совершения административного правонарушения право управления транспортными средствами у него отсутствовало, поскольку указанное лицо могло получить водительское удостоверение на территории другого субъекта Российской Федерации [13].

Кроме того, необходимо тщательно изучать протокол об административном правонарушении, обращая внимание на имеющиеся в нем объяснения лица, в отношении которого он составлен, об обстоятельствах совершенного им деяния, а также на наличие или отсутствие в протоколе сведений о том, изымалось ли у данного лица водительское удостоверение и заявлял ли правонарушитель о его отсутствии сотруднику Госавтоинспекции.

Приведенная позиция приводится и в практике Верховного Суда Российской Федерации по конкретным делам.

Например, по одному из дел Верховный Суд Российской Федерации, отклоняя довод М. о том, что на момент совершения административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, он не имел водительского удостоверения на право управления транспортными средствами, исходил из того, что при составлении протокола об административном правонарушении М. давал объяснения, при этом собственноручно указал, что забыл водительское удостоверение дома.

Наряду с этим Верховный Суд Российской Федерации принял во внимание, что согласно картотке нарушений ранее М. неоднократно привлекался к административной ответственности, в том числе по ст. 12.26 КоАП РФ, и ему назначалось административное наказание в виде лишения права управления транспортными средствами.

Было учтено и то, что в судебное заседание по рассмотрению дела об административном правонарушении мировым судьей М., будучи надлежащим образом извещенным о времени и месте рассмотрения дела, не явился, распорядившись, таким образом, по своему усмотрению предоставленным ему правом на судебную защиту [14].

Если в ходе производства по делу об административном правонарушении, влекущем лишение права управления транспортными средствами в качестве альтернативного наказания, будет установлено, что на момент совершения противоправного деяния лицо, привлекаемое к административной ответственности, не имело права управления транспортными средствами, то судье следует решить вопрос о возможности переквалификации его действий на ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ, предусматривающую административную ответственность в виде административного штрафа за управление транспортным средством лицом, не имеющим права управления транспортными средствами (п. 10 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 года № 20).

В то же время во избежание случаев привлечения лица к двойной ответственности за одно и то же правонарушение судьям необходимо проверять, не выносилось ли по данному факту совершения противоправных действий должностным лицом Государственной инспекции постановление о назначении административного наказания по ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ.

При наличии такого постановления производство по делу подлежит прекращению на основании п. 2 ч. 1 ст. 24.5 КоАП РФ в связи с отсутствием состава административного правонарушения.

К сказанному следует добавить, что в случае совершения лицом, не имеющим права управления транспортными средствами, административных правонарушений, предусмотренных ч. 1 ст. 12.8 или ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ, его действия подлежат квалификации по специальной норме ч. 3 ст. 12.8 или ч. 2 ст. 12.26 КоАП РФ соответственно, в санкциях которых предусмотрено административное наказание в виде административного ареста на срок от 10 до 15 суток или наложение административного штрафа на лиц, в отношении которых административный арест не может быть применен, в размере 30 тыс. рублей без дополнительной квалификации по ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ.

Возможности применения административного наказания в виде лишения права управления транс-

портными средствами во многом предопределены особенностями субъектного состава лиц, привлекаемых к административной ответственности. В связи с этим необходимо учитывать следующее.

1. Согласно примечанию к ст. 12.1 КоАП РФ к транспортным средствам применительно к главе 12 КоАП РФ относятся: автомототранспортные средства с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 см³ или максимальной мощностью электродвигателя более 4 киловатт и максимальной конструктивной скоростью более 50 км/ч, а также прицепы к нему, подлежащие государственной регистрации, а также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право.

При отсутствии у водителя права управления транспортным средством той категории или вида, которым он управлял, но при наличии у него права управления транспортным средством иной категории или вида, указанного в упомянутом примечании, возможность применения к нему административного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами не исключается.

Например, если водитель, имеющий право управления мотоциклом или удостоверение тракториста, совершил административное правонарушение, выразившееся в управлении автомобилем в состоянии опьянения, его действия подлежат квалификации по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ.

При этом согласно ст. 32.6 КоАП РФ применение данного наказания означает лишение лица права управления всеми транспортными средствами соответствующего вида.

Например, лишение права на управление автомобилем любой категории лишает данное лицо и права управления иными транспортными средствами, в частности мотоциклом, автобусом, трактором.

Кроме того, в абзаце 2 п. 13 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 года № 20 сформулировано положение о том, что действия водителя по управлению транспортным средством при отсутствии у него права управления данным транспортным средством подлежат дополнительной квалификации по ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ.

2. Привлечение несовершеннолетнего к административной ответственности в виде лишения права управления транспортными средствами возможно только при наличии у него водительского удостоверения на право управления транспортными средствами категории «М» или подкатегории «А1».

Это объясняется тем, что согласно п. 2 ст. 26 и п. 1 ст. 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ лица, достигшие 16-летнего возраста, вправе управлять транспортными средствами категории «М» (мотопеды, легкие квадрициклы) и подкатегории «А1» (мотоциклы с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания, не превышающим 125 куб. см и максимальной мощностью, не превышающей 11 кВт).

Отметим, что 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,

или электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт. К мопедам приравниваются квадрициклы, имеющие аналогичные технические характеристики (п. 1.2 ПДД РФ).

В соответствии Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» [15] к легким квадрициклам относятся:

а) четырехколесные транспортные средства, масса которых без нагрузки не превышает 350 кг без учета массы аккумуляторов (в случае электрического транспортного средства), максимальная конструктивная скорость не превышает 50 км/ч, и характеризующиеся:

в случае двигателя внутреннего сгорания с принудительным зажиганием – рабочим объемом двигателя, не превышающим 50 см³, или

в случае двигателя внутреннего сгорания другого типа – максимальной эффективной мощностью двигателя, не превышающей 4 кВт, или

в случае электродвигателя – номинальной максимальной мощностью двигателя в режиме длительной нагрузки, не превышающей 4 кВт;

б) четырехколесные транспортные средства, иные, чем транспортные средства, указанные выше, масса которых без нагрузки не превышает 400 кг (550 кг для транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов) без учета массы аккумуляторов (в случае электрического транспортного средства) и максимальная эффективная мощность двигателя не превышает 15 кВт.

С учетом изложенного обратим внимание на другие разновидности мототранспортных средств. К категории «А» относится мотоцикл – двухколесное механическое транспортное средство с боковым прицепом или без него, рабочий объем двигателя которого (в случае двигателя внутреннего сгорания) превышает 50 см³ или максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч.

К мотоциклам приравниваются трициклы, а также квадрициклы с мотоциклетной посадкой или рулем мотоциклетного типа, имеющие ненагруженную массу, не превышающую 400 кг (550 кг для транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов) без учета массы аккумуляторов (в случае электрических транспортных средств), и максимальную эффективную мощность двигателя, не превышающую 15 кВт (п. 1.2 ПДД РФ). В то же время трициклы и квадрициклы отнесены к категории «В1».

Согласно п. 2 ст. 26 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ право управления транспортными средствами категорий «А» (мотоциклы), «В» (легковые автомобили), «С» (грузовые автомобили) и подкатегорий «В1» и «С1» в рамках указанных категорий может быть получено лишь по достижении 18-летнего возраста.

Следует также учесть, что несовершеннолетний, имеющий право управления транспортными средствами категории «М», может быть привлечен к административной ответственности по главе 12 КоАП РФ только в случае совершения им административного правонарушения, связанного с управлением транспортным средством иной категории (например, «А», «В»), так как в соответствии

с п. 1 примечания к ст. 12.1 КоАП РФ на транспортные средства категории «М» положения данной главы не распространяются.

При отсутствии у несовершеннолетнего водительского удостоверения на право управления транспортными средствами категории «М» и подкатегории «А1» он не может быть подвергнут административному наказанию в виде лишения права управления транспортными средствами.

Поэтому если в санкции статьи, подлежащей применению, данное наказание предусмотрено в качестве обязательного основного, действия несовершеннолетнего могут быть квалифицированы только по ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ как управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортными средствами.

Вместе с тем, если несовершеннолетний, не имеющий права управления транспортными средствами, управлял транспортным средством в состоянии опьянения либо отказался от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, его действия подлежат квалификации по специальной норме ч. 3 ст. 12.8 или ч. 2 ст. 12.26 КоАП РФ соответственно и влекут наложение на него административного штрафа в размере 30 тыс. рублей.

3. Административное наказание в виде лишения права управления транспортными средствами может быть применено к лицу, ранее лишенному такого права.

Данный вывод следует из содержания ст. 3.8 и 32.6 КоАП РФ. Правда, в этом случае новый срок лишения права управления транспортными средствами будет исчисляться со дня, следующего за днем окончания срока исполнения административного наказания, назначенного ранее.

При этом лицо считается лишенным права управления транспортными средствами со дня вступления в законную силу постановления о назначении такого наказания.

4. Иностранец, гражданин, имеющий национальное водительское удостоверение, выданное на территории иностранного государства, может быть лишен права управления транспортными средствами за совершение административного правонарушения, предусмотренного главой 12 КоАП РФ, лишь в том случае, если его водительское удостоверение отвечает требованиям, предъявляемым к нему нормами международных договоров, и считается действительным на территории РФ.

В соответствии с положениями Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ на территории России действуют национальные и международные водительские удостоверения, соответствующие требованиям международных договоров Российской Федерации.

Согласно п. 12 ст. 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ лица, постоянно или временно проживающие либо временно пребывающие на территории России, допускаются к управлению транспортными средствами на основании российских национальных водительских удостоверений, а при отсутствии таковых – на основании иностранных национальных или международных водительских удостоверений при соблюдении ограничений, указанных в п. 13 указанной статьи.

Согласно п. 13 ст. 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ с 9 мая 2014 года не допускается управление транспортными средствами на основании иностранных национальных или международных водительских удостоверений при осуществлении предпринимательской и трудовой деятельности, непосредственно связанной с управлением транспортными средствами. Данное ограничение не применяется в случае участия транспортного средства в международном движении.

Лица, не являющиеся гражданами Российской Федерации, допускаются к управлению транспортными средствами на ее территории на основании международного водительского удостоверения при условии, что оно предъявляется вместе с национальным водительским удостоверением.

Иностранное национальное водительское удостоверение, выданное в иностранном государстве, являющемся совместно с Российской Федерацией участником международных договоров в области обеспечения безопасности дорожного движения, признается действительным для управления транспортными средствами на территории Российской Федерации, если оно отвечает требованиям соответствующего договора.

Так, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 29 апреля 1974 года № 5938-VIII [16] ратифицирована Конвенция о дорожном движении (заключена в г. Вене 8 ноября 1968 года) [17], в ст. 41 которой определены критерии действительности национальных и международных водительских удостоверений, выданных на территории иностранного государства-участника Конвенции. Образцы таких удостоверений приведены в приложениях 6 и 7 Конвенции о дорожном движении 1968 года и должны иметь записи, произведенные или продублированные буквами латинского алфавита.

В связи с этим в п. 44 Правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 года № 1396 [18] и действовавших до 5 ноября 2014 года, было установлено, что лица, временно пребывающие на территории Российской Федерации, имеют право управлять транспортными средствами при наличии международного или иностранного национального водительского удостоверения, соответствующего требованиям Конвенции о дорожном движении 1968 года, записи в котором произведены или продублированы буквами латинского алфавита.

Правда, в ныне действующих Правилах проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 года № 1097 [19], такая норма отсутствует.

Таким образом, водители, являющиеся гражданами иностранных государств-участников Конвенции о дорожном движении 1968 года, вправе управлять транспортными средствами на территории Российской Федерации на основании национальных и международных водительских удостоверений, выданных в соответствии с данными международными договорами и отвечающих их требованиям.

Национальное водительское удостоверение, выданное в иностранном государстве, не являющем-

ся совместно с Российской Федерацией участником международных договоров в области обеспечения безопасности дорожного движения, признается для управления транспортными средствами на территории Российской Федерации на основе взаимности при условии, если оно предъявляется вместе с заверенным в установленном порядке переводом на русский язык, за исключением случаев, если в данном водительском удостоверении все записи произведены или дублируются буквами, совпадающими по написанию с буквами русского или латинского алфавита (п. 15 ст. 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ).

Обобщая сказанное, можно сделать вывод, что если национальное водительское удостоверение иностранного гражданина не отвечает требованиям, предъявляемым к нему международным договором Российской Федерации, оно считается недействительным на территории России.

Следовательно, такой иностранный гражданин, по существу, является лицом, не имеющим права управления транспортными средствами на территории Российской Федерации, а потому он не может быть привлечен к административной ответственности в виде лишения права управления транспортными средствами.

При этом если в санкции статьи, подлежащей применению, данное наказание является единственным основным (например, ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ), то судье необходимо решить вопрос о возможности переквалификации действий указанного лица на ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ, устанавливающую административную ответственность в виде административного штрафа за управление транспортным средством лицом, не имеющим права управления транспортными средствами.

В судебной практике имеют место случаи, когда данный вопрос приобретал принципиальное значение для вынесения законного и обоснованного постановления по делу об административном правонарушении.

Приведем следующий пример.

Постановлением мирового судьи С. был подвергнут административному наказанию по ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ в виде лишения права управления транспортными средствами на срок четыре месяца.

Отменяя данное постановление и прекращая производство по делу об административном правонарушении в связи с истечением срока давности привлечения к административной ответственности, заместитель председателя Московского городского суда исходил из того, что мировой судья не выяснил вопрос о том, является ли С. субъектом административного правонарушения, вмененного ему в вину. При этом он указал следующее.

Согласно материалам дела С. является гражданином Французской Республики, в составленном в отношении его протоколе об административном правонарушении имеются сведения о номере водительского удостоверения, который не соответствует формату номеров водительских удостоверений, выдаваемых в Российской Федерации.

Критерии действительности на территории Российской Федерации водительских удостоверений, выдаваемых иностранными государствами, определены в ст. 41 Конвенции о дорожном движении 1968 года.

Таким образом, если водительское удостоверение С. не отвечало данным требованиям, оно было недействительным на территории Российской Федерации, а значит, С. не мог быть лишен права управления транспортными средствами, а его действия содержали признаки административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ. Между тем эти юридически значимые обстоятельства при рассмотрении дела мировым судьей не были выяснены [21].

Список источников

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.11.2023).
2. Федеральный закон от 5 апреля 2013 г. № 49-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об исполнительном производстве» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.11.2023).
3. Статистическая справка о работе судов общей юрисдикции за 2022 г., опубликованная Судебным департаментом при Верховном Суде РФ // URL: www.cdep.ru/statistics.asp?searchauto=1&dept_id=8 (дата обращения: 30.11.2023).
4. Государственный доклад «О состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2005 году» // URL: <http://www.protown.ru> (дата обращения: 30.11.2023).
5. Якимов А.Ю. Административно-наказательная политика в области дорожного движения (состояние и перспективы). Актуальные вопросы административно-деликтного права: материалы международной научно-практической конференции. М., 2005. С. 349.
6. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.11.2023).
7. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.11.2023).
8. Федеральный закон от 23 июля 2013 г. № 196-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и статью 28 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 2013. № 30 (Часть 1). Ст. 4029.
9. Обзор судебной практики Верховного Суда РФ за IV квартал 2005 г. // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2006. № 5.
10. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.
11. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25 июля 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2019. № 9.
12. Постановление Верховного Суда РФ от 11 июля 2011 г. по делу № 80-АД11-1 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.11.2023).
13. Постановление Московского городского суда от 30 ноября 2012 г. по делу № 4а-2586/12 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.11.2023).
14. Постановление Верховного Суда РФ от 8 апреля 2011 г. по делу № 5-АД11-5; Постановления Верховного Суда РФ от 11 января 2011 г. по делу № 4-АД10-10, от 4 октября 2010 г. по делу № 5-АД10-13 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.11.2023).
15. Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»,

утвержденный решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877 (ред. от 27.09.2023) «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.11.2023).

16. Указ Президиума Верховного Совета СССР от 29 апреля 1974 года № 5938-VIII «О ратификации Конвенции о дорожном движении» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.11.2023).

17. Конвенция о дорожном движении (заключена в г. Вене 8 ноября 1968 г.) // Бюллетень международных договоров. 2007. № 10. С. 23–36.

18. Правила сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений, утвержденные постановлением Правительства РФ от 15 декабря 1999 г. № 1396 // Собрание законодательства РФ. 1999. № 52. Ст. 6396.

19. Правила проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений, утвержденные постановлением Правительства РФ от 24 октября 2014 г. № 1097 // Собрание законодательства РФ. 2014. № 44. Ст. 6063.

20. Конвенция о дорожном движении (заключена в г. Женеве 19 сентября 1949 г.) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.11.2023).

21. Постановление Московского городского суда от 19 марта 2012 г. по делу № 4а-52/12; постановление Московского городского суда от 4 июня 2012 г. по делу / № 4а-1042/12 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.11.2023).

References

1. Code of the Russian Federation on Administrative Offenses dated 30.12.2001 № 195-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 30.11.2023).
2. Federal Law dated 05.04.2013 № 49-FZ «On Amendments to the Federal Law «On Enforcement Proceedings» and Certain Legislative Acts of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 30.11.2023).
3. Statistical information on the work of courts of general jurisdiction for 2022, published by the Judicial Department of the Supreme Court of the Russian Federation // URL: www.cdep.ru/statistics.asp?searchauto=1&dept_id=8 (date of access: 30.11.2023).
4. State report «On the state of road safety in the Russian Federation in 2005» // URL: <http://www.protown.ru> (date of access: 30.11.2023).
5. Yakimov A.Yu. Administrative and punitive policy in the field of road traffic (status and prospects). Current issues of administrative and tort law: materials of the international scientific and practical conference. M., 2005. P. 349.
6. 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: 30.11.2023).
7. Criminal Code of the Russian Federation dated 13.06.1996 № 63-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 30.11.2023).
8. Federal Law dated 23.07.2013 № 196-FZ «On Amendments to the Code of the Russian Federation on Administrative Offenses and Article 28 of the Federal Law «On Road Safety» // Collection of Legislation of the Russian Federation. 2013. № 30 (Part 1). Art. 4029.
9. Review of judicial practice of the Supreme Court of the Russian Federation for the IV quarter of 2005 // Bulletin of the Supreme Court of the Russian Federation. 2006. № 5.
10. Federal Law dated 10.12.1995 № 196-FZ «On Road Traffic Safety» // Collection of Legislation of the Russian Federation. 1995. № 50. Art. 4873.
11. Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation dated 25.07.2019 № 20 «On some issues arising in judicial practice when considering cases of administrative offenses provided for by Chapter 12 of the

Code of the Russian Federation on Administrative Offenses» // Bulletin of the Supreme Court of the Russian Federation. 2019. № 9.

12. Resolution of the Supreme Court of the Russian Federation dated 11.07.2011 in case № 80-AD11-1 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 30.11.2023).

13. Resolution of the Moscow City Court dated 30.11.2012 in case № 4a-2586/12 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 30.11.2023).

14. Resolution of the Supreme Court of the Russian Federation dated 08.04.2011 in case № 5-AD11-5; Resolutions of the Supreme Court of the Russian Federation dated 11.01.2011 in case № 4-AD10-10, dated 04.10.2010 in case № 5-AD10-13 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 30.11.2023).

15. Technical regulations of the Customs Union «On the safety of wheeled vehicles, approved by decision of the Customs Union Commission dated 09.12.2011 № 877 (as amended on 27.09.2023) «On the adoption of the technical regulations of the Customs Union «On the safety of wheeled vehicles» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 30.11.2023).

16. Decree of the Presidium of the Supreme Soviet of the USSR dated 29.04.1974 № 5938-VIII «On the ratification of the Convention on Road Traffic» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 30.11.2023).

17. Convention on Road Traffic (concluded in Vienna 08.11.1968) // Bulletin of International Treaties. 2007. № 10. P. 23–36.

18. Rules for passing qualification exams and issuing driver's licenses, approved by Decree of the Government of the Russian Federation dated 15.12.1999 № 1396 // Collection of Legislation of the Russian Federation. 1999. № 52. Art. 6396.

19. Rules for conducting examinations for the right to drive vehicles and issuing driver's licenses, approved by Decree of the Government of the Russian Federation dated 24.10.2014 № 1097 // Collection of Legislation of the Russian Federation. 2014. № 44. Art. 6063.

20. Convention on Road Traffic (concluded in Geneva 19.09.1949) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 30.11.2023).

21. Resolution of the Moscow City Court dated 19.03.2012 in case № 4a-52/12; Resolution of the Moscow City Court dated 04.06.2012 in case № 4a-1042/12 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 30.11.2023).

Информация об авторе

О.В. Панкова – доктор юридических наук, профессор кафедры административного права и процесса Московского государственного университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА)

Контакты: ул. Садовая-Кудринская, д. 9, стр. 1, Москва, Россия, 123242

Information about the author

O.V. Pankova – Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor of the department of administrative law and procedure of the Kutafin Moscow State Law University

Contacts: ul. Sadovaya-Kudrinskaya, d. 9, str. 1, Moscow, Russia, 123242

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

УГОЛОВНАЯ ПОЛИТИКА В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: АНАЛИЗ ТЕНДЕНЦИЙ

Александр Николаевич Подчерняев

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова
aleksmoscow@mail.ru

Аннотация. В статье исследуются изменения положений Уголовного кодекса Российской Федерации об ответственности за преступления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Обращено внимание на активизацию нормотворческой деятельности в данной сфере за последние несколько лет, что обусловлено, по мнению автора, позицией законодателя, заключающейся в необходимости уголовно-правовой оценки ряда повторных грубых нарушений правил дорожного движения. Подчеркивается необходимость эффективной правоприменительной работы, в том числе со стороны Госавтоинспекции, направленной на выявление водителей-нарушителей, являющихся потенциальными источниками опасности для других участников дорожного движения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, преступление, водитель, управление транспортным средством, нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации, дорожно-транспортное происшествие

Для цитирования: Подчерняев А.Н. Уголовная политика в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: анализ тенденций // Безопасность дорожного движения. 2023. № 4. С. 42-46.

Original article

CRIMINAL POLICY IN THE FIELD OF ROAD SAFETY: TREND ANALYSIS

Alexander N. Podchernyaev

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

Abstract. The article examines changes in the provisions of the Criminal Code of the Russian Federation on liability for crimes in the field of road safety. Attention is drawn to the intensification of rule-making activity in this area over the past few years, which is due, in the author's opinion, to the position of the legislator, which is the need for a criminal legal assessment of a number of repeated gross violations of traffic rules. The need for effective law enforcement work, including on the part of the State Traffic Inspectorate, aimed at identifying violating drivers who are potential sources of danger to other road users, is emphasized.

Keywords: road safety, crime, driver, driving, violation of the Traffic Rules of the Russian Federation, traffic accident

For citation: Podchernyaev A.N. Criminal policy in the field of road safety: trend analysis // Road Safety. 2023. № 4. P. 42-46.

Как известно, уголовное законодательство призвано сохранять безопасное положение наиболее существенных сфер жизнедеятельности страны, профилактировать противоправные посягательства на них. Среди наиболее важных интересов общества и государства следует выделить права личности, общественную безопасность и др.

Эффективная реализация таких задач во многом обусловлена верным целеполаганием, то есть конкретизацией запретов на совершение общественно-опасных деяний, за совершение которых наступает уголовная ответственность, и, как следствие, реализуется охранительный, обеспечительный и предупредительный потенциал уголовного законодательства.

Другими словами, существенная роль в борьбе с преступностью принадлежит определению общественно-опасных деяний как преступлений.

Включение преступлений в кодифицированный нормативный правовой акт означает, как представляется, придание им важного признака противоправности.

Действительно, раскрывая признак противоправности, А.Э. Жалинский выделяет такие юридически значимые аспекты как наиболее полное фактическое отражение предметно проявляющихся признаков деяния, соотносящихся с мерами уголов-

но-правового воздействия, приводит их нормативно-правовую оценку или характеристику.

Обращая внимание на неполное (в ряде случаев) описание противоправности в тексте уголовного закона, автор формулирует тезис о необходимости и достаточности нормативной конкретизации [1].

По мнению В.Ф. Цепелева, современное состояние российского уголовного законодательства может быть определено путем анализа уголовно-правовой ситуации, выражающейся в оценке действующего уголовного закона.

Формируя предпосылки к уголовно-правовому прогнозированию, нормотворческая деятельность, как считает В.Ф. Цепелев, определяет приоритеты уголовной политики [2].

В этой связи представляет интерес генезис уголовного законодательства в нашей стране. Наиболее существенные изменения в отечественном уголовном праве произошли при принятии Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ) [3] в 1996 году, который пришел на смену Уголовному кодексу Российской Советской Федеративной Социалистической Республики (далее – УК РСФСР) 1960 года [4].

Например, изменился подход в определении преступления, а также оснований (основания) уголовной ответственности.

Так, УК РСФСР определяет преступление как изложенное в его содержании деяние, обладающее общественной опасностью, совершенное в форме действия или бездействия и направленное против общественного строя страны, ее основных систем, человека, его прав и свобод, а также собственности.

К уголовной ответственности привлекается виновный в совершении преступления субъект, осуществивший общественно-опасное посягательство, предусмотренное УК РСФСР, с умышленной или неосторожной формой вины.

При этом согласно УК РФ преступлением признается виновно совершенное общественно-опасное деяние, запрещенное УК РФ под угрозой наказания. Основанием уголовной ответственности является совершение деяния, содержащего все признаки состава преступления, предусмотренного УК РФ.

Не погружаясь в глубокое осмысление представленных новелл, отметим лишь очевидное обстоятельство, что уголовное законодательство нестатично и, как отмечалось ранее, оказывает существенное влияние на определение содержания уголовной политики в нашей стране, направленной на защиту основных государственных и общественных интересов.

Одной из сфер, являющейся в известной степени источником опасности для людей, признается дорожное движение. Автомобильный транспорт и дорожная инфраструктура интенсивно развиваются и несут в себе, с одной стороны, потенциал роста различных отраслей государства, а с другой – формируют риски негативных последствий, которые выражаются в смертности и травматизме при дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП).

В сфере обеспечения безопасности дорожного движения государством последние годы активно вырабатываются и реализуются меры, направленные на снижение потенциальных рисков. При этом ряд мер носят уголовно-правовой характер, о чем будет сказано ниже.

Однако, несмотря на устойчивую динамику снижения показателей смертности и дорожно-транспортного травматизма в нашей стране, количество погибших и раненых остается значительным.

Так, если в 2018 году произошло более 168 тыс. ДТП, в которых погибли более 18 тыс. человек и около 215 тыс. получили ранения, то в последующем эти показатели стабильно снижались и в 2022 году составили уже менее 127 тыс. ДТП, в которых погибли 14 тыс. и получили ранения менее 160 тыс. человек.

Другими словами, за последние пять лет на 25% снизилось количество зарегистрированных ДТП, на 22% сократилось количество погибших в них граждан, на 26% – количество пострадавших участников дорожного движения [5].

Президент Российской Федерации В.В. Путин считает повышение безопасности дорожного движения актуальной задачей, отмечает снижение смертности на дорогах страны и призывает укреплять наметившиеся положительные тенденции, в том числе предупредительные дорожно-транспортного травматизма и смертности [6].

Необходимо обратить внимание и на значение уголовного законодательства, призванного не допустить наиболее опасные последствия ДТП. За ряд грубых нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ) [7], для виновника установлена ответственность по уголовно-правовой норме.

В целом, уголовное законодательство в сфере обеспечения безопасности дорожного движения отвечает вызовам сегодняшнего дня и учитывает грубые нарушения существующих предписаний [8].

Наиболее опасным преступлением в рассматриваемой сфере традиционно является нарушение ПДД РФ и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ), в результате которого причиняется тяжкий вред здоровью или смерть потерпевшему (потерпевшим).

Очевидно, что защита людей от тяжких последствий в результате ДТП уголовно-правовыми средствами является приоритетной. В этой связи рассматриваемая норма довольно продолжительное время представлена в отечественном законодательстве. Однако редакция ст. 264 УК РФ не всегда была такой.

Интересно, что первоначальный вариант ст. 264 УК РФ 1996 года помимо тяжкого вреда здоровью или смерти человека (двух и более лиц) содержал указание на последствия в виде крупного ущерба, а также причинения средней тяжести вреда здоровью.

На данное обстоятельство указывают Н.Г. Кадников и Н.И. Исаев, которые в целом критически оценили такие изменения, признав ряд из них явно не аргументированными [9].

Система преступлений в области дорожного движения претерпела ряд изменений, связанных как с редактированием их диспозиций, так и с корректировкой санкций [10].

Законодатель последовательно смягчил уголовно-правовую норму ст. 264 УК РФ, исключив в качестве общественно-опасных последствий в 1998 году крупный ущерб, а в 2003 году вред здоровью средней тяжести [11].

С 2019 года ст. 264 УК РФ претерпевала изменения в части, касающейся ужесточения санкций. Однако интерес представляют новеллы, связанные с появлением в диспозициях статьи новых конструктивных признаков.

Данные изменения произошли в 2019 году с включением в ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ признаков совершения преступления лицом, находящимся в состоянии опьянения, а также оставления места ДТП [12].

Последующие поправки были внесены в УК РФ в 2022 году: в ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ включен признак совершения преступления лицом, не имеющим или лишенным права управления транспортными средствами [13].

Что касается упомянутого признака оставления места ДТП, то данное обстоятельство было предусмотрено ст. 265 УК РФ «Оставление места дорожно-транспортного происшествия» ранее (до 2003 года), после чего данное преступление было декриминализовано вплоть до 2019 года с включением уже в другую уголовно-правовую норму, как отмечалось выше, в качестве отягчающего обстоятельства.

Нередки случаи, когда виновник ДТП с тяжкими последствиями, деяние которого квалифицируется по ст. 264 УК РФ, покидает место происшествия, оставляя в беспомощном состоянии потерпевшего, жизни или здоровью которого угрожает опасность.

В случае умышленного характера подобных действий по оставлению пострадавшего действия водителя требуют дополнительной квалификации по ст. 125 УК РФ «Оставление в опасности».

Законодательный запрет оставления в опасности имел прототип в УК РСФСР – ст. 127 «Оставление в опасности». Причем в отличие от современной

редакции уголовной ответственности подлежали не только лица, которые должны помогать потерпевшему в силу существующей обязанности или совершения действий, поставивших потерпевшего в жизненно-опасное положение (опасность для здоровья в рассматриваемой норме не предусматривалась), но и лица, не оказавшие заведомо возможную без серьезной опасности для себя и других лиц, необходимую и явную, не терпящую отлагательств помощь пострадавшему, либо не уведомившие о потребности оказания помощи соответствующих лиц или организации.

Заметим, что законодательная инициатива последнего времени часто связана с криминализацией различных проявлений повторного совершения правонарушений виновным лицом.

Если рецидив традиционно регламентируется общей частью УК РФ, то совершение административных правонарушений повторно либо наличие судимости, предшествующей правонарушению в качестве условия уголовной ответственности, содержащегося в качестве признака в диспозиции статьи особенной части УК РФ, является относительно актуальной новеллой.

Существенную общественную опасность, по мнению законодателя, представляют повторные грубые нарушения ПДД РФ, в том числе водителем, ранее привлеченным к определенным видам административной или уголовной ответственности.

Так, в 2014 году в УК РФ введена ст. 264.1 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость» [14] (согласно актуальной редакции), в соответствии с которой к уголовной ответственности привлекаются водители, допустившие управление транспортным средством в состоянии опьянения (а равно отказавшиеся от медицинского освидетельствования), которые подвергнуты административной ответственности за подобные нарушения или имеют судимость за совершение ДТП в состоянии опьянения (ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ).

Интересно, что УК РСФСР ранее содержал подобную норму. Так, в соответствии со ст. 211.1 «Управление транспортным средством в состоянии опьянения» к уголовной ответственности привлекались находящиеся в состоянии опьянения водители, совершившие данное нарушение повторно в течение года либо судимые по указанной уголовной статье. Такой запрет действовал до конца 1996 года, после чего в УК РФ был декриминализован.

В 2021 году в УК РФ введена ст. 264.2 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами» [15], в соответствии с которой к уголовной ответственности привлекаются водители, допустившие грубые нарушения ПДД РФ, такие как превышение установленного порога скорости движения свыше 60 или свыше 80 км/ч (ч. 4, 5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) [16], а равно выезд на полосу, предназначенную для встречного движения (трамвайные пути), и подвергнутые ранее административной ответственности за повторное совершение одного из перечисленных выше правонарушений, а также имеющие судимость по указанной уголовной статье.

В 2022 году в УК РФ введена ст. 264.3 «Управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами и подвергнутым административному наказанию или име-

ющим судимость» [13], в соответствии с которой к уголовной ответственности привлекаются водители, лишенные права управления транспортным средством, ранее управлявшие транспортным средством, не имея на это права, либо будучи лишенными такого права (ч. 4 ст. 12.7 КоАП РФ), либо судимые по указанной уголовной статье.

Нормотворческая и правоприменительная деятельность в области обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе в рамках уголовной политики, нуждается в дальнейшем совершенствовании в связи с определенными трудностями, возникающими при применении вновь принятых уголовных норм.

Так, ожидаемый профилактический эффект от ужесточения ответственности лиц, допустивших повторное грубое нарушение ПДД РФ, как представляется, в определенной степени нивелирован особенностями документирования ряда рассматриваемых нарушений.

Если такое нарушение ПДД РФ, как выезд на полосу, предназначенную для встречного движения, на практике документируется как инспекторами дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции с применением портативных и мобильных устройств, так и техническими средствами, работающими в автоматическом режиме, то превышение установленного порога скорости на соответствующих участках дороги, как правило, фиксируется автономно средствами автоматической фотовидеофиксации.

При этом использование в ходе документирования административных правонарушений в сфере дорожного движения специальных технических средств, осуществляющих автоматическую фотовидеофиксацию, исключает уголовную ответственность по ст. 264.2 УК РФ на основании примечания к данной норме.

Полагаем, что, с одной стороны, данный порядок обеспечивает реализацию принципа вины в уголовном праве, поскольку протокол об административном правонарушении при автоматической фотовидеофиксации не составляется, а постановление по делу об административном правонарушении выносится без участия собственника (владельца) транспортного средства.

С другой стороны, необходимо отметить, что весь массив соответствующих грубых нарушений ПДД РФ, задокументированных в автоматическом режиме, не учитывается в качестве административной преюдиции.

Очевидно, что сформированы предпосылки реагирования уголовно-правовыми средствами на противоправную деятельность водителей, не желающих соблюдать действующие ограничения движения по дорогам нашей страны, грубо и неоднократно (систематически) допускающих нарушение ПДД РФ.

Последние изменения призваны, как представляется, воздействовать на водителей, уже привлеченных к административной или уголовной ответственности в виде запрета управления транспортным средством и демонстрирующих пренебрежение к действующим в отношении их предписаниям.

Таким образом, в течение последних лет заметна активизация нормотворческой деятельности по внесению существенных изменений в ряд положений уголовного закона.

Согласимся с мнением законодателя о необходимости уголовно-правовой оценки ряда повторных грубых нарушений ПДД РФ, а также ужесточения

санкций за управление автомобилем в состоянии опьянения, покидание места ДТП, управление транспортным средством будучи лишенным такого права.

На основе изложенного можно сформулировать вывод о существенном взаимном влиянии, то есть значимости развития уголовного закона и формирования концептуальных направлений, а также последующей реализации уголовной политики государства.

Современный уголовный закон прошел долгий путь развития и содержит наиболее востребованные и актуальные нормы, призванные защитить необходимые общественные отношения.

Существующую тенденцию к снижению аварийности, смертности и травматизма на дорогах нашей страны можно связать со своевременной реакцией законодателя, дополнившего в течение последних нескольких лет УК РФ важными запретами совершения, в том числе повторно, наиболее грубых нарушений ПДД РФ.

Действительно, активизация нормотворческой инициативы в уголовно-правовой сфере коррелируется с установлением тенденции к снижению тяжких последствий от ДТП на дорогах.

Важно отметить эффективную работу правоприменителя в лице правоохранительных органов, в первую очередь Госавтоинспекции, сотрудники которой повседневно выявляют водителей-нарушителей закона, являющихся потенциальными источниками опасности для других участников дорожного движения.

Заметим и то, что ряд уголовно-правовых норм не являются новыми и отсылают нас к опыту Советского Союза, точнее уголовному закону того времени – УК РСФСР. Строя будущее, необходимо помнить и прошлое.

Список источников

1. Жалинский А.Э. Уголовное право в ожидании перемен: теоретико-инструментальный анализ. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Проспект, 2009. 400 с.
2. Цепелев В.Ф. Современное состояние российского уголовного законодательства и его влияние на разработку и реализацию уголовной политики // Российский следователь. 2019. № 7. С. 43–46.
3. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (с изм. и доп.) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 02.12.2023).
4. Уголовный кодекс РСФСР (утв. ВС РСФСР 27.10.1960) (утратил силу) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 02.12.2023).
5. Показатели состояния безопасности дорожного движения // URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 02.12.2023).
6. Стенограмма выступления В.В. Путина на расширенном заседании коллегии МВД России 20 марта 2023 г. // URL: http://prezident.org/tekst/stenogramma-vystuplenija-putina-na-rashirennom-zasedanii-kollegii-mvd-20-03-2023.html?ysclid=ln02lncmsa_707945114 (дата обращения: 02.12.2023).
7. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 02.12.2023).
8. Подчерняев А.Н. Состояние безопасности дорожного движения: уголовно-правовой анализ // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2019. № 3(80). С. 93.
9. Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: Научно-практическое пособие / под ред. Н.Г. Кадникова. М.: Юриспруденция, 2011. 188 с.

10. Баранчикова М.В. Принцип справедливости уголовной ответственности в деятельности по противодействию дорожно-транспортной преступности // Наука и практика. 2016. № 1(66). С. 20.

11. Федеральный закон от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ (ред. от 05.01.2006) «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации»; Федеральный закон от 25 июня 1998 г. № 92-ФЗ (ред. от 08.12.2003) «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 02.12.2023).

12. Федеральный закон от 23 апреля 2019 г. № 65-ФЗ «О внесении изменений в статьи 264 и 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 02.12.2023).

13. Федеральный закон от 14 июля 2022 г. № 258-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 02.12.2023).

14. Федеральный закон от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 02.12.2023).

15. Федеральный закон от 30 декабря 2021 г. № 458-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 02.12.2023).

16. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 02.12.2023).

References

1. Zhalinsky A.E. Criminal law in anticipation of change: theoretical and instrumental analysis. 2nd ed., revised and additional M.: Prospekt, 2009. 400 p.
2. Tsepelev V.F. The current state of Russian criminal legislation and its influence on the development and implementation of criminal policy // Russian investigator. 2019. № 7. P. 43–46.
3. Criminal Code of the Russian Federation dated 13.06.1996 № 63-FZ (as amended and supplemented) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 02.12.2023).
4. Criminal Code of the RSFSR (approved by the Supreme Court of the RSFSR on 27.10.1960) (lost force) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 02.12.2023).
5. Road safety indicators // URL: <http://stat.gibdd.ru/> (date of access: 02.12.2023).
6. Transcript of V.V.'s speech. Putin at an extended meeting of the board of the Ministry of Internal Affairs of Russia on March 20, 2023 // URL: http://prezident.org/tekst/stenogramma-vystuplenija-putina-na-rashirennom-zasedanii-kollegii-mvd-20-03-2023.html?ysclid=ln02lncmsa_707945114 (date of access: 02.12.2023).
7. 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: 02.12.2023).
8. Podchernyaev A.N. The state of road safety: criminal legal analysis // Scientific Bulletin of the Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov. 2019. № 3(80). P. 93.
9. Isaev N.I. Criminal liability for violation of traffic rules and operation of vehicles: Scientific and practical manual / ed. N.G. Kadnikova. M.: Jurisprudence, 2011. 188 p.
10. Baranchikova M.V. The principle of fairness of criminal liability in activities to combat road traffic crime // Science and practice. 2016. № 1(66). P. 20.

11. Federal Law dated 08.12.2003 № 162-FZ (as amended on 05.01.2006) «On amendments and additions to the Criminal Code of the Russian Federation»; Federal Law dated 25.06.1998 № 92-FZ (as amended on 08.12.2003) «On amendments and additions to the Criminal Code of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 02.12.2023).

12. Federal Law dated 23.04.2019 № 65-FZ «On amendments to articles 264 and 264.1 of the Criminal Code of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 02.12.2023).

13. Federal Law dated 14.07.2022 № 258-FZ «On amendments to the Criminal Code of the Russian Federation and articles 31 and 150 of the Criminal Procedure

Code of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 02.12.2023).

14. Federal Law dated 31.12.2014 № 528-FZ «On amendments to certain legislative acts of the Russian Federation on the issue of increasing liability for committing offenses in the field of road safety» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 02.12.2023).

15. Federal Law dated 30.12.2021 № 458-FZ «On amendments to the Criminal Code of the Russian Federation and articles 31 and 150 of the Criminal Procedure Code of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 02.12.2023).

16. Code of the Russian Federation on Administrative Offenses dated 30.12.2001 № 195-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 02.12.2023).

Информация об авторе

А.Н. Подчерняев – кандидат юридических наук, доцент, начальник кафедры уголовного права и криминологии Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова

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

Information about the author

A.N. Podchernyaev – Candidate of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor, Head of the department of criminal law and criminology Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov

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

Рецензия поступила в редакцию 04.12.2023; одобрена после рецензирования 11.12.2023; принята к публикации 18.12.2023.

The review was submitted 04.12.2023; approved after reviewing 11.12.2023; accepted for publication 18.12.2023.

ПРИМЕНЕНИЕ ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ, НЕ ПРЕДУСМОТРЕННЫХ КОНВЕНЦИЕЙ О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ 1968 ГОДА (РОССИЙСКИЙ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ)

¹Сергей Алексеевич Сторожев, ²Алина Николаевна Аристархова

^{1,2}Научный центр БДД МВД России

¹sstorozhev4@mvd.ru

²aaristarkhova8@mvd.ru

Аннотация. За время, прошедшее с момента заключения Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, страны-участницы применяют на дорогах большое количество различных дорожных знаков, не предусмотренных данным международным документом. Это связано с социально-экономическим развитием страны, появлением новых видов транспорта и увеличением его численности. Таким образом, существует необходимость изучения практики применения дорожных знаков, не предусмотренных Конвенцией, в целях заимствования положительных тенденций зарубежного опыта и обеспечения их оптимального восприятия водителями, участвующими в международном движении.

Ключевые слова: Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года, зарубежный опыт, дорожный знак, символ, организация дорожного движения, водитель, транспортное средство

Для цитирования: Сторожев С.А., Аристархова А.Н. Применение дорожных знаков, не предусмотренных Конвенцией о дорожных знаках и сигналах 1968 года (российский и зарубежный опыт) // Безопасность дорожного движения. 2023. № 4. С. 47-52.

Original article

USE OF ROAD SIGNS, NOT PROVIDED BY THE CONVENTION ON ROAD SIGNS AND SIGNALS OF 1968 (RUSSIAN AND FOREIGN EXPERIENCE)

¹Sergey A. Storozhev, ²Alina N. Aristarkhova

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

¹sstorozhev4@mvd.ru

²aaristarkhova8@mvd.ru

Abstract. Over the past time, since the conclusion of the Convention on Road Signs and Signals 1968, the participating countries have used on the roads a large number of different road signs that are not provided for by this international document. This is due to the socio-economic development of the country, the emergence of new modes of transport and an increase in its number. Thus, there is a need to study the practice of using road signs that are not provided for by the Convention in order to borrow positive trends from foreign experience and ensure their optimal perception by drivers participating in international traffic.

Keywords: Convention on Road Signs and Signals 1968, foreign experience, road sign, symbol, traffic management, driver, vehicle

For citation: Storozhev S.A., Aristarkhova A.N. Use of road signs, not provided by the Convention on road signs and signals of 1968 (russian and foreign experience) // Road Safety. 2023. № 4. P. 47-52.

События, происходящие на дороге, имеют разнообразный характер. Изменяются размеры и сочетания геометрических элементов дороги, не остается однородной структура придорожной обстановки, в различные сезоны года меняются погодные условия, в течение суток – условия освещения, периодически возникает опасность появления на проезжей части пешеходов и животных, меняются состав, скорость и направление движения транспортного потока.

Обо всех этих событиях водитель должен своевременно получать информацию, чтобы иметь возможность предпринять соответствующие действия.

Важным этапом развития международной регламентации дорожного движения стало принятие на конференции ООН в Вене в 1968 году Конвенции о дорожных знаках и сигналах (далее – Конвенция [1], а впоследствии – Европейского соглашения 1971 года, дополняющего Конвенцию [2]).

Принятие названных документов отражает желание стран-участниц Конвенции в целом решить задачу по унификации положений национальных нормативных правовых актов государства для упрощения регулирования соответствующих общественных отношений, международного дорожного движения,

а также повышения безопасности путем установления, в частности, единой системы дорожных знаков [3].

Требования к изображениям и компоновке дорожных знаков, отраженные в Конвенции, выступают как международный договор между странами-участницами, заключенный с целью повышения безопасности дорожного движения посредством стандартизации порядка применения дорожных знаков и сигналов.

Между тем Конвенция не требует обязательного внедрения всех дорожных знаков в практику организации дорожного движения каждой страны. Целесообразность применения тех или иных дорожных знаков определяется с учетом реальной потребности в них.

В этой связи Конвенция допускает установление оговорок и заявлений, сделанных при ратификации, присоединении или правопреемстве в части применения отдельных дорожных знаков, в которых нуждается страна. Само по себе наличие возможности выбора является важным фактором и стимулом для совершенствования методов организации дорожного движения.

Дорожный знак – техническое средство организации движения с обозначениями и/или надписями,

информирующими участников дорожного движения о дорожных условиях и режимах движения, расположении населенных пунктов и других объектах [4].

Форма, размер, цвет, изображение дорожных знаков принимается с учетом психофизиологических возможностей и способностей человека, чтобы обеспечить на всех стадиях процесса зрительного восприятия наивысшую точность и скорость приема информации.

Дорожные знаки должны эффективно выполнять следующие функции: поставлять водителю необходимую информацию совместно с другими техническими средствами организации дорожного движения, обеспечивая взаимное дополнение, уточнение или повторение сообщения, регулировать движение, ориентировать и оповещать водителей, пешеходов и других участников дорожного движения как в нормальных, так и в экстремальных условиях (в яркий солнечный день, ночью, при ослеплении, в тумане, в дождь, при высокой интенсивности движения, в условиях насыщенной событиями дорожной обстановки).

На сегодняшний день с момента заключения Конвенции прошло 55 лет, что существенно отразилось на развитии автомобильного парка, конструктивных особенностях транспортных средств, изменении параметров дорог, методов и средств организации дорожного движения.

Следовательно, одним из приоритетных этапов выступает актуализация имеющейся системы дорожных знаков.

Некоторые страны-участницы допускают отступление от положений Конвенции и применяют в добровольном порядке дорожные знаки, не предусмотренные Конвенцией (далее – неконвенционные дорожные знаки), обеспечивающие более полное доведение до участников дорожного движения необходимой информации об условиях и режимах движения.

Так, например, отступление от положений Конвенции сделали следующие страны: Австрия, Германия, Польша, Финляндия и др.

На сегодняшний день направление по совершенствованию системы дорожных знаков не остается без внимания. Группой экспертов по дорожным знакам и сигналам Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН были рассмотрены следующие направления, требующие регламентации посредством применения дорожных знаков:

микромобильность (движение средств индивидуальной мобильности (далее – СИМ));

микроработбусы (движения автобусов подкатегории D1);

велосипедное движение (проезд через пешеходные переходы, совмещенные с велосипедным движением); безопасность на железнодорожных переездах (проезд через шлагбаум);

применение альтернативного вида топлива (дорожные знаки, обозначающие альтернативный вид топлива);

контроль скорости (обозначение участка дороги (территории), где применяется фотовидеофиксация);

автоматизированные транспортные средства (регламентация движения автономных транспортных средств).

Рассмотрим каждое из этих направлений.

1. В связи с распространением новых средств для передвижения, а именно, электросамокатов, электроскейтбордов, гироскутеров, сигвеев, моноко-

лес и иных аналогичных устройств возникает необходимость в регламентации их движения.

Рассмотрим некоторые примеры зарубежных неконвенционных дорожных знаков, регулирующих передвижение лиц, использующих СИМ.

Наименее информативным и отражающим действительность представляется дорожный знак «Люди на личном транспорте», используемый в Чешской Республике. Дорожный знак содержит символ ребенка, передвигающегося на сигвее (рис. 1).



Рисунок 1 – Дорожный знак «Люди на личном транспорте», используемый в Чешской Республике

Приведенное изображение является сложным для восприятия участниками дорожного движения, поскольку излишне детализировано, что может оказать значительное влияние на скорость восприятия информации водителями транспортных средств.

Дорожный знак, используемый в Норвегии, сочетает в себе несколько параметров для заимствования концепции его применения. Изображение символа СИМ минимизировано в его исполнении, обозначение на самокате знака молнии свидетельствует о его принадлежности к группе СИМ, поскольку указывает способ приведения его в движение посредством электродвигателя (рис. 2).



Рисунок 2 – Дорожный знак, используемый в Норвегии

Особенностью организации движения СИМ в Норвегии стало введение зональных дорожных знаков, устанавливающих обозначение территории (участка дороги), в первом случае, с ограничением максимальной скорости 6 км/ч, во втором – с ограничением стоянки (рис. 3).

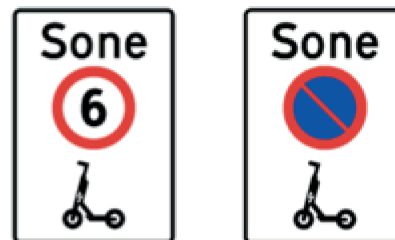


Рисунок 3 – Дорожные знаки, используемые в Норвегии

В зарубежных неконвенционных дорожных знаках, регулирующих передвижение СИМ, существует два подхода к изображению: первый предусматривает изображение символа самоката, второй – символа человека, передвигающегося на самокате.

В данном случае наиболее отражающим действительность выступает дорожный знак с изображением символа человека, поскольку предупреждает участников дорожного движения о дополнительной опасности.

В Российской Федерации применяются дорожный знак 3.35 «Движение на средствах индивидуальной мобильности запрещено», а также таблички – 8.4.7.2, распространяющая действие на лиц, использующих для передвижения СИМ, и 8.4.16, не распространяющая действие знака на лиц, использующих для передвижения СИМ [5].

3.35 «Движение на средствах индивидуальной мобильности запрещено»



Табличка 8.4.7.2 распространяет действие знака на лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности



Табличка 8.4.16 не распространяет действие знака на лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности



Рисунок 4 – Дорожные знаки, применяемые в Российской Федерации для регулирования движения СИМ

Символ внутри дорожного знака 3.35 имеет наиболее приближенное к действительности изображение, поскольку отображает человека на СИМ в статичном положении, что свидетельствует о приведении СИМ в движение за счет электродвигателя.

Российский вариант дорожных знаков обладает стилистикой исполнения, предусмотренной Конвенцией, и соответствует группе «Запрещающие знаки» и «Знаки дополнительной информации (таблички)».

В связи с этим представляется возможным предусмотреть использование указанных дорожных знаков в Конвенции.

2. Нигерия обосновала необходимость разграничения обозначения на дорожных знаках автобусов категории D и D1 в соответствии с категориями водительских удостоверений, утвержденных в Конвенции.

Внимание к данному виду транспортных средств обусловлено их большой численностью в составе автобусного парка и выраженными отличиями в габаритно-скоростных характеристиках, пассажироместности и маневренности движения.

Вариант дорожного знака, регламентирующего порядок движения автобусов подкатегории D1, представляет собой символ микроавтобуса, наглядно демонстрирующий уменьшенные габариты по сравнению с символом автобуса категории D (рис. 5).

Таким образом, представляется целесообразным разделить вводимые ограничения, а именно предусмотреть отдельно запрет на движение автобусов подкатегории D1 и автобусов категории D.

Символ автобуса подкатегории D1



Движение микроавтобусов запрещено



Символ автобуса категории D



Движение автобусов запрещено



Рисунок 5 – Примеры дорожных знаков, регулирующих движение автобусов категории D и подкатегории D1

3. Отдельного внимания заслуживает вопрос регулирования велосипедного движения. Популяризация здорового образа жизни и передвижения на экологически чистых транспортных средствах увеличивает количество приверженцев велосипедов. В этой связи предлагаем рассмотреть практику применения неконвенционных дорожных знаков, регулирующих движение велосипедистов.

В Российской Федерации участок дороги, где велосипедная дорожка пересекает проезжую часть, обозначают горизонтальной дорожной разметкой 1.15.

Указанная разметка по большей части предназначена для информирования велосипедистов о траектории пересечения проезжей части. В Правилах дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ) для водителей предусмотрен предупреждающий дорожный знак 1.24 «Пересечение с велосипедной дорожкой или велопешеходной дорожкой» [6] (рис. 6).



Рисунок 6 – Знак «Пересечение с велодорожкой»

В Люксембурге существует практика применения неконвенционного дорожного знака «Пешеходный переход и велосипедный переход, расположенные в непосредственной близости друг от друга» (рис. 7).



Рисунок 7 – Знак «Пешеходный переход и велосипедный переход, расположенные в непосредственной близости друг от друга»

Цель дорожного знака – информирование участников дорожного движения о разграничении пересечения проезжей части для пешеходов и велосипедистов.

Конвенция и ПДД РФ, в основе которых лежит Конвенция, устанавливают приоритет пешеходов на нерегулируемых пешеходных переходах по отношению к водителям транспортных средств.

Велосипедисты как водители транспортного средства на велосипедном переходе таким преимуществом не обладают.

В этой связи дорожные знаки «Велосипедный переход» и «Пешеходный переход и велосипедный

переход, расположенные в непосредственной близости друг от друга» не несут понятной для водителя смысловой нагрузки с точки зрения его действий при их установке.

Таким образом, применение рассматриваемых дорожных знаков возможно только при условии урегулирования имеющихся в настоящее время вопросов.

4. На протяжении ряда лет остается актуальным вопрос о дорожно-транспортных происшествиях, произошедших на железнодорожных переездах.

Особенно остро стоит вопрос об алгоритме действий водителя в случае совершения дорожно-транспортного происшествия в границах переезда при закрытом шлагбауме.

В США существует практика применения дорожного знака, информирующего водителя о возможности сбивать шлагбаум в случае, если его транспортное средство оказалось заблокировано на железнодорожном переезде (рис. 8).



Рисунок 8 – Предлагаемый дорожный знак «Проезд через шлагбаум»

Предложенный вариант аналогичен дорожным знакам, приведенным в разделе G «Указатели направлений и информационно-указательные знаки», а именно дорожным знакам, указывающим аварийные выходы (G, 23 – G, 24), по форме, цветовому исполнению и тематике раздела, указанного в Конвенции.

По нашему мнению, в Российской Федерации также возможно рассмотреть введение подобного дорожного знака, при этом отнести его к группе «Информационных знаков» ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (далее – ГОСТ Р 52290-2004) по аналогии со знаками 6.20.1, 6.20.2 «Аварийный выход» и 6.21.1, 6.21.2 «Направление движения к аварийному выходу».

5. В связи с тем, что представленный на действующем в рассматриваемой редакции дорожном знаке символ забора в настоящее время практически не применяется, считаем целесообразным актуализировать дорожный знак 1.1 «Железнодорожный переезд со шлагбаумом» (рис. 9).



Рисунок 9 – Знак 1.1 «Железнодорожный переезд со шлагбаумом»

Предложение об актуализации дорожного знака связано с тем, что указанный символ забора был впервые применен в качестве одного из первых дорожных знаков, стандартизированных в Российской Империи на основе Конвенции о международном автомобильном движении, подписанной в Париже в 1909 году [7].

Данная Конвенция предусматривала использование первых четырех предупреждающих дорожных

знаков, среди которых был дорожный знак, регламентирующий железнодорожный переезд.

Считаем, что действующий на сегодняшний день символ шлагбаума необходимо заменить на более современный вариант шлагбаума, используемый, например, в Чили (рис. 10).



Рисунок 10 – Знак с символом шлагбаума, применяемый в Чили, адаптированный под систему дорожных знаков, соответствующих Конвенции

6. В настоящее время активно развивается инфраструктура автозаправочных станций, продающих сжатый природный газ (далее – СПГ), сжиженный нефтяной газ (далее – СНГ) и водородное топливо.

Транспортные средства, работающие на одном из указанных видов топлива, все шире используются в трансграничных и международных перевозках, при этом водители сталкиваются с трудностями получения информации о расположении автозаправочных станций с альтернативным видом топлива в связи с отсутствием общепризнанного международного стандарта, регламентирующего применение соответствующих дорожных знаков.

При выборе обозначения автозаправочной станции с альтернативным видом топлива предлагаем использовать изображение, приведенное в приложении 6 к Сводной резолюции о дорожных знаках и сигналах Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН 2010 года (рис. 11).



Рисунок 11 – Дорожный знак с альтернативным видом топлива

По нашему мнению, в Российской Федерации также существует необходимость введения подобного дорожного знака, обозначающего автозаправочную станцию с альтернативным видом топлива (СПГ, СНГ, водородное топливо и др.).

7. В связи с тем, что в ряде стран на законодательном уровне предусмотрена необходимость предупреждения водителей о приближающихся средствах автоматической фотовидеофиксации нарушений национальных правил дорожного движения, а Конвенция не предусматривает их применение, актуальным становится вопрос о создании единого дорожного знака, информирующего об обозначении участка дороги с применением аппаратно-программного комплекса фиксации административных правонарушений в области дорожного движения работающими в автоматическом режиме стационарными специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи.

В большинстве рассматриваемых вариантов дорожный знак, информирующий об участке дороги, где может осуществляться фиксация нарушений ПДД РФ, относится к разделу F «Информационные знаки, знаки, обозначающие объекты, и знаки сервиса», в других – к разделу H «Дополнительные таблички».

Представленные варианты интерпретации странами данного дорожного знака содержат разнообразное исполнение символа камеры, которое не всегда позволяет определить значение дорожного знака и своевременно получить информацию об условиях и режимах движения (рис. 12-14).

Кроме того, использование слова «RADAR», предполагающего радиолокационный способ обнаружения транспортного средства и фиксации правонарушения, не соответствует актуальному уровню развития технологий в рассматриваемой области.

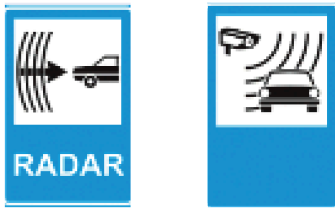


Рисунок 12 – Дорожные знаки, применяемые в Молдове



Рисунок 13 – Дорожные знаки, применяемые в Латвии



Рисунок 14 – Дорожные знаки, применяемые в Польше

В связи с тем, что в ранее действующей редакции ГОСТ 52290-2004 дорожный знак 8.23 «Фотовидеофиксация» относился к категории знаков дополнительной информации (табличек), считаем целесообразным изменить концепцию нового дорожного знака 6.22 «Фотовидеофиксация» и использовать стилистику исполнения раздела информационных знаков, а именно изменить форму и фон дорожного знака (рис. 15).



Рисунок 15 – Предлагаемый вариант дорожного знака «Фотовидеофиксация»

В целом у вышеуказанных дорожных знаков, которые, на наш взгляд, целесообразно было бы рекомендовать для включения в Конвенцию, а также для применения на территории Российской Федерации, сохранена концепция и стилистика Конвенции и ГОСТ Р 52290-2004, при этом используемые формы и компоновка предлагаемых знаков повышают

эффективность их использования и отвечают современным реалиям.

8. Последним рассматриваемым направлением стало применение дорожных знаков, регулирующих движение высокоавтоматизированных транспортных средств.

В рамках реализации постановления Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2018 года № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» [8] одной из российских компаний разработаны дорожные знаки «Начало дороги с участием беспилотного транспорта» и «Конец дороги с участием беспилотного транспорта» [9].

Концепция рассматриваемых дорожных знаков представляет собой изображение автомобиля с пиктограммой, которая символизирует «волны», демонстрирующие движение автомобиля в автоматическом режиме.

Представленный символ автомобиля на изображенном дорожном знаке в целом соответствует общей системе символов, регламентированных ГОСТ Р 52290-2004.

Предполагается, что представленный дорожный знак должен на подсознательном уровне ассоциироваться у участников дорожного движения с автономными транспортными средствами (рис. 16).



Рисунок 16 – Предлагаемые дорожные знаки «Начало дороги с участием беспилотного транспорта» и «Конец дороги с участием беспилотного транспорта»

Представленный вариант дорожного знака имеет современную интерпретацию транспортного средства, отличается индивидуальностью и быстро считывается.

Дорожный знак может быть рекомендован к применению, но с учетом замены существующего символа на символ, применимый на дорожном знаке 5.3 «Дорога для автомобилей» и отнесения к группе дорожных знаков «Знаки особых предписаний».

Таким образом, развитие автомобильного транспорта, совершенствование конструкции транспортных средств, изменение параметров дорог, появление новых методов и средств организации дорожного движения диктует потребность в новых дорожных знаках, еще не включенных в Конвенцию.

Важно, чтобы водитель, распознав общий вид символа, сразу понял смысл знака, ведь от восприятия информации на дорожном знаке зависит его реакция на изменение условий и режимов движения.

Именно поэтому совершенствование обустройства дорог техническими средствами организации дорожного движения, в частности дорожными знаками, влияет на особенности поведения участников дорожного движения (в большей степени водителей), что, в свою очередь, позволяет снизить уровень аварийности.

В связи с этим, по нашему мнению, целесообразно дополнить ПДД РФ, ГОСТ Р 52290 и Конвенцию представленными дорожными знаками.

Данные нововведения позволят упорядочить движение транспортных средств, вводить необходимые ограничения на их передвижение по дорогам и улицам, что в конечном итоге повысит безопасность дорожного движения.

Список источников

1. Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 г. (заключена в г. Вене 8 ноября 1968 г.) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 10.10.2023).

2. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 г. (заключено в г. Женеве 1 мая 1971 г.) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 10.10.2023).

3. Митрошин Д.В. Формирование международной нормативной правовой основы организации и осуществления дорожного движения (состояние, проблемы, перспективы) // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 55–59.

4. ГОСТ Р 52289-2019. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств (утв. Приказом Росстандарта от 20.12.2019 № 1425-ст) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 10.10.2023).

5. ГОСТ Р 52290-2004. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 121-ст) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 10.10.2023).

6. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 10.10.2023).

7. Гордеева А.Д., Ясникова В.А. Становление и развитие международно-правовых отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения: информационный обзор. М.: ФКУ «Научный центр БДД МВД России», 2023. 76 с.

8. Постановление Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных

дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 10.10.2023).

9. URL: <https://habr.com/ru/news/395721/> (дата обращения: 10.10.2023).

References

1. Convention on road signs and signals of 1968 (concluded in Vienna on 08.11.1968) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 10.10.2023).

2. European agreement supplementing the Convention on road signs and signals of 1968 (concluded in Geneva on 01.05.1971) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 10.10.2023).

3. Mitroshin D.V. Formation of the international normative legal basis for the organization and implementation of road traffic (state, problems, prospects) // Road Safety. 2023. № 2(29). P. 54–59.

4. GOST R 52289-2019. National standard of the Russian Federation. Technical means of organizing traffic. Rules for the use of road signs, markings, traffic lights, road barriers and guide devices (approved by Order of Rosstandart dated 20.12.2019 № 1425-st) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 10.10.2023).

5. Decree of the Council of Ministers – the Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On the rules of the road» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 10.10.2023).

6. GOST R 52290-2004. National standard of the Russian Federation. Technical means of organizing traffic. Road signs. General technical requirements (approved and put into effect by Order of Rostechregulirovanie dated 15.12.2004 № 121-st) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 10.10.2023).

7. Gordeeva A.D., Yasnikova V.A. Formation and development of international legal relations in the field of road safety: information review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2023. 76 p.

8. Decree of the Government of the Russian Federation dated 26.11.2018 № 1415 «On conducting an experiment on trial operation of highly automated vehicles on public roads» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 10.10.2023).

9. URL: <https://habr.com/ru/news/395721/> (date of access: 10.10.2023).

Информация об авторах

С.А. Сторожев – начальник отдела научного и технического обеспечения надзорной деятельности Научного центра БДД МВД России
А.Н. Аристархова – научный сотрудник отдела научного и технического обеспечения надзорной деятельности Научного центра БДД МВД России

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

Information about the authors

S.A. Storozhev – Head of department of scientific and technical support of supervisory activities Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

A.N. Aristarkhova – Research of department of scientific and technical support of supervisory activities Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

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

Статья поступила в редакцию 12.10.2023; одобрена после рецензирования 19.10.2023; принята к публикации 26.10.2023.
The article was submitted 12.10.2023; approved after reviewing 19.10.2023; accepted for publication 26.10.2023.

ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА И БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ОТДЕЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ИНТЕГРАЦИИ

¹Людмила Петровна Лобачёва, ²Сергей Павлович Сальников

¹ФКУ НИИ ФСИН России

²Починковский районный суд Нижегородской области

¹pirania74@mail.ru

²sp.salnikov@yandex.ru

Аннотация. Статья посвящена осмыслению различных аспектов участия автоматизированных транспортных средств в дорожном движении и их влиянию на безопасность дорожного движения. Рассматриваются возможности использования автоматизированных транспортных средств для удовлетворения потребностей, связанных с перемещением людей и товаров, в контексте повышения безопасности дорожного движения. Ввод в эксплуатацию автоматизированных транспортных средств для перевозки людей и товаров может способствовать улучшению показателей безопасности дорожного движения и, следовательно, снижению социальных, экономических и экологических издержек. Уменьшение или устранение влияния человеческого фактора на процесс управления транспортным средством может оказаться важным шагом в снижении смертности на дорогах.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, автоматизированное вождение, водитель, транспортное средство

Для цитирования: Лобачёва Л.П., Сальников С.П. Высокоавтоматизированные транспортные средства и безопасность дорожного движения: отдельные вопросы интеграции // Безопасность дорожного движения. 2023. № 4. С. 53-58.

Original article

HIGHLY AUTOMATED VEHICLES AND ROAD SAFETY: SELECTED INTEGRATION ISSUES

¹Lyudmila P. Lobacheva, ²Sergey P. Salnikov

¹Federal public establishment «Research Institute of the Federal Penitentiary Service»

²Pochinkovsky District Court of Nizhny Novgorod Region

¹pirania74@mail.ru

²sp.salnikov@yandex.ru

Abstract. The article is devoted to the participation of autonomous vehicles in road traffic and their impact on road safety. The purpose of the article is to present the possibilities of using autonomous vehicles to meet the needs associated with the movement of people and goods in the context of improving road safety. Road transport is the most popular branch of transport, which is reflected in its share of deaths in all transport processes. The introduction of autonomous vehicles for the transport of people and goods can help improve road safety performance and therefore reduce the social, economic and environmental costs of road traffic. Reducing or eliminating the influence of human factors in decision-making regarding the quality and mode of participation in road traffic can be an important step in reducing road fatalities.

Keywords: road safety, autonomous driving, driver, vehicle

For citation: Lobacheva L.P., Salnikov S.P. Highly automated vehicles and road safety: selected integration issues // Road Safety. 2023. № 4. P. 53-58.

Уровень безопасности дорожного движения в высокоразвитых странах рассматривается как один из элементов качества и комфорта жизни. Наличие дорожной инфраструктуры, относительно низкие затраты на приобретение транспортных средств и доступность получения разрешения на их управление приводят к тому, что автомобильный транспорт является одним из наиболее часто используемых видов транспорта.

Принимая во внимание все преимущества передвижения на данном виде транспорта, нельзя забывать и о потерях, которые связаны с дорожным движением, в том числе социальные, экономические и экологические.

По данным Всемирной организации здравоохранения (далее – ВОЗ), в результате дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) в течение года в мире погибают 1,19 млн человек, 9 из 10 случаев смерти происходят в странах с низким или средним уровнем дохода.

ДТП, в которых погибают более 2 человек в минуту и более 3200 человек в день, остаются

главной причиной смертности среди детей и молодых людей в возрасте от 5 до 29 лет. В 2019 году ДТП были 12-й причиной преждевременной смерти, а в 2030 году станут третьей.

Следствия ДТП – это также экономические потери, которые во всем мире составляют примерно 1,8 трлн долларов США в год.

Экономический ущерб, наносимый ДТП, находится на уровне 10-12% мирового валового внутреннего продукта. Это свидетельствует о том, что автомобильный транспорт представляет собой достаточно опасный вид транспорта, который характеризуется высоким риском гибели людей и приводит к значительным потерям в экономическом измерении, что обуславливает высокую актуальность выработки эффективных решений по предотвращению смертности в ДТП.

Признавая важность проблемы и необходимость действовать, правительства всего мира единогласно провозгласили в резолюции 74/299 Генеральной Ассамблеи ООН – второе Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения

на 2021-2030 годы, которое имеет основную четкую цель: сократить смертность и травматизм людей в результате ДТП не менее чем на 50%.

В свою очередь, ВОЗ и региональные комиссии Организации Объединенных Наций в сотрудничестве с партнерами по программе «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» и другими заинтересованными сторонами разработали Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021-2030 (далее – План).

В Плате изложены необходимые действия для достижения поставленной цели и содержится призыв к применению комплексного подхода «Безопасная система».

Данный подход учитывает опасность серьезного травматизма в результате ДТП и признает необходимость создания системы, устойчивой к рискам, связанным с человеческим фактором.

Безопасная система означает создание и развитие дорожно-транспортной системы, которая способна лучше адаптироваться к человеку, его ошибкам и слабостям.

Отправной точкой является принятие того факта, что человек как участник дорожного движения совершает ошибки, и несчастные случаи не могут быть полностью устранены.

Представленный подход предполагает, что человеческие ограничения должны стать основой для создания системы автомобильного транспорта, а дорожная инфраструктура и транспортные средства – сотрудничать, принимая во внимание эти ограничения.

Результаты многочисленных исследований показывают, что основными причинами ДТП в 90% случаев являются ошибки водителей.

Это подтверждается и результатами исследования факторов, влияющих на риск возникновения ДТП, проведенного в Институте экономики транспорта в Осло (ТØИ).

В России в 2022 году девять из десяти ДТП произошли из-за нарушения Правил дорожного движения Российской Федерации [1] водителями транспортных средств [2].

Всего совершено 111 178 таких ДТП (87,7% от общего количества ДТП), в которых погибли 11 927 и ранен 145 421 человек (84,2 и 91,1% от общего числа погибших и раненых соответственно).

Поскольку человеческая ошибка является причиной более 90% всех ДТП на дорогах во всем мире, снижение или устранение ее влияния на процесс принятия решений относительно качества и способов участия в дорожном движении может оказаться важным шагом в усилиях по повышению безопасности дорожного движения.

Несомненно, что в свое время одним из перспективных направлений решения данного вопроса явилось внедрение технологий автоматизированного вождения.

Положительные перспективы эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств (далее – ВАТС) на дорогах, в том числе в России, прежде всего, связывали с сокращением количества ДТП за счет устранения воздействия человеческого фактора.

Считалось, что ВАТС должны быть безаварийными, вследствие того, что их движением управляет автоматизированная система, получающая и анализирующая информацию не только из изначально заложенных в нее алгоритмов, но и системы камер, датчиков, сенсоров.

Таким образом, внедрение ВАТС на автомобильных дорогах общего пользования является закономерным этапом развития современных интеллектуальных транспортных систем и преследует такие цели, как:

- повышение безопасности дорожного движения;
- повышение номинальной пропускной способности дорог;
- оптимизация транспортных процессов;
- формирование заданного поведения участников дорожного движения и культуры вождения;
- развитие различных сервисных услуг для пользователей транспортной системы;
- поддержание заданного уровня содержания дорожного полотна и дорожно-транспортной инфраструктуры [3].

В марте 2019 года в ходе семьдесят восьмой сессии Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций была принята Резолюция о внедрении в практику высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения [4].

В данной Резолюции были закреплены такие определения, как «автоматизированная система вождения», «динамическое управление», «домен штатной эксплуатации», «высокоавтоматизированное транспортное средство», «полностью автоматизированное транспортное средство», а также рекомендации, касающиеся принципов функционирования высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств, пользователям транспортных средств и органам государственного управления, участвующим в реализации инновационных проектов в сфере автомобильного транспорта.

На сегодняшний день для описания различных форм автоматизации наземного транспорта в Российской Федерации и зарубежных странах используются следующие термины: автономный автомобиль, высокоавтоматизированное транспортное средство, беспилотный автомобиль, беспилотное транспортное средство, полностью автоматизированное транспортное средство, роботизированный автомобиль, самоуправляемое транспортное средство [5].

Автоматизированные транспортные средства – это те, которые используют бортовое оборудование для автоматического выполнения одной или нескольких задач вождения. Автономные транспортные средства предназначены для эксплуатации без контроля человека-водителя.

В Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 марта 2020 года № 724-р, используются следующие определения:

беспилотное транспортное средство – высоко- или полностью автоматизированное транспортное

средство, функционирующее без вмешательства человека (в беспилотном режиме);

высокоавтоматизированное транспортное средство – транспортное средство, оснащенное автоматизированной системой вождения, которая действует в пределах конкретной среды штатной эксплуатации применительно к некоторым или всем поездкам без необходимости вмешательства человека в качестве запасного варианта обеспечения безопасности дорожного движения;

подключенное транспортное средство – транспортное средство, которое обменивается данными с другими транспортными средствами и устройствами, сетями и сервисами, охватывающими дорожную инфраструктуру, элемент экосистемы интернета вещей;

полностью автоматизированное транспортное средство – транспортное средство, оснащенное автоматизированной системой вождения, которая действует без каких бы то ни было ограничений среды штатной эксплуатации применительно к некоторым или всем поездкам без необходимости вмешательства человека в управление для обеспечения безопасности дорожного движения.

Другой характеристикой возможностей транспортного средства является степень или уровень автоматизации, в соответствии с которой автоматизированное транспортное средство является автономным, полагается исключительно на свое бортовое оборудование для сбора информации, принятия решений и выполнения задач, или подключенным, то есть находящимся в контакте с другими транспортными средствами, персональными устройствами (например, смартфонами) или окружающей дорожной инфраструктурой для сбора информации и выполнения задач вождения [6].

Существует несколько классификаций автоматизированных транспортных средств, предложенных различными авторами.

Общество инженеров автомобильной промышленности (SAE International) создало шестиуровневую классификацию (стандарт J3016) от уровня 0 – отсутствие автоматизации до уровня 5 – полная автоматизация.

Классификация учитывает способность транспортного средства контролировать свое местоположение, понимать различные условия и позволяет водителю уделять внимание другим действиям во время поездки [7].

Американская национальная администрация безопасности дорожного движения (NHTSA) предлагает другую классификацию, которая включает пять уровней автоматизации.

Указанные классификации очень похожи. Основное различие заключается в том, что SAE International выделяет высокий и полный уровень автоматизации, в то время как NHTSA рассматривает оба класса как уровень 4 – полная автоматизация вождения. Международный транспортный форум ОЭСР адаптировал классификацию SAE для автоматизированного и автономного вождения.

Европейский консультативный совет по исследованию автомобильного транспорта (ERTRAC) разработал дорожную карту автоматизированного вождения, содержащую определения различных систем автоматизации и предполагаемую дату их возможного внедрения, согласно которой полностью

автономные транспортные средства могут быть развернуты в 2026-2030 годах.

Однако анализ научных и информационных источников показал, что полностью автономных транспортных средств в настоящее время не существует, поскольку каждое из них требует особой поддержки со стороны человека.

Между тем использование автономных транспортных средств для удовлетворения повседневных потребностей в мобильности вызывает много вопросов и дискуссий по этическим, юридическим, финансовым, экономическим и техническим аспектам [8].

Первая смерть с участием автоматизированного транспортного средства произошла 7 мая 2016 года в городе Уиллистон (штат Флорида, США).

Автомобиль Tesla Model S с включенной функцией автопилота двигался по двухполосной дороге, в то время как грузовик с полуприцепом выехал на перекресток поперек движения. Tesla врезалась в белый полуприцеп, поскольку бортовые устройства автомобиля не обнаружили его на фоне яркого неба.

Дополнительным неблагоприятным фактором в этой ситуации стало высокое расположение прицепа. Превышающий ограничения скорости автомобиль въехал под прицеп, и водитель, Джошуа Браун, который в это время смотрел фильм на бортовом DVD-плеере, погиб на месте.

Следует отметить, что к моменту этого происшествия автоматизированные транспортные средства Tesla (второй уровень по версии NHTSA) преодолели в общей сложности 130 млн миль. Согласно данным NHTSA, ДТП на американских дорогах статистически происходят каждые 97 миллионов миль [9].

Событие, произошедшее в Уиллистоне, важно как минимум по двум причинам. Во-первых, оно демонстрирует слабые стороны используемой технологии, указывая на то, что она все еще находится на ранней стадии своего развития.

Во-вторых, это показывает междисциплинарность вопросов безопасности дорожного движения, которая в системе водитель-автомобиль-дорога среда приобретает новое измерение.

В России за период с 1 декабря 2018 года по 30 марта 2021 года зарегистрировано 24 ДТП с участием ВАТС, два из них были сопряжены с причинением вреда здоровью второму участнику ДТП [10].

Таким образом, возникает вопрос о том, можно ли сделать вывод, что распространение автоматизированных транспортных средств станет решением проблемы ДТП.

Отвечая на этот вопрос, следует определить, что эксплуатация ВАТС связана с рядом ограничений [11].

Первое ограничение – это вопрос корректировки законодательства. Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) внесла изменения в ст. 8 Конвенции о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 года) [12], регулиующую условия использования автоматизированных транспортных средств на дорогах.

Согласно поправке ВАТС могут быть допущены к дорожному движению при условии, что они соответствуют конструктивным требованиям, изложенным в правилах ЕЭК ООН, и водитель сможет взять управление транспортным средством на себя и отключить устройство автопилота [13].

На данный момент в США законом разрешено участие автоматизированных транспортных средств в дорожном движении в Калифорнии, Неваде, Теннесси, Мичигане и Флориде.

В Европе законодательные положения, позволяющие автоматизированным транспортным средствам участвовать в дорожном движении, введены в Германии, Франции, Испании, Италии, Греции, Швеции, Соединенном Королевстве и Финляндии.

Все еще не урегулированной проблемой является дополнительная маркировка ВАТС, например, в штате Невада (США) это красный цвет номерного знака.

Существенные вопросы возникают при определении ответственности в случае ДТП, необходимости обучения вождению ВАТС [14].

Второе ограничение поведенческое, в большей степени касающееся использования полностью автоматизированных транспортных средств.

В поведенческом контексте остается неизвестной возможная реакция человека на лишение его возможности самостоятельно принимать решения в отношении стиля и манеры вождения, а также использования дорожной инфраструктуры.

Авторы отчета, подготовленного Европейским советом по безопасности на транспорте (ETSC), указывают, что для того, чтобы внедренные ими системы могли быть эффективными в повышении безопасности дорожного движения, необходим углубленный анализ механизмов поведенческой компенсации водителем такого положения дел [15].

Существует опасение, что лишение водителя возможности принимать решения во время участия в дорожном движении негативно скажется на его психике и может подтолкнуть его к экстремальному поведению, которое может привести к потенциально опасным ситуациям.

Ограничением развития автономной мобильности также может быть другой аспект поведенческого фактора, которым является чувство безопасности водителя и пассажиров во время вождения.

Согласно результатам опроса 4000 водителей, проведенного в 2016 году редакторами одного из старейших британских автомобильных журналов WhatCar?, 27% из них считали, что путешествовать на автоматизированном транспортном средстве опасно, а 24% – очень опасно.

Менее 25% опрошенных сочли, что это безопасно, 19,5% респондентов выразили заинтересованность в возможности вождения автоматизированного транспортного средства, в то время как 45% сочли эту возможность малопривлекательной, 23% – недостаточно привлекательной [16].

Еще одним ограничением участия ВАТС в дорожном движении может быть выбор «меньшего зла» в случае чрезвычайной ситуации: для защиты водителя или другого лица, включая уязвимых участников дорожного движения, то есть пешеходов, велосипедистов, мотоциклистов [17].

Результаты исследований, проведенных учеными из Института транспортных исследований Мичиганского университета, показывают, что опытные водители используют зрительный контакт и регистрируют многие незаметные признаки для оценки намерения других участников дорожного движения, в частности пешеходов, велосипедистов и других уязвимых участников дорожного движе-

ния, чье поведение часто бывает непредсказуемым и внезапным.

Отсутствие таких возможностей, особенно в условиях плотного городского движения, у ВАТС может привести к неправильной оценке ситуации на дороге и, следовательно, к опасным ситуациям [18].

Еще одной серьезной угрозой является вопрос защиты данных и кибербезопасности. Согласно исследованию, проведенному Американской национальной администрацией безопасности дорожного движения, 50% респондентов выразили свою обеспокоенность перед приобретением контроля над автоматизированным транспортным средством посторонними лицами и созданием угрозы для себя и других участников дорожного движения.

Защита личных данных и конфиденциальности также является одним из определяющих факторов успешного внедрения автоматизированного вождения.

Пользователи должны быть уверены в том, что персональные данные не являются товаром, и знать, что они могут эффективно контролировать, как и для каких целей используются их данные [19].

Распространение ВАТС может привести к повышению безопасности дорожного движения. Однако достижение положительного эффекта в этой области будет зависеть от преодоления многих препятствий при их использовании в дорожном движении и понимания ограничений взаимодействия человека с машинами.

Все это создает серьезную проблему для человека как участника дорожного движения, а также для производителей транспортных средств и ответственных за эксплуатацию дорожной инфраструктуры.

Анализ возможностей и ограничений, связанных с использованием автоматизированных транспортных средств, показывает, что предстоит преодолеть долгий путь, чтобы воспользоваться положительным влиянием таких транспортных средств на повышение безопасности дорожного движения.

90% того, что происходит в дорожном движении, связано с человеком, который является самым важным, но в то же время наиболее чувствительным элементом безопасной системы человек-транспортное средство-дорога.

Даже полностью автоматизированное движение не приведет к полному отсутствию ДТП. В дорожном движении участвуют не только водители, но и пешеходы, велосипедисты и другие уязвимые участники дорожного движения, которые не могут быть заменены или устранены. Это противоречило бы идее личной свободы, а также общей тенденции к продвижению пешеходной и велосипедной мобильности.

Текущее состояние развития технологий, используемых ВАТС, не позволяет полностью предотвратить проблему смертельных исходов и ранений в ДТП.

Промежуточное состояние, представляющее собой период тестирования и внедрения технологии, не приводит к радикальному улучшению безопасности дорожного движения.

Безопасная транспортная система требует согласования правил, связанных с использованием автоматизированных транспортных средств: стандартизации бортового оборудования, программного обеспечения, возможности вмешательства человека,

а также ответственности водителя-пользователя, производителя транспортного средства, производителя программного обеспечения транспортного средства.

Таким образом, радикальное улучшение безопасности дорожного движения потребовало бы существенного сокращения или даже исключения человеческого фактора из процесса принятия решений.

По мнению авторов, только внедрение и распространение транспортных средств четвертого-пятого уровней автоматизации вождения может в значительной степени решить эту проблему и, следовательно, снизить социальные, экономические и экологические издержки, связанные с дорожным движением.

Список источников

1. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 28.11.2023).

2. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 150 с.

3. Распоряжение Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р «О Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 28.11.2023).

4. Резолюция о внедрении в практику высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения Глобального форума по безопасности дорожного движения (Женева, 25–29 марта 2019 г.) // URL: <https://undocs.org/pdf?symbol=ru/ECE/TRANS/WP.1/2018/4/REV.3> (дата обращения: 28.11.2023).

5. Комаров В.В., Гараган С.А. Система обеспечения безопасности дорожного движения при организации пассажирских и грузовых автомобильных перевозок с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств // Автомобильная промышленность. 2020. № 11. С. 30–35.

6. Чучаев А.И., Маликов С.В. Ответственность за причинение ущерба высокоавтоматизированным транспортным средством: состояние и перспективы // Актуальные проблемы российского права. 2019. № 6(103). С. 117–124.

7. Березина Е.А. Проблемы правового регулирования юридической ответственности за вред, причиненный эксплуатацией беспилотных (автономных, высокоавтоматизированных) транспортных средств // Правовое государство: теория и практика. 2022. № 3(69). С. 41–55.

8. Research for TRAN Committee – Self-piloted cars: The future of road transport? Study, Directorate-General for Internal Policies Policy Department B: Structural and Cohesion Policies, European Parliament, Committee on Transport and Tourism, Brussels (2016) // URL: [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/IPOL_STU\(2016\)573434](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/IPOL_STU(2016)573434) (дата обращения: 28.11.2023).

9. SAE International: On-Road Automated Vehicle Standards Committee, Taxonomy and Definitions for Terms Related to On-Road Motor Vehicle Automated Driving Systems, Information Report, 2014.

10. Шадрин С.С., Иванов А.М., Карпунин К.Е. Радикальное повышение безопасности дорожного движения интегрированием автономных колесных транспортных средств в интеллектуальную транспортную среду // Вестник машиностроения. 2018. № 1. С. 85–88.

11. Зражевский Д.В. Взаимодействия человека и автомобиля, оцениваемые с помощью эмпирических ис-

следований // Евразийское Научное Объединение. 2021. № 9-2(79). С. 141–144.

12. Чипурина Е.А., Сергунова А.С. Основные перспективы эксплуатации высоко- или полностью автоматизированных транспортных средств на дорогах общего пользования в Российской Федерации // Современное общество и право. 2022. № 4(59). С. 140–148.

13. ECE, Economic Commission for Europe: Inland Transport Committee, Automated driving (Geneva, 19-22.09.2016) // URL: <https://pdf4pro.com/view/ece-trans-wp-29-1139-economic-and-social-unece-org-427932.html> (дата обращения: 28.11.2023).

14. Конвенция о дорожном движении (Заключена в г. Вене 08.11.1968) (с изм. от 23.09.2014) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 28.11.2023).

15. UN, United Nations: Report of the sixty-eighth session of the Working Party on road Traffic Safety, Economic and Social Council, Geneva, 24–26 March 2014 // URL: <https://www.unece.org/info/media/presscurrent-press-h/transport/2016/unece-paves-the-way-for-automated-driving-by-updating-un-international-convention/doc.html> (дата обращения: 28.11.2023).

16. Гасилова О.С., Сидоров Б.А. Организация дорожного движения с участием автономных транспортных средств. Екатеринбург, 2022.

17. ETSC: Intelligent transportation systems and road safety, Brussels, 1999.

18. URL: <https://www.whatcar.com/news/are-autonomous-cars-safe-2> (date of access: 28.11.2023).

19. Алиева К.А., Нажмуудинова М.Н. Использование высокоавтоматизированных транспортных средств в дорожном движении // Новые вызовы новой науки: опыт теоретического и эмпирического анализа. сборник статей V Международной научно-практической конференции. Петрозаводск, 2023. С. 203–207.

20. Autonomous Vehicles. The legal landscape in the US and Germany. A Norton Rose Fulbright whitepaper // URL: <https://www.nortonrosefulbright.com/knowledge/publications/141954/autonomous-vehicles-the-legal-landscape-in-the-us> (дата обращения: 28.11.2023).

21. Pillath S.: Automated vehicles in the EU, Briefing, European Parliamentary Research Service (EPRS) (2016).

References

1. Decree of the Council of Ministers – the Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On the rules of the road» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 28.11.2023).

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

3. Order of the Government of the Russian Federation dated March 25.03.2020 № 724-r «On the Concept of ensuring road safety with the participation of unmanned vehicles on public roads» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 28.11.2023).

4. Resolution on the implementation of highly and fully automated vehicles in traffic conditions of the Global Forum on Road Safety (Geneva, March 25–29, 2019) // URL: <https://undocs.org/pdf?symbol=ru/ECE/TRANS/WP.1/2018/4/REV.3> (date of access: 28.11.2023).

5. Komarov V.V., Garagan S.A. System for ensuring road safety in the organization of passenger and freight road transport using highly automated vehicles // Automotive Industry. 2020. № 11. P. 30–35.

6. Chuchayev A.I., Malikov S.V. Liability for damage caused by a highly automated vehicle: status and prospects // Current problems of Russian law. 2019. № 6(103). P. 117–124.

7. Berezina E.A. Problems of legal regulation of legal liability for harm caused by the operation of unmanned

(autonomous, highly automated) vehicles // Rule of law: theory and practice. 2022. № 3(69). P. 41–55.

8. Research for TRAN Committee – Self-piloted cars: The future of road transport? Study, Directorate-General for Internal Policies Policy Department B: Structural and Cohesion Policies, European Parliament, Committee on Transport and Tourism, Brussels (2016) // URL: [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/IPOL_STU\(2016\)573434](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/IPOL_STU(2016)573434) (date of access: 28.11.2023).

9. SAE International: On-Road Automated Vehicle Standards Committee, Taxonomy and Definitions for Terms Related to On-Road Motor Vehicle Automated Driving Systems, Information Report, 2014.

10. Shadrin S.S., Ivanov A.M., Karpukhin K.E. Radical increase in road safety by integrating autonomous wheeled vehicles into the intelligent transport environment // Bulletin of Mechanical Engineering. 2018. № 1. P. 85–88.

11. Zrazhevsky D.V. Human-vehicle interactions assessed using empirical research // Eurasian Scientific Association. 2021. № 9-2(79). P. 141–144.

12. Chipurina E.A., Sergunova A.S. Main prospects for the operation of highly or fully automated vehicles on public roads in the Russian Federation // Modern Society and Law. 2022. № 4(59). P. 140–148.

13. ECE, Economic Commission for Europe: Inland Transport Committee, Automated driving (Geneva, 19-22.09.2016) // URL: <https://pdf4pro.com/view/ece-trans-wp-29-1139-economic-and-social-unece-org-427932.html> (date of access: 28.11.2023).

14. Convention on Road Traffic (Concluded in Vienna on 08.11.1968) (as amended on 23.09.2014) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 28.11.2023).

15. UN, United Nations: Report of the sixty-eighth session of the Working Party on road Traffic Safety, Economic and Social Council, Geneva, 24–26 March 2014 // URL: <https://www.unece.org/info/media/presscurrent-press-h/transport/2016/unece-paves-the-way-for-automated-driving-by-updating-un-international-convention/doc.html> (date of access: 28.11.2023).

16. Gasilova O.S., Sidorov B.A. Organization of traffic with the participation of autonomous vehicles. Ekaterinburg, 2022.

17. ETSC: Intelligent transportation systems and road safety, Brussels (1999).

18. URL: <https://www.whatcar.com/news/are-autonomous-cars-safe-2> (date of access: 28.11.2023).

19. Alieva K.A., Nazhmudinova M.N. The use of highly automated vehicles in road traffic // New challenges of new science: experience of theoretical and empirical analysis. collection of articles of the V International Scientific and Practical Conference. Petrozavodsk, 2023. P. 203–207.

20. Autonomous Vehicles. The legal landscape in the US and Germany. A Norton Rose Fulbright whitepaper // URL: <https://www.nortonrosefulbright.com/knowledge/publications/141954/autonomous-vehicles-the-legal-landscape-in-the-us> (date of access: 28.11.2023).

21. Pillath S.: Automated vehicles in the EU, Briefing, European Parliamentary Research Service (EPRS) (2016)

Информация об авторах

Л.П. Лобачёва – кандидат педагогических наук, учёный секретарь учёного совета аппарата учёного секретаря, адъюнктуры, докторантуры ФКУ НИИ ФСИН России
Контакты: ул. Нарвская, д. 15а, стр. 1, Москва, Россия, 125130

С.П. Сальников – доктор юридических наук, судья Починковского районного суда Нижегородской области
Контакты: пл. Ленина, д. 2, с. Починки, Нижегородская область, Россия, 607910

Information about the authors

L.P. Lobacheva – Candidate of Sciences in Pedagogy, Scientific secretary of the academic council of the office of the scientific secretary, adjunct, doctoral studies of the Federal public establishment «Research Institute of the Federal Penitentiary Service»
Contacts: ul. Narvskaya, d. 15a, str. 1, Moscow, Russia, 125130

S.P. Salnikov - Doctor of Sciences in Jurisprudence, Judge of the Pochinkovsky District Court of the Nizhny Novgorod Region
Contacts: pl. Lenina, d. 2, Pochinki village, Nizhny Novgorod, Russia, 607910

Рецензия поступила в редакцию 19.10.2023; одобрена после рецензирования 26.10.2023; принята к публикации 02.11.2023.
The review was submitted 19.10.2023; approved after reviewing 26.10.2023; accepted for publication 02.11.2023.

ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ

Бахрам Хамитович Сайтходжаев

Республиканский учебный центр МВД Кыргызской Республики

bahkram1984@mail.ru

Аннотация. В статье рассматриваются основные проблемы, связанные с использованием средств индивидуальной мобильности, которые с недавних пор получили широкое распространение в Кыргызстане. В ходе использования средств индивидуальной мобильности допускаются нарушения правил дорожного движения, которые приводят к дорожно-транспортным происшествиям, причиняющим вред здоровью граждан и их имуществу. Серьезную проблему вызывает использование средств индивидуальной мобильности в местах массового скопления граждан (на площадях, в скверах и парках, возле крупных торговых центров), а также на автомобильных дорогах.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, средства индивидуальной мобильности, привлечение к административной ответственности, правила дорожного движения, правовое регулирование

Для цитирования: Сайтходжаев Б.Х. Вопросы правового регулирования использования средств индивидуальной мобильности в Кыргызской Республике // Безопасность дорожного движения. 2023. № 4. С. 59-62.

Original article

ISSUES OF LEGAL REGULATION OF USE MEANS OF INDIVIDUAL MOBILITY IN THE KYRGYZ REPUBLIC

Bahram Kh. Saytkhodjaev

Republican Training Center of the Ministry of Internal Affairs of the Kyrgyz Republic

bahkram1984@mail.ru

Abstract. The article discusses the main problems associated with the use of personal mobility aids, which have recently become widespread in Kyrgyzstan. During the use of the SIM, violations of traffic rules are allowed, which lead to traffic accidents that cause harm to the health of citizens and their property. A serious problem is caused by the use of SIM in places of mass gathering of citizens (in squares, squares and parks, near large shopping malls), as well as on highways.

Keywords: road safety, means of individual mobility, bringing to administrative responsibility, traffic rules, legal regulation

For citation: Saytkhodjaev B. Kh. Issues of legal regulation of use means of individual mobility in the Kyrgyz Republic // Road Safety. 2023. № 4. P. 59-62.

Обеспечение безопасности дорожного движения представляет собой важное направление деятельности современного демократического государства и включено в совокупность задач стратегического развития многих стран до 2030 года [1].

Кыргызстан не является исключением, поскольку обеспечение рассматриваемого вида безопасности служит важнейшей основой для реализации социально-экономических и демографических интересов государства [2, 3].

Как известно, последствия дорожно-транспортных происшествий причиняют значительный материальный и моральный ущерб как государству и обществу, так и отдельным гражданам [4].

В настоящее время в Кыргызской Республике наблюдается значительное увеличение случаев использования средств индивидуальной мобильности (далее – СИМ) (электрических самокатов (далее – электросамокаты), скейтбордов, гироскутеров, сигвеев, моноколес).

Несмотря на растущую популярность этих технических средств передвижения, появление их в общественных местах, на улицах и дорогах выявило серьезные проблемы, связанные с обеспечением безопасности пешеходов, водителей автотранспортных средств и самих пользователей СИМ.

В Кыргызстане за девять месяцев текущего года зарегистрировано около 60 дорожно-транспортных происшествий с участием пользователей СИМ. Об этом на коллегии МВД Кыргызской Республики заявил Министр внутренних дел Улан Омоканович Ниязбеков [5].

Он отметил, что если в прошлом году подобных дорожно-транспортных происшествий вообще не было зафиксировано, то в настоящее время их становится все больше и больше, однако этому негативному явлению не уделяется должного внимания.

В результате таких дорожно-транспортных происшествий пострадали более 60 человек, причем в основном это касается города Бишкека и территории Иссык-Кульской области.

Так, в центре города Бишкека на пешеходном переходе юношу на электросамокате сбила машина. Еще одно дорожно-транспортное происшествие произошло прямо на главной площади столицы, в результате которого травмы получила девушка, не справившись с управлением электросамоката.

В последнее время наблюдается постоянный рост количества таких случаев, причем пользователи СИМ, среди которых наиболее часто встречаются именно лица, управляющие электросамокатами, не только рискуют своим здоровьем, но и представляют реальную угрозу для пешеходов [6].

Таким образом, использование СИМ вызывает проблемы в дорожно-транспортной сфере, приводящие к травматизму различных категорий участников дорожного движения, особенно маленьких детей, являющихся пешеходами, и подростков, выступающих в роли пользователей СИМ.

При этом, по мнению С.В. Илькевича, с которым солидарен автор настоящей статьи, следует сознавать, что в недалеком будущем использование электросамокатов будет представлять собой самый эффективный способ передвижения, обеспечивающий мобильность граждан в условиях, когда многие потребители отвыкают от управления автомобилем, предпочитая пользоваться общественным транспортом или услугами агрегаторов, предоставляющих относительно недорогую возможность воспользоваться такси, сопоставимую со стоимостью проезда на общественном транспорте [7].

Настал момент, когда представители правоохранительных органов Кыргызстана совместно с гражданским обществом и коммерческими организациями, предоставляющими услуги аренды СИМ, должны обратить пристальное внимание на весь пласт проблем, связанных с использованием всего комплекса СИМ.

При этом, по нашему убеждению, целесообразно воспользоваться наработанным опытом зарубежных государств, которые намного раньше столкнулись с необходимостью решения аналогичных проблем и выработали комплекс соответствующих мер.

Что касается правового регулирования, то, по нашему мнению, отдельные нормативные положения, затрагивающие эксплуатацию СИМ, которая неразрывно связана с их интеграцией в систему дорожного движения Кыргызстана, должны быть закреплены на законодательном уровне.

Включение СИМ в процесс дорожного движения на территории Кыргызской Республики требует комплексных изменений в нормативно-правовой сфере, регулирующей организацию и осуществление дорожного движения [8, 9].

В частности, в правила дорожного движения следует включить четкое определение понятия СИМ, учитывающее их технические характеристики и особенности использования.

Остановимся на проблемах, касающихся дорожного фактора. В связи с тем, что имеющаяся в крупных городах дорожная инфраструктура пока еще не позволяет выделить отдельные полосы для использования СИМ, необходимо тщательно проработать новую редакцию норм правил дорожного движения, отражающих специфику участия в данном процессе пользователей этих транспортных средств.

В этой связи целесообразно предусмотреть определенные правила движения СИМ по отдельным элементам дороги с учетом их скоростных характеристик в целях предотвращения возможных дорожно-транспортных происшествий.

Например, разрешить передвигаться на СИМ по тротуарам со скоростью не более 10 км/ч. Приведем и другой пример: установить для СИМ особый скоростной режим на дорогах общего пользования, ограничив максимальную скорость передвижения 25 км/ч.

Необходимо продумать возможность предоставления преимущества при движении с использованием СИМ на специальных участках или в определенных условиях.

В то же время, как уже было отмечено, серьезную проблему вызывает использование СИМ в общественных местах с плотным скоплением людей (площади, скверы, парки, площадки возле крупных торговых центров), что обуславливает необходимость

предусмотреть дополнительное ограничение скорости передвижения на СИМ в таких местах, а в отношении некоторых зон и запрет на использование подобных средств.

Такой запрет целесообразно установить также на автомагистралях и других дорогах, на которых разрешено высокоскоростное движение транспортных средств.

Проанализируем требования, касающиеся технического состояния СИМ. Как показывают результаты анализа обстоятельств дорожно-транспортных происшествий, они происходят преимущественно в темное время суток.

Поэтому в правилах дорожного движения требуется предусмотреть обязательное использование освещения на СИМ в темное время суток, при пасмурной погоде и в других случаях недостаточной видимости.

Исходя из этого, следует обязать владельцев СИМ устанавливать на них фары, передние, задние и боковые светоотражающие фонари для обеспечения видимости данных средств передвижения в условиях выше указанных, разумеется, с учетом конструктивных особенностей отдельных разновидностей СИМ.

Наряду с изложенной обязанностью не менее актуальным является требование, касающееся наличия светоотражающих элементов на экипировке пользователей СИМ, что также облегчает другим участникам дорожного движения возможность замечать и распознавать подобные движущиеся объекты.

Учитывая, что СИМ должны поддерживать в соответствующем техническом состоянии и отвечать определенным требованиям эксплуатации, полагаем, что ответственность за надлежащее техническое состояние указанных средств передвижения должна возлагаться на их пользователей.

Если электросамокаты или другие СИМ сдаются организациями или индивидуальными предпринимателями в аренду, то требования к их техническому состоянию должны возлагаться и на арендодателей.

С учетом этого для подобной деятельности следовало бы внедрить механизм получения специальных разрешений и предусмотреть надзор за технической исправностью рассматриваемых средств передвижения путем введения обязательного технического осмотра для всех СИМ.

Кроме того, представляется целесообразным ввести обязательное использование государственных номерных знаков для идентификации СИМ, что упростит выявление соответствующих правонарушений, о чем далее пойдет речь.

Рассмотрим человеческий фактор. Ранее уже говорилось о применении светоотражающих элементов на экипировке пользователей СИМ.

С учетом того, что СИМ фактически не оборудованы эффективными средствами пассивной безопасности, они являются источниками повышенной опасности как для других участников дорожного движения, особенно если на них передвигаются с превышением их потенциальной скорости, так и для самих пользователей.

В этой связи полагаем обоснованным выдвигание следующего предложения: обязать пользователей СИМ использовать при движении шлем для предотвращения возможных травм.

С учетом широкого распространения СИМ государственным органам уже сейчас необходимо решить вопрос о формировании культуры эксплуатации СИМ и правильного поведения при участии в дорожном движении лиц, использующих данные средства передвижения [10].

Ответственный подход к использованию СИМ со стороны лиц всех возрастов предоставит реальную возможность повысить безопасность передвижения на них, что будет способствовать повышению безопасности дорожного движения в целом.

При этом не следует забывать, что в целях обеспечения строгого и неуклонного соблюдения правил со стороны пользователей СИМ необходимо предусмотреть меры принудительного характера, связанные с установлением определенных ограничений, обратив особое внимание на использование СИМ несовершеннолетними лицами.

Полагаем, что начать следует с повышения возраста лиц, имеющих право эксплуатировать СИМ самостоятельно, без родителей или иных законных представителей.

Считаем, что до достижения несовершеннолетними 12-летнего возраста использование СИМ без сопровождения указанных лиц недопустимо и должно быть запрещено.

Использование СИМ лицами старше 12 лет до совершеннолетия возможно с условием информирования об этом родителей или иных законных представителей.

Кроме того, следует установить запрет на перевозку пассажиров, а также на управление СИМ в состоянии алкогольного опьянения. Целесообразно продумать вопрос о введении соответствующей категории водительского удостоверения для управления определенными разновидностями СИМ.

Помимо выработки правил использования СИМ, необходимо разработать меры юридической ответственности за несоблюдение таких правил лицами, управляющими данными средствами передвижения.

В настоящее время законодательство Кыргызской Республики не предусматривает административной и уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения владельцами СИМ [11, 12].

Следует иметь в виду, что вопросы установления юридической ответственности за эксплуатацию и участие СИМ в дорожном движении требуют комплексного рассмотрения и создания соответствующей законодательной базы.

Считаем, что к указанной ответственности (не только административной, но и уголовной) в случае нарушения правил пользования СИМ несовершеннолетними лицами должны привлекаться родители или иные законные представители этих лиц.

Таким образом, имеется необходимость внесения изменений в кодифицированные законодательные акты, предусматривающие расширение юридической ответственности за совершение нарушений правил дорожного движения, касающихся использования СИМ.

Возможно, данные предложения могут показаться достаточно строгими, однако речь идет в первую очередь о безопасности участников дорожного движения, в силу чего польза от применения таких норм, на наш взгляд, будет очевидной [13].

Одновременно необходимо усилить контрольно-надзорную деятельность со стороны Министерства внутренних дел Кыргызской Республики для обеспечения соблюдения установленных правил пользователями СИМ.

По нашему мнению, реализация сформулированных предложений позволит адаптировать нормативно-правовую основу, касающуюся дорожного движения, что будет способствовать обеспечению безопасного «существования» пользователей СИМ с другими участниками дорожного движения.

1. Организация Объединенных Наций // URL: http://unctad.org/meetings/en/SessionalDocuments/ares70d1_ru.pdf (дата обращения: 15.11.2023).

2. Конституция Кыргызской Республики от 5 мая 2021 г. № 59 // ИПС «ТОКТОМ» (дата обращения: 15.11.2023).

3. О Национальной стратегии развития Кыргызской Республики на 2018-2040 годы

4. Калюжный Ю.Н. Современные проблемы законодательного регулирования использования отдельных видов электротранспорта // NB: Административное право и практика администрирования. 2019. № 5. С. 27–33.

5. URL: <https://woman.rambler.ru/children/51480206-pravila-ezdy-na-samokatah-v-kyrgyzstane-hotyat-uzhestochit-iz-za-uchastivshih-sya-dtp> (дата обращения: 15.11.2023).

6. В Кыргызстане за 9 месяцев зарегистрировано 58 ДТП с участием электросамокатов // URL: https://24.kg/proisshestvija/279077_vkkyrgyzstane_zhmesyatsev_zaregistrovano_58dtp_suchastiem_elektrosamokатов (дата обращения: 15.11.2023).

7. Илькевич С.В. Источники формирования конкурентных преимуществ сервисов проката электросамокатов // Стратегические решения и риск-менеджмент. 2019. Т. 10. № 3. С. 238–251.

8. Закон Кыргызской Республики от 20 апреля 1998 г. № 52 «О дорожном движении в Кыргызской Республике» // ИПС «ТОКТОМ» (дата обращения: 15.11.2023).

9. Кодекс Кыргызской Республики о правонарушениях от 28 октября 2021 г. № 128 // ИПС «ТОКТОМ» (дата обращения: 05.12.2023).

10. Ирошников Д.В. Правовые проблемы обеспечения безопасности личности на транспорте в условиях использования индивидуального электротранспорта // Правовое государство: теория и практика. 2019. № 4(58). С. 40–50.

11. Закон Кыргызской Республики от 11 января 1994 г. № 1361-ХП «Об органах внутренних дел Кыргызской Республики» // Ведомости Жогорку Кенеша Кыргызской Республики. 1994. № 3. Ст. 76.

12. Указ Президента Кыргызской Республики от 31 октября 2018 г. УП № 221 «О Национальной стратегии развития Кыргызской Республики на 2018-2040 годы» // ИПС «ТОКТОМ» (дата обращения: 15.11.2023).

13. Майоров В.И. Проблема совершенствования административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права: сборник статей по материалам международной научно-практической конференции, посвященной памяти доктора юридических наук, профессора, Заслуженного деятеля науки Российской Федерации, заслуженного юриста Российской Федерации Аврутина Юрия Ефремовича в связи с 75-летием со дня рождения. СПб.: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2022. С. 416–425.

References

1. United Nations // URL: http://unctad.org/meetings/en/SessionalDocuments/ares70d1_ru.pdf (date of access: 15.11.2023).

2. Constitution of the Kyrgyz Republic dated 05.05.2021 № 59 // Information and legal portal «ТОКТОМ» (date of access: 15.11.2023).

3. About the National Development Strategy of the Kyrgyz Republic for 2018-2040 // link

4. Kalyuzhny Yu.N. Modern problems of legislative regulation of the use of certain types of electric transport // NB: Administrative law and administration practice. 2019. № 5. P. 27–33.

5. URL: <https://woman.rambler.ru/children/51480206-pravila-ezdy-na-samokatah-v-kyrgyzstane-hotyat-uzhestochit-iz-za-uchastivshih-sya-dtp> (date of access: 15.11.2023).

6. In Kyrgyzstan 58 accidents involving electric scooters were registered over 9 months // URL: https://24.kg/proisshestvija/279077_vkyrgyzstane_za9mesyatsev_zaregistrovano_58ntp_suchastiem_elektrosamokatov (date of access: 15.11.2023).

7. Ilkevich S.V. Sources of formation of competitive advantages of electric scooter rental services // Strategic decisions and risk management. 2019. Vol. 10. № 3. P. 238–251.

8. Law of the Kyrgyz Republic dated 20.04.1998 № 52 «On road traffic in the Kyrgyz Republic» // Information and legal portal «ТОКТОН» (date of access: 15.11.2023).

9. Code of Offenses of the Kyrgyz Republic dated 28.10.2021 № 128 // Information and legal portal «ТОКТОН» (date of access: 15.11.2023).

10. Iroshnikov D.V. Legal problems of ensuring personal safety in transport in the conditions of using individual electric transport // Rule of law: theory and practice. 2019. № 4(58). P. 40–50.

11. Law of the Kyrgyz Republic dated 11.01.1994 № 1361-XII «On the internal affairs bodies of the Kyrgyz Republic» // Gazette of the Jogorku Kenesh of the Kyrgyz Republic. 1994. № 3. Art. 76.

12. Decree of the President of the Kyrgyz Republic dated 31.10.2018 UP № 221 «On the National Development Strategy of the Kyrgyz Republic for 2018-2040» // Information and legal portal «ТОКТОН» (date of access: 15.11.2023).

13. Mayorov V.I. The problem of improving administrative liability for traffic offenses // Current problems of administrative and administrative procedural law: a collection of articles based on the materials of the international scientific and practical conference dedicated to the memory of Doctor of Law, Professor, Honored Scientist of the Russian Federation, Honored Lawyer of the Russian Federation Avrutin Yuri Efremovich on the occasion of his 75th birthday. SPb.: St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 2022. P. 416–425.

Информация об авторе

Б.Х. Сайтходжаев – кандидат юридических наук, начальник цикла «Административно-правовых дисциплин» Республиканского учебного центра МВД Кыргызской Республики им. генерал-майора милиции Ж.Ш. Шабирова

Контакты: ул. Ласло Месароша д. 3, Бишкек, Кыргызская Республика, 720046

Information about the author

B.H. Saikhodzhaev – Candidate of Sciences in Jurisprudence, Head of the cycle of «Administrative and legal disciplines» of the Republican Training Center of the Ministry of Internal Affairs of the Kyrgyz Republic named after Major General of Militia J.Sh. Shabirov

Contacts: ul. Laszlo Mesaros, d. 3, Bishkek, Kyrgyz Republic, 720046

*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.*

РЕЦЕНЗИЯ НА МОНОГРАФИЮ
К.С. БАКАНОВА, С.Н. АНТОНОВА, М.М. ИСАЕВА
«АДМИНИСТРАТИВНО-ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ
В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»

Сергей Михайлович Зырянов

Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации
adm6@izak.ru

Review

REVIEW OF THE MONOGRAPHY
BY K.S. BAKANOV, S.N. ANTONOV, M.M. ISAEV
«ADMINISTRATIVE AND PREVENTIVE MEASURES IN THE FIELD OF ROAD SAFETY»

Sergey M. Zyryanov

Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation
adm6@izak.ru

Решение проблем обеспечения безопасности дорожного движения (далее – БДД) для Российской Федерации и всего мира остается крайне актуальной и сложной задачей, требующей разработки и реализации адекватных и системных мер по предупреждению дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), снижению тяжести их последствий.

Важное значение в этой работе придается оптимизации деятельности полиции (Госавтоинспекции). Приоритет здесь отдается применению мер, направленных на предупреждение нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ) [1], являющихся основными причинами ДТП.

Соответственно, при изложении материала авторы монографии «Административно-предупредительные меры в области безопасности дорожного движения» [2] справедливо полагают, что в процессе предупреждения нарушений ПДД РФ осуществляется профилактика ДТП.

В научной литературе отмечается, что в рамках проведения реформы контрольно-надзорной деятельности и административного законодательства ключевыми мероприятиями модернизации стали:

регуляторная гильотина;

внедрение в практику контрольно-надзорных органов риск-ориентированного подхода;

регламентация порядка разработки и принятия нормативных правовых актов, устанавливающих обязательные требования, изменение подходов к организации и осуществлению государственного контроля (надзора) с переносом приоритетов в сторону профилактики нарушений обязательных требований [3].

Объективная необходимость эффективного предупреждения, выявления и пресечения нарушений ПДД РФ, обязательных требований обеспечения БДД предполагает систематическую работу по оптимизации существующих оперативных мер реагирования на нарушения и, прежде всего, мер предупредительного характера, их комплексному и рациональному применению.

В этой связи рассмотрение правовых основ таких форм административно-предупредительных мер,

как требование о прекращении противоправных действий, предостережение, представление, предписание и запрет эксплуатации транспортного средства, наиболее часто используемых в рамках предупреждения ДТП, является актуальной и своевременной проблематикой.

Значимость уточнения места и роли административно-предупредительных мер в профилактике ДТП повышается исследованием механизма их реализации в разных правовых режимах – общем и специальном (контрольно-надзорном).

В научной литературе, несмотря на актуальность, искомые меры профилактического реагирования в последние годы исследовались лишь фрагментарно, в рамках рассмотрения общих вопросов реализации федерального государственного надзора в области БДД и отдельных его видов в данной сфере [4], и не нашли должного отражения.

В этой связи рецензируемая монография представляет особый научный и практический интерес. Авторский коллектив предложил к рассмотрению целый комплекс проблемных вопросов в правовой регламентации и практике реализации основных административно-предупредительных мер в области БДД и представил свое видение их решения.

Работа состоит из введения, шести параграфов и заключения.

Во введении обосновывается актуальность поднятой проблемы, справедливо отмечается, что полномочия Госавтоинспекции по применению административно-предупредительных мер индивидуального характера в области БДД реализуются службой в разных правовых статусах: субъекта профилактики, органа полиции, органа контроля (надзора), органа административной юрисдикции.

Такой подход позволил с нового ракурса исследовать предмет анализа и констатировать, что правовой механизм реализации искомых мер недостаточно регламентирован, а правовые нормы не всегда корреспондируют друг другу, порождая конкуренцию, что на практике нередко способствует субъективному усмотрению сотрудников Госавтоинспекции при при-

нятии соответствующих решений. Дается общая характеристика места и роли административно-предупредительных мер в обеспечении БДД, обозначается степень раскрытия искомой тематики в научных исследованиях.

В первом параграфе «Сущность административно-предупредительных мер в области безопасности дорожного движения» искомые меры рассматриваются в тесной взаимосвязи с такими научными дефинициями, как «административное принуждение» и «государственное принуждение».

Справедливо отмечается, что последняя наделена отдельными признаками первой и при этом имеет присущие только ей характерные черты, функции, основания, назначение и соответствующий нормативно-правовой инструментарий.

Анализируются ретроспектива и существующие научные классификации мер административного принуждения. Подчеркивается, что административно-предупредительные меры как составная часть мер принуждения активно применяются в сфере управления в различных областях общественной жизни, в том числе и в области БДД. Эти меры призваны, прежде всего, предупредить правонарушения. Применительно к предмету исследования речь идет о предупреждении ДТП.

Констатируется, что основными причинами ДТП являются нарушения ПДД РФ участниками дорожного движения и нарушения обязательных требований (далее – ОТ) хозяйствующими субъектами и должностными лицами.

В этой связи нормативная правовая основа и реализация административно-предупредительных мер в обеспечении БДД рассматривается в двух основных формах: в рамках контрольно-надзорной деятельности (КНД) (специальный правовой режим) и в рамках надзора за соблюдением участниками дорожного движения ПДД РФ и иных норм в области БДД (общий режим).

Подробно анализируется Федеральный закон от 23 июня 2016 года № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» [5], его инструментарий в предупреждении нарушений ПДД РФ и ДТП.

Заслуживает внимания предложение авторов о включении деятельности по профилактике угроз совершения ДТП в число основных направлений деятельности по обеспечению БДД (ст. 5 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [6]).

Во втором параграфе «Законные требования полиции, реализуемые в области безопасности дорожного движения» дается общая характеристика и классификация законных требований полиции как формы реализации административно-предупредительных мер. Приводятся специфические особенности таких требований в области БДД (цели, основания, процедура, адресаты, ответственность и др.).

Основное внимание уделено требованиям о прекращении противоправных действий как универсальным требованиям, реализуемым в рамках общего и специального режимов.

В целом справедливо подчеркивается, что в настоящее время соответствующее требование не обеспечено (за некоторым исключением) четким правовым механизмом реализации.

Как следствие, правоприменители нередко используют свои ведомственные походы для реализации этой меры реагирования, что не всегда обеспе-

чивает должную защиту прав и законных интересов граждан и хозяйствующих субъектов в рамках проведения контрольных (надзорных) мероприятий.

В заключение предлагаются авторские дефиниции законных требований о прекращении противоправных действий, реализуемых в разных правовых режимах.

В третьем параграфе «Предостережение» искомая мера характеризуется как наиболее лояльная мера профилактического характера, не предусматривающая административную ответственность за ее неисполнение.

Рассматриваются три основные формы предостережения, применяемые Госавтоинспекцией, раскрываются их специфические особенности. Формулируется авторское видение определений предостережений, реализуемых в рамках общего и специальных режимов.

Достаточно обоснованным представляется предложение авторов монографии об установлении административной ответственности за повторное неисполнение предостережения, выдаваемого в рамках как общего, так и специального правовых режимов.

В четвертом параграфе «Представление» дается характеристика трем формам данного законного требования полиции, рассматриваются особенности оснований и правового механизма его реализации. Формулируются авторское определение представления, выдаваемого в рамках специального правового режима и предложения по его легализации, что позволит разграничить эту категорию с другими видами требований (предписание, постановление и др.) и тем самым уточнить место и роль в предупреждении правонарушений в целом и ДТП в частности.

В пятом параграфе «Предписание» рассматриваются особенности этого вида законного требования полиции, которое отличается от других административно-предупредительных мер тем, что реализуется исключительно в рамках специального правового режима.

Уяснению сущности данной меры способствует не только углубленный анализ правовой основы ее реализации, но и широко использованные в монографии решения судебных органов различного уровня.

Достаточно обоснованным и своевременным можно признать предложение авторского коллектива о внедрении постоянного рейда в рамки дорожного надзора, что позволит оперативно реагировать на нарушения ОТ при осуществлении дорожной деятельности, в том числе посредством выдачи предписания и применения законодательства об административной ответственности. Исследование предписания позволило авторскому коллективу сформулировать его определение.

В шестом параграфе «Запрещение эксплуатации транспортного средства» рассматривается ретроспектива и особенности становления данной административно-предупредительной меры на современном этапе.

В зависимости от цели и правового закрепления выделяются пять основных форм проявления этого законного требования полиции:

- составная часть механизма задержания ТС;
- самостоятельная мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении;
- административно-правовой запрет;
- самостоятельная процессуальная мера;
- мера реагирования на нарушение ОТ.

Заслуживают внимания предложения по оптимизации процедуры запрещения эксплуатации ТС в качестве самостоятельной процессуальной меры, представленные в монографии в виде алгоритма действий и решений.

Достаточно обоснованными представляются предложения по корректировке правового механизма легализации искомой меры в рамках специального правового режима (ст. 90 Федерального закона от 31 июля 2020 года № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» [7]).

В заключении содержатся основные выводы и предложения проведенного научного исследования. Их реализация на практике позволит повысить эффективность применения административно-предупредительных мер в обеспечении БДД и снизить уровень дорожно-транспортного травматизма в стране.

Структура работы позволила авторскому коллективу достичь системного единства и целостности в раскрытии предмета исследования.

В целом представляется, что в монографии К.С. Баканова, С.Н. Антонова, М.М. Исаева «Административно-предупредительные меры в области безопасности дорожного движения» комплексно рассмотрен практически весь спектр проблем нормативного правового регулирования и практики реализации основных административно-предупредительных мер по обеспечению БДД и обозначены общие и частные контуры их решения.

Особого внимания заслуживают предложенные авторским коллективом научные дефиниции основных административно-предупредительных мер, реализуемых в области БДД.

Легализация соответствующих правовых категорий позволит глубже понять их сущность и содержание, а в комплексе с предложениями по совершенствованию механизма их реализации будет способствовать формированию более четкого и прозрачного инструмента предупреждения ДТП, снижению тяжести их последствий.

Кроме того, в конечном счете соответствующие новации позволят исключить конкуренцию этих мер, провести четкие границы применения искомых мер в рамках специального и общего правовых режимов и будут способствовать соблюдению прав и законных интересов контролируемых лиц.

Следует отметить, что ряд проблем, затронутых в рецензируемой монографии, нашли отражение в научных публикациях членов авторского коллектива [8, 9, 10, 11, 12].

Представленная работа несвободна от некоторых недостатков и спорных моментов. Так, на наш взгляд, в параграфе 1 монографии много внимания уделяется рассмотрению теоретических вопросов, связанных с государственным и административным принуждением. Данное замечание не влияет на общую положительную оценку монографии.

Основываясь на достигнутых результатах, авторскому коллективу целесообразно сфокусировать внимание на исследовании проблем сущности категории «нарушение ОТ» в рамках контрольно-надзорной деятельности, его определении, легализации в нормативные правовые акты во всех сферах контроля (надзора).

Следует отметить, что актуальность соответствующей нормы дефиниции высказана в позициях органов власти [13] и мнении ученых [14].

Поскольку в настоящее время фактически сформировались три относительно самостоятельных вида контроля (надзора): федеральный государственный контроль (надзор) в области БДД; надзор за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о БДД; государственный контроль (надзор) за реализацией органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, их должностными лицами полномочий, связанных с обеспечением БДД и соблюдением требований в области обеспечения БДД, – авторскому коллективу предлагается в перспективе исследовать их место и роль в предупреждении ДТП и с учетом результатов откорректировать приоритеты в контрольно-надзорной деятельности в рассматриваемой области общественных отношений.

Авторам следует пожелать продолжить затронутое направление исследования, более глубоко и детально рассмотреть и другие актуальные вопросы обеспечения БДД, которые пока затронуты лишь косвенно.

Полагаем, что рецензируемая монография будет интересна не только ученым и специалистам-практикам в области БДД, участникам дорожного движения, но и специалистам и управленцам в других сферах контроля (надзора).

Список источников

1. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 02.11.2023).
2. Баканов К.С., Антонов С.Н., Исаев М.М. Административно-предупредительные меры в области безопасности дорожного движения: монография. М.: ФКУ «Научный центр БДД МВД России, 2023. 75 с.
3. Зырянов С.М. Государственный контроль (надзор) в сфере дорожного движения в новой регуляторной политике // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1(28). С. 28–32.
4. Антонов С.Н. Федеральный государственный надзор в области безопасности дорожного движения: монография. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2017. 68 с.; Сидорьяк Н.В. Некоторые аспекты реализации государственной функции по контролю и надзору в области обеспечения безопасности дорожного движения // Российская юстиция. 2011. № 3. С. 73–75; Домрачев Д.Г. Дорожный надзор Государственной автомобильной инспекции МВД России: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Челябинск, 2009; Сергеев С.А. Административно-правовой статус ГИБДД как субъекта контрольно-надзорных правоотношений: монография. М.: ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2007. 173 с.; Майоров В.И., Понежина Л.Ю. О роли дорожного надзора в обеспечении безопасности дорожного движения // Юристы-Правоведь. 2021. № 4(99) и др.
5. Федеральный закон от 23 июня 2016 г. № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 02.11.2023).
6. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 02.11.2023).
7. Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 02.11.2023).
8. Антонов С.Н., Баканов К.С. Индивидуальные акты управления (предостережения, предписания, представления), их роль и место в профилактике правонарушений в области дорожного движения // Законы России: опыт, анализ, практика. 2020. № 12. С. 33–48.

9. Антонов С.Н., Баканов К.С. Развитие учения И.И. Веремеенко о соотношении контрольно-надзорной и административно-юрисдикционной деятельности в области дорожного движения // Административное право и процесс. 2023. № 3. С. 31–35.

10. Баканов К.С., Антонов С.Н. Государственный контроль (надзор) за соблюдением обязательных требований публичными органами власти в области безопасности дорожного движения // Законы России: опыт, анализ, практика. 2022. № 11. С. 16–26.

11. Баканов К.С., Антонов С.Н., Исаев М.М. Реформа законодательства о контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения в части дорожного надзора // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1(28). С. 40–51.

12. Баканов К.С., Антонов С.Н., Исаев М.М. Обязательные требования как предмет оценки в рамках федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 3(30). С. 29–41.

13. Заключение Комитета по образованию и науке «На проект федерального закона № 851072-7 «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 02.11.2023).

14. Ермолова О.Н. Обязательные требования в предпринимательской деятельности: вопросы, дефиниции, понятия // Имущественные отношения в Российской Федерации. 2021. № 11. С. 59–69.

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: 02.11.2023).

2. Bakanov K.S., Antonov S.N., Isaev M.M. Administrative and preventive measures in the field of road safety: monograph. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2023. 75 P.

3. Zyryanov S.M. State control (supervision) in the field of road traffic in the new regulatory policy // Road Safety. 2023. № 1(28). P. 28–32.

4. Antonov S.N. Federal state supervision in the field of road safety: monograph. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2017. 68 p.; Sidoryak N.V. Some aspects of the implementation of the state function of control and supervision in the field of road

safety // Russian Justice. 2011. № 3. P. 73–75; Domrachev D.G. Road supervision of the State Automobile Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia: abstract. dis. ...cand. of Sciences in Jurisprudence. Chelyabinsk. 2009; Sergeev S.A. Administrative and legal status of the traffic police as a subject of control and supervisory legal relations: monograph. M.: UNITY-DANA, Law and Law, 2007. 173 p.; Mayorov V.I., Ponezhina L.Yu. On the role of road supervision in ensuring road safety // Yurist-Pravoved. 2021. № 4(99) et al.

5. Federal Law dated 23.06.2016 № 182-FZ «On the fundamentals of the crime prevention system in the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 02.11.2023).

6. Federal Law dated 10.12.1995 № 196-FZ «On road safety» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 02.11.2023).

7. Federal Law dated 31.07.2020 № 248-FZ «On state control (supervision) and municipal control in the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 02.11.2023).

8. Antonov S.N., Bakanov K.S. Individual acts of management (warnings, instructions, representations), their role and place in the prevention of offenses in the field of traffic // Laws of Russia: experience, analysis, practice. 2020. № 12. P. 33–48.

9. Antonov S.N., Bakanov K.S. Development of the teachings of I.I. Veremeenko on the relationship between control and supervisory and administrative-jurisprudential activities in the field of road traffic // Administrative law and process. 2023. № 3. P. 31–35.

10. Bakanov K.S., Antonov S.N. State control (supervision) over compliance with mandatory requirements by public authorities in the field of road safety // Laws of Russia: experience, analysis, practice. 2022. № 11. P. 16–26.

11. Bakanov K.S., Antonov S.N., Isaev M.M. Reform of legislation on control (supervision) in the field of road safety in terms of road supervision // Road Safety. 2023. № 1(28). P. 40–51.

12. Bakanov K.S., Antonov S.N., Isaev M.M. Mandatory requirements as a subject of evaluation within the framework of federal state control (supervision) in the field of road safety // Road Safety. 2023. № 3(30). P. 29–41.

13. Conclusion of the Committee on Education and Science «On the draft federal law № 851072-7 «On mandatory requirements in the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 02.11.2023).

14. Ermolova O.N. Mandatory requirements in entrepreneurial activity: issues, definitions, concepts // Property relations in the Russian Federation. 2021. № 11. P. 59–69.

Информация об авторе

С.М. Зырянов – доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник отдела административного законодательства и процесса 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 Department of Administrative Legislation and Procedure 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 06.11.2023; одобрена после рецензирования 13.11.2023; принята к публикации 20.11.2023. The review was submitted 06.11.2023; approved after reviewing 03.11.2023; accepted for publication 20.11.2023.