



Министерство внутренних дел Российской Федерации

Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В.В. Лукьянова

ПРИНУДИТЕЛЬНАЯ ОСТАНОВКА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА КАК МЕРА ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРИНУЖДЕНИЯ

Учебное пособие

Орёл
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова
2024

Министерство внутренних дел Российской Федерации

**Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В.В. Лукьянова**

**ПРИНУДИТЕЛЬНАЯ ОСТАНОВКА
ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА КАК МЕРА
ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРИНУЖДЕНИЯ**

Учебное пособие

**Орёл
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова
2024**

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1
П76

Авторы:
канд. юрид. наук А.А. Бондарев, Ю.В. Мишина,
канд. юрид. наук А.И. Смоляков, канд. юрид. наук О.А. Строева

Рецензенты:
Ю.В. Лункашу
(Краснодарский университет МВД России);
А.С. Жуков
(УМВД России по Орловской области)

П76 **Принудительная остановка транспортного средства как мера государственного принуждения : учебное пособие / А.А. Бондарев [и др.]. – Орёл : ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2024. – 59 с.**

В учебном пособии проведен комплексный анализ действующего законодательства, регулирующего осуществление сотрудниками органов внутренних дел принудительной остановки транспортного средства как меры государственного принуждения, выявлены актуальные проблемы, возникающих при реализации указанной меры; рассмотрены особенности применения мер уголовной, административной, дисциплинарной и гражданско-правовой ответственности к лицам, виновным в причинении ущерба в процессе осуществления действий по принудительной остановке транспортного средства. Учебное пособие предназначено для преподавателей, курсантов, слушателей образовательных организаций МВД России.

Издание представлено в авторской редакции.

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1

© ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2024

ОГЛАВЛЕНИЕ

| | |
|---|----|
| Введение | 4 |
| § 1. Меры государственного принуждения, применяемые органами внутренних дел в целях обеспечения безопасности дорожного движения | 5 |
| § 2. Способы принудительной остановки транспортного средства и особенности их применения | 23 |
| § 3. Ответственность за вред, причиненный при применении мер принудительной остановки транспортного средства | 50 |
| Заключение..... | 59 |

ВВЕДЕНИЕ

Лицо, не выполнившее законное требование сотрудника органов внутренних дел об остановке транспортного средства, нередко представляет повышенную опасность для других участников дорожного движения, в связи с чем возникает необходимость устранения рисков для их жизни и здоровья путем принудительной остановки данного транспортного средства. При этом принудительная остановка транспортного средства всегда приводит к причинению материального ущерба и сопровождается риском причинения вреда здоровью и жизни как лицу, управляющему останавливаемым транспортным средством, так и иным лицам. Развитие современных технологий позволяет существенно расширить спектр применяемых для этих целей технических средств и устройств, что, с одной стороны, позволяет снизить причиняемый в результате принудительной остановки транспортного средства ущерб, с другой стороны, требует совершенствования нормативно-правового регулирования указанной сферы. В этой связи представляется актуальным рассмотрение и обобщение практического опыта использования различных способов принудительной остановки транспортных средств, в том числе в зарубежных странах, осуществленного в данном учебном пособии.

Также до конца остаются неурегулированными вопросы возмещения ущерба, причиненного в результате правомерных действий по применению рассматриваемой меры государственного принуждения, что также требует проведения анализа материалов судебной практики по привлечению к ответственности за вред, причиненный в процессе принудительной остановки транспортного средства.

Анализ правоприменительной практики (в том числе судебной) свидетельствует о том, что далеко не все вопросы, возникающие в указанной сфере, получили надлежащее научное и нормативно-правовое решение. В этой связи в данном учебном пособии рассматриваются особенности порядок применения мер уголовной, административной, дисциплинарной и гражданско-правовой ответственности к лицам, виновным в причинении ущерба в процессе осуществления действий по принудительной остановке транспортного средства, проанализированы особенности возмещения вреда, причиненного в результате действий сотрудников органов внутренних дел и лиц, не выполнивших требования по остановке транспортного средства. Обобщены материалы судебной практики по привлечению к ответственности за вред, причиненный в процессе принудительной остановки транспортного средства.

§ 1. МЕРЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРИНУЖДЕНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ ОРГАНАМИ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ В ЦЕЛЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Изучение сущности мер государственного принуждения, применяемых органами внутренних дел в целях обеспечения безопасности дорожного движения, представляется логически последовательным начать с рассмотрения таких терминов общего порядка, как «принуждение» и «государственное принуждение».

Понятие «принуждение» используется для обозначения такого действия, которое направлено на выполнение гражданином (а если мы говорим про дорожное движение, то, лицами, принимающими непосредственное участие в процессе дорожного движения) определенных действий вопреки его воле, либо воздержания от таковых, в интересах принуждающего. Характеризуя принуждение, можно сказать, что оно лишает самостоятельности лица, на которое направлено.

С.Н. Кожевников, в свою очередь, определяет принуждение как такое воздействие на субъекта, которому оно адресовано, которое происходит при непосредственном насилии или угрозе применения такового. При этом, добавляет, что в результате принуждения осуществляется выполнение предъявленных требований при отступлении от таковых¹. Принуждение предполагает такое состояние, при котором у адресата будет отсутствовать выбор того или иного варианта поведения. Л.Л. Попов указывал, что принуждение «заставляет гражданина изменить свое поведение в удобную для общества сторону»². В случае с принуждением в сфере безопасности дорожного движения, такое принуждение направлено, прежде всего, на обеспечение защищенности участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий³. Таким образом, сущность принуждения сводится к тому, что в условиях принуждения действия лица, кому оно адресовано, выполняются помимо воли, а критерием, используемым для отграничения принуждения от добровольного действия, является психическое отношение подвластного лица к возлагаемой на него обязанности.

¹ Кожевников С.Н. О принуждении в правоохранительной деятельности Советского государства // Сборник ученых трудов Свердловского юридического института. Вып. 22. Свердловск, 1973. С. 120.

² Попов Л.Л. Убеждение и принуждение. Организационно-воспитательные и административно-правовые средства охраны общественного порядка в деятельности советской милиции. М.: Московский рабочий, 1968. С. 7.

³ О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс». Ст. 2.

Государственное принуждение, в свою очередь, исходит от государственных органов и имеет нормативно-правовое закрепление, при котором оно применяется в тех случаях, когда поведение адресата (лица, которому оно адресовано), отклоняется от установленных норм (реальная угроза) или возникает потенциальная вероятность наступления неблагоприятных последствий (потенциальная угроза). Также может встречаться сопротивление (неповиновение) при исполнении государственными органами возложенных на них полномочий. В контексте деятельности сотрудников полиции, и в частности сотрудников Госавтоинспекции как ключевых субъектов обеспечения безопасности дорожного движения, важно отметить, что, гарантией выполнения обращенного к адресату требования выступает закрепленное в ч. 3 ст. 30 ФЗ «О полиции» положение, согласно которого, законные требования сотрудников полиции обязательны для исполнения гражданами и должностными лицами, а неисполнение таковых требований влечет юридическую ответственность (ответственность может наступать, например, как в рамках общей нормы, предусмотренной ст. 19.3 КоАП РФ, так и в рамках специальных норм, к которым можно отнести ч. 1 ст. 12.25 КоАП РФ, предусматривающую ответственность за непредоставление транспортного средства сотрудникам полиции в случаях, не терпящих отлагательств, ч. 2 ст. 12.25 КоАП РФ, предусматривающую ответственность за невыполнение требования уполномоченного должностного лица об остановке транспортного средства, ст. 12.26 КоАП РФ – за невыполнение водителем, как участником дорожного движения, законного требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения и др.).

По мнению С.С. Алексеева, государственное принуждение основывается на силе государства в лице его органов и должностных лиц, наделенных государственно-властными полномочиями, и потому, основной целью такого принуждения является безусловное следование государственной воле¹. Стоит отметить, что в отношении субъекта, которому адресовано властное предписание, может применяться как психическое, так и физическое принуждение (к примеру, доставление, то есть принудительное препровождение участника дорожного движения в отдел полиции или медицинское учреждение водителя транспортного средства, находящегося в состоянии опьянения). Таким образом, государственное принуждение предполагает реальную возможность государственных органов и должностных лиц обязать субъекта, помимо его воли и желания, совершить определенные действия, или же, воздержаться от совершения таковых², в противном случае, при невыполнении предписаний властного субъекта, могут возникнуть неблагоприятные (юридические) последствия.

¹ Алексеев С.С. Социальная ценность права в советском обществе. М.: Юрид. лит., 1971. С. 106.

² Лазарев В.В., Липень С.В. Теория государства и права. М.: Спарк, 2000. С. 403.

Само государственное принуждение должно быть рассмотрено (характеризуется) сквозь призму применяемых уполномоченными органами и должностными лицами мер государственного принуждения. Неслучайно Д.Н. Бахрах отмечал, что принуждение заключается «в применении субъектами функциональной власти установленных нормами права принудительных мер...»¹. А.И. Каплунов аналогично характеризует принуждение сквозь призму принудительных мер воздействия, которые направлены на обеспечение неукоснительного выполнения юридических обязанностей лицами, в связи с совершением ими противоправных действий или при возникновении потенциальных угроз².

Рассматривая сущностную характеристику государственного принуждения, следует отметить, что ей присуще ограничение прав и свобод человека и гражданина, это «дозволенное в виде исключения нарушение прав, закрепленное законом»³. Конституционную основу применения мер государственного принуждения составляют такие принципы, как:

1) соразмерность ограничения прав и свобод человека и гражданина конституционно значимым интересам и целям. При этом, стоит отметить, что избранные меры принуждения и цели допускаемых при этом ограничений прав и свобод должны быть социально оправданными и адекватными тем условиям, в которых применяются;

2) ясность и определенность правовых норм, допускающих возможность ограничения прав и свобод. При этом сама норма должна быть четкой, ясной, не допускающей расширительного толкования установленных ограничений и произвольного их применения;

3) равенство всех перед законом и судом;

4) запрет и придание обратной силы закону, ухудшающему положение граждан;

5) гарантия честного процесса (его полнота и всесторонность);

6) всеобщность и гарантированность судебной защиты.

При осуществлении сотрудниками правоохранительных органов охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности, в том числе в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, происходит столкновение личных интересов граждан с интересами общества. Поэтому объективной потребностью становится определение допустимых пределов применения мер государственного принуждения и ограничения конституционных прав и свобод граждан.

¹ Бахрах Д.Н. Административное право: учебник. Общая часть. М.: Бек, 1993. С. 189.

² Каплунов А.И. Административное принуждение, применяемое органами внутренних дел: теория и практика. СПб.: Изд-во Университета МВД России, 2004. С. 96.

³ Бахрах Д.Н. Административная ответственность: учебное пособие. М.: Юриспруденция, 1999. С. 4; Бахрах Д.Н. Советское законодательство об административной ответственности. Пермь, 1969. С. 17.

Фактические основания государственного принуждения являются одним из признаков, на которые указывают исследователи при характеристике понятия «государственное принуждение». При этом многие ученые отмечают, что применение государственного принуждения допустимо только при наличии противоправного поведения, либо в связи с таким поведением¹. Не соглашаясь с указанной точкой зрения, считаем, что нельзя сводить возможность применения мер государственного принуждения исключительно к предшествующему им противоправному поведению, поскольку отдельные ситуации социального, природного и техногенного характера (личный досмотр, досмотр багажа, технический осмотр транспортных средств и т.п.), также опосредует необходимость и целесообразность применения мер государственного принуждения.

Придерживаясь указанной позиции относительно фактических оснований применения государственного принуждения, в том числе, в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, отметим, что действующее законодательство наделяет государственные органы правом на применение мер государственного принуждения как в результате допущенного противоправного поведения, так и вне связи с допущением противоправного поведения. Так, сотрудники полиции вправе: согласно п. 7 ч. 1 ст. 13 ФЗ «О полиции» требовать от граждан покинуть место дорожно-транспортного происшествия (что зачастую сопровождается нежеланием «зевак» это сделать и может сопровождаться не только устным требованием, но и применением физической силы со стороны сотрудников полиции); согласно п. 20 ч. 1 ст. 13 ФЗ «О полиции» временно ограничивать или запрещать дорожное движение, изменять организацию движения на отдельных участках дорог при проведении публичных и массовых мероприятий; согласно п. 37 ч. 1 ст. 13 ФЗ «О полиции» использовать в случаях, не терпящих отлагательства, транспортные средства, принадлежащие государственным и муниципальным органам, общественным объединениям и организациям, а в исключительных случаях – принадлежащие гражданам.

Таким образом, для применения мер государственного принуждения не обязателен факт совершения правонарушения или преступления адресатом указанной меры, во многих случаях достаточно лишь возникновения потенциальной угрозы безопасности дорожного движения, личности, общества и государства.

Анализ научной литературы и законодательства позволяет выделить отличительные свойства государственного принуждения в области безопасности дорожного движения.

Во-первых, это цели самого государственного принуждения, применяемого в области безопасности дорожного движения.

¹ Фарукшин М.Х. Вопросы общей теории юридической ответственности // Правоведение. 1969. № 4. С. 29–30.

Любая человеческая деятельность обуславливается осознанными целями и имеет не случайный, а целенаправленный характер. Именно цели выступают способом объединения разнообразных видов деятельности в единую систему и определяют границы вмешательства правоохранительных органов в общественные отношения.

Из текста ст. 1 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»¹ усматривается, что конечной целью обеспечения безопасности дорожного движения является охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Второй особенностью государственного принуждения в сфере безопасности дорожного движения является приоритетный характер предупредительных мер.

Приоритет предупредительных мер в исполнительной деятельности правоохранительных органов означает первенство предупредительных мер по времени и по значимости перед иными группами мер принуждения. Наиболее эффективной деятельностью в сфере обеспечения безопасности дорожного движения является в тех случаях, когда предотвращение угрозы безопасности дорожного движения производится на более ранней стадии ее реализации.

Для норм, регулирующих безопасность дорожного движения, в частности приказа МВД России от 2 мая 2023 г. № 264², Указа Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711³ характерна ярко выраженная предупредительная направленность, а в самом тексте указанных законодательных актов принцип приоритета предупредительных мер реализован в нескольких аспектах.

Во-первых, законодатель при регламентации основных обязанностей Госавтоинспекции на первое место поставил обязанность контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения, в том числе, за соблюдением требований в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Во-вторых, одной из задач Госавтоинспекции является выявление причин и условий, способствующих совершению дорожно-транспортных

¹ О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. №196. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

² Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 2 мая 2023 г. № 264. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³ О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. №711. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

происшествий, нарушений правил дорожного движения, иных противоправных действий, влекущих угрозу безопасности дорожного движения, принятие мер по их устранению, что, в первую очередь, необходимо в целях прогнозирования и выявления угроз безопасности дорожного движения. Прогнозирование угроз предполагает осуществление анализа условий и факторов, влияющих на состояние безопасности дорожного движения, и позволяет заблаговременно реализовать меры, адекватные выявленным угрозам.

Проблема взаимосвязи угроз безопасности дорожного движения и задач Госавтоинспекции – одна из проблем, имеющая важное практическое значение. Угрозы безопасности дорожного движения и указанные задачи – взаимосвязанные и взаимозависимые понятия. Вместе с тем, угрозы безопасности дорожного движения первичны, именно они определяют содержание и характер задач, а на их основе формулируются обязанности и права сотрудников Госавтоинспекции.

В-третьих, подразделениям Госавтоинспекции предоставляется широкий перечень прав, обеспечивающих предупреждение угроз безопасности дорожного движения. К числу таких прав относятся: проверка документов, удостоверяющих личность граждан, а также документов на транспортные средства и перевозимые грузы, включая право пользования и управления ими; временное ограничение или запрещение дорожного движения, изменение его организации на отдельных участках дорог; запрещение эксплуатации транспортных средств; остановка транспортных средств; отстранение от управления транспортным средством; досмотр (осмотр) транспортных средств и перевозимых грузов; внесение обязательных для исполнения представлений об устранении причин и условий, порождающих угрозу безопасности дорожного движения; принятие при необходимости мер по временному ограничению или запрещению движения транспортных средств и пешеходов на улицах и дорогах, по недопущению транспортных средств и граждан на отдельные участки местности и объекты.

Четвертой отличительной особенностью государственного принуждения в области обеспечения безопасности дорожного движения является перечень фактических оснований для применения принудительных мер. К таким основаниям относятся:

- совершение лицами, в том числе участниками дорожного движения, противоправного деяния, создающего угрозу безопасности дорожного движения;
- обстоятельства природного, техногенного или иного характера, порождающие угрозу безопасности дорожного движения.

К числу особенностей государственного принуждения, применяемого в целях обеспечения безопасности дорожного движения, следует отнести и внепроцессуальный порядок производства отдельных мер такого принуждения. К числу мер, реализуемых без документального оформле-

ния, относятся, в частности: остановка транспортных средств (при наличии оснований, предусмотренных п. 47 приказа МВД России № 264¹), проверка документов на право пользования и управления ими, документов на транспортные средства и перевозимые грузы, наличие страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства (пп. 69–70 приказа МВД России № 264), временное ограничение или запрещение дорожного движения, изменение организации движения на отдельных участках дорог при проведении публичных и массовых мероприятий и в иных случаях в целях создания необходимых условий для безопасного движения транспортных средств и пешеходов (п. 20 ч. 1 ст. 13 ФЗ «О полиции») и др.

Следующая особенность государственного принуждения в сфере безопасности дорожного движения заключается в наделении сотрудников полиции правом на применение таких специальных мер принуждения, как право на применение физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия по основаниям и в порядке, определенных Федеральным законом «О полиции». Так, в частности, сотрудники полиции вправе применять специальные средства принудительной остановки транспорта для остановки транспортного средства, водитель которого не выполнил требование сотрудника полиции об остановке (п. 9 ч. 1 ст. 21 ФЗ «О полиции») или применять огнестрельное оружие для остановки транспортного средства путем его повреждения, если управляющее им лицо отказывается выполнить неоднократные требования сотрудника полиции об остановке и пытается скрыться, создавая угрозу жизни и здоровью граждан (п. 1 ч. 3 ст. 23 ФЗ «О полиции»).

Также, в качестве общих признаков, присущих государственному принуждению, в частности, можно выделить следующие:

1) осуществляется в связи с реализацией возложенных на сотрудника полиции полномочий (сотрудников Госавтоинспекции при исполнении обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения);

2) предписывает выполнение конкретного действия, либо воздержание от такового;

3) предъявляется при наличии объективной возможности выполнения данных требований (соответствует критериям разумности и исполнимости);

4) доводится (излагается) надлежащим образом.

Государственное принуждение, применяемое сотрудниками органами внутренних дел в целях обеспечения безопасности дорожного движения, представляет собой сложную и объемную систему. Поэтому для изу-

¹ Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 2 мая 2023 г. № 264. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

чения значительного по объему нормативного материала воспользуемся методом классификации. Применительно к предмету работы классификация будет представлять собой процесс группировки мер государственного принуждения в соответствии с их общими признаками.

В современных научных изданиях наиболее распространенными являются два варианта четырехзвенной классификации. Сторонники первого варианта выделяют предупредительные, пресекательные, восстановительные меры принуждения и меры взыскания¹. Представители второго подхода указывают на наличие в действующем законодательстве государственных мер предупреждения, пресечения, взыскания (наказания) и процессуального обеспечения (или процессуального принуждения)².

Восстановительная функция направлена на восстановление прав и интересов лиц и организаций, существовавших до их нарушения, и по нашему мнению, она не характерна для принуждения в области обеспечения безопасности дорожного движения. Поэтому мы находим вторую точку зрения более обоснованной.

Также в качестве основания классификации мер государственного принуждения выступает характер воздействия сотрудников органов внутренних дел на принуждаемое лицо. Исходя из этого критерия, меры государственного принуждения могут быть разделены на меры психического, физического, имущественного и организационного воздействия.

Психическое воздействие заключается в воздействии сотрудника органов внутренних дел на сознание и волю принуждаемого субъекта посредством предъявления к нему обязательных для исполнения требований, исключающих физическое воздействие. К мерам психического воздействия, в частности, относится требование сотрудника Госавтоинспекции прекратить противоправное деяние, требование предъявить документы на право пользования и управления транспортным средством, перевозимые грузы, предупреждение о намерении применить физическую силу, специальные средства или огнестрельное оружие.

Под физическим воздействием следует понимать воздействие на телесную сферу принуждаемого лица, его одежду, предметы, находящиеся в его руках или на его теле. Физическое воздействие реализуется в форме применения сотрудниками органов внутренних дел физической силы, специальных средств или огнестрельного оружия.

Имущественное воздействие выражается в лишении принуждаемого лица определенных имущественных прав, в частности права владения и пользования транспортным средством. К имущественному воздействию

¹ Демин А.А. Административное право Российской Федерации: учеб. пособие. М.: Юр. лит., 2002. С. 140, 141.

² Каплунов А.И. О классификации мер административного принуждения // Административное и административно-процессуальное право. Актуальные проблемы. М., 2004. С. 286.

также относится и использование в случаях, не терпящих отлагательства, транспортных средств, принадлежащих государственным и муниципальным органам, общественным объединениям и организациям, гражданам (п. 37 ч. 1 ст. 13 ФЗ «О полиции»).

Организационное воздействие, в свою очередь, предполагает установление на основе правовых норм обязательных правил, стандартов поведения, которым должны следовать все субъекты общественных отношений в связи с участием в процессе дорожного движения. Так организационное воздействие реализуется при принятии мер по временному ограничению или запрещению движения транспортных средств и пешеходов на улицах и дорогах, по недопущению транспортных средств и граждан на отдельные участки местности и объекты.

Как уже отмечалось ранее, в зависимости от фактического основания применения, меры государственного принуждения в области обеспечения безопасности дорожного движения, реализуемые сотрудниками Госавтоинспекции, могут быть разделены на меры, являющиеся следствием:

- совершения противоправного деяния (преступления или административного правонарушения). Так, например, согласно п. 47.1 приказа МВД России № 264 сотрудники полиции вправе потребовать произвести остановку транспортного средства в случае выявления или наличия данных, свидетельствующих о нарушении требований законодательства о безопасности дорожного движения, о причастности водителя и (или) пассажиров к совершению правонарушения, об использовании транспортного средства в противоправных целях (в том числе о совершении с его участием преступления или административного правонарушения), а также при наличии данных, дающих основания полагать, что транспортное средство находится в розыске или является участником ДТП;

- обстоятельств природного, техногенного или иного характера, создающих возможность нанесения ущерба безопасности дорожного движения. Так, к примеру, согласно п. 47.6 приказа МВД России № 264 сотрудники полиции вправе потребовать произвести остановку транспортного средства при регулировании дорожного движения в случаях оказания содействия в проезде к месту происшествия транспортных средств экстренных оперативных служб и иных аварийно-спасательных служб, задействованных в ликвидации чрезвычайных происшествий; в случаях временного ограничения, запрещенного движения транспортных средств, в том числе при оцеплении (блокировании) отдельных участков местности, территорий по основаниям ст. 16 ФЗ «О полиции».

В зависимости от внешней формы выражения меры государственного принуждения делятся на меры, реализуемые письменно, устно, посредством совершения определенных действий или сочетанием различных их форм.

Устная форма реализации мер государственного принуждения означает выражение требований сотрудника полиции в словах. В устной форме, в частности, реализуются требование сотрудника полиции о прекращении противоправного поведения, создающего угрозу безопасности дорожного движения или о предъявлении документов, удостоверяющих личность, а также документов на право пользования и управления транспортным средством, требование об остановке автомобиля, подаваемое громкоговорящим устройством.

Письменная форма реализации мер государственного принуждения предполагает не только размещение текста на бумаге, но и составление текста в электронном виде. В письменной форме реализуются внесение в органы государственной власти, органы местного самоуправления, организации, общественные объединения обязательных для исполнения представлений об устранении причин и условий, порождающих угрозу безопасности дорожного движения, вынесение официального предостережения (предостережения) о недопустимости действий, создающих условия для совершения преступлений, административных правонарушений, разрешение которых отнесено к компетенции полиции, либо недопустимости продолжения антиобщественного поведения, вынесение требования об устранении условий, послуживших основанием для привлечения лица к административной ответственности по ч. 3.1 ст. 12.5 КоАП РФ.

Посредством совершения действий реализуется применение физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия в случаях, когда промедление в их применении создает непосредственную опасность для жизни или здоровья граждан, сотрудников полиции и по иным основаниям, предусмотренным ст. 18–23 ФЗ «О полиции». Предупреждение о намерении использовать физическую силу, специальные средства и огнестрельное оружие и последующее за ним использование упомянутых мер специального принуждения следует относить к сочетанию различных форм государственного принуждения.

Различные формы принуждения также применяются при проверке документов, удостоверяющих личность, документов на транспортные средства и перевозимые грузы. Отдельно стоит выделить такую форму принуждения как конклюдентную (например, указание инспектора ДПС ГИБДД об остановке автомобиля, поданное жестом руки либо с применением жезла или диска со световозвращателем или жесты, которые применяет регулировщик).

По юридическому критерию принципиально важно отличать такие виды принуждения как правовое (легальное) и незаконное (нелегальное) принуждение (превышение сотрудниками полиции должностных полномочий). Причиной незаконного насилия на практике чаще всего являются профессиональная некомпетентность и халатность.

Согласно классификации, предложенной С.А. Романьковой, меры принуждения, применяемые сотрудниками полиции в области обеспечения безопасности дорожного движения могут быть дифференцированы на:

1) меры, установленные Федеральным законом «О полиции» и направленные на предупреждение дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий, противодействие противоправным действиям, обеспечение личной и общественной безопасности;

2) меры, основанные на законодательстве об административных правонарушениях и осуществляемые с целью обеспечения задач производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения и привлечения к административной ответственности;

3) меры, закрепленные в иных нормативных правовых актах и имеющие целью отражение презюмируемых или реальных угроз охраняемым общественным отношениям, связанным с дорожным движением¹.

Учитывая, что преимущественно деятельность сотрудников полиции в области обеспечения безопасности дорожного движения строится в русле административно-правового регулирования, то и сами меры государственного принуждения, которые применяют сотрудники Госавтоинспекции являются мерами административного принуждения (при этом учитываем, что административное принуждение является разновидностью государственного принуждения, обладая единой сущностной характеристикой и спецификой с последней). В этой связи считаем целесообразным рассматривать характеристику мер административного принуждения, применяемых в области безопасности дорожного движения, исходя из традиционной классификации, выделяя меры административного предупреждения, меры административного пресечения и меры административной ответственности (применение санкций в отношении виновного лица).

Меры административного пресечения применяются в целях прекращения совершаемых противоправных действий и предотвращения их вредных последствий. Применение указанных мер после прекращения правонарушения невозможно, поскольку, в таком случае, будет отсутствовать пресекательный характер. Преимущественно, сущность и особенности применения мер пресечения непосредственно раскрываются в гл. 27 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Также к ним относят и специальные меры пресечения, в частности, применение физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия. В целях обеспечения безопасности дорожного движения сотрудниками органов внутренних дел могут применяться следующие меры административного пресечения:

1) доставка (ст. 27.2 КоАП РФ);

¹ Романькова С.А. Административное принуждение, применяемое полицией в области дорожного движения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Омск, 2017. С. 16.

- 2) административное задержание (ст. 27.3 КоАП РФ);
- 3) досмотр транспортного средства (ст. 27.9 КоАП РФ), личный досмотр, досмотр вещей, находящихся при физическом лице (ст. 27.7 КоАП РФ);
- 4) изъятие вещей, запрещенных к обороту либо ограниченных в свободном гражданском обороте, и документов (ст. 27.10 КоАП РФ);
- 5) отстранение от управления транспортным средством, медицинское освидетельствование на состоянии алкогольного опьянения (ст. 27.12 КоАП РФ);
- 6) задержание транспортного средства и запрещение его эксплуатации (ст. 27.13 КоАП РФ);
- 7) арест транспортного средства (ст. 27.14 КоАП РФ) и др.

Меры административного предупреждения, применяемые сотрудниками полиции в целях обеспечения безопасности дорожного движения, исходя из целевого назначения указанных мер – предотвращения (профилактики) правонарушений и недопущения дорожно-транспортных происшествий, предшествуют иным мерам административного принуждения, реализуемым в случаях совершения административных правонарушений. К их числу, в частности, относятся:

- 1) проверка документов на право пользования и управления транспортным средством, документов на транспортное средство и перевозимый груз (вне связи с противоправным деянием сотрудник полиции, осуществляющий надзор в области дорожного движения, вправе при остановке транспортного средства, а также в случае, если стоящее транспортное средство создает угрозу безопасности дорожного движения или общественной безопасности и общественному порядку, потребовать гражданина предъявить документы, указанные в п. 2.1 Правил дорожного движения, в том числе, водительское удостоверение на право управления транспортным средством; регистрационные документы на транспортное средство; при необходимости, разрешение на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа, путевой лист и иные документы на перевозимый груз, а также специальные разрешения; документ, подтверждающий факт установления инвалидности);

- 2) проверка документов, удостоверяющих личность (при наличии достаточных к тому оснований: вне связи с противоправным деянием такая проверка проводится, если необходимо привлечь участника дорожного движения в качестве свидетеля или понятого, тогда документ удостоверяющий личность необходим, чтобы подтвердить возраст гражданина и удостоверить его установочные данные, а также при выявлении признаков подделки в предъявленных документах на право пользования и управления транспортным средством);

- 3) временное ограничение или запрещение движения транспортных средств и пешеходов на улицах и дорогах (например, при проведении пуб-

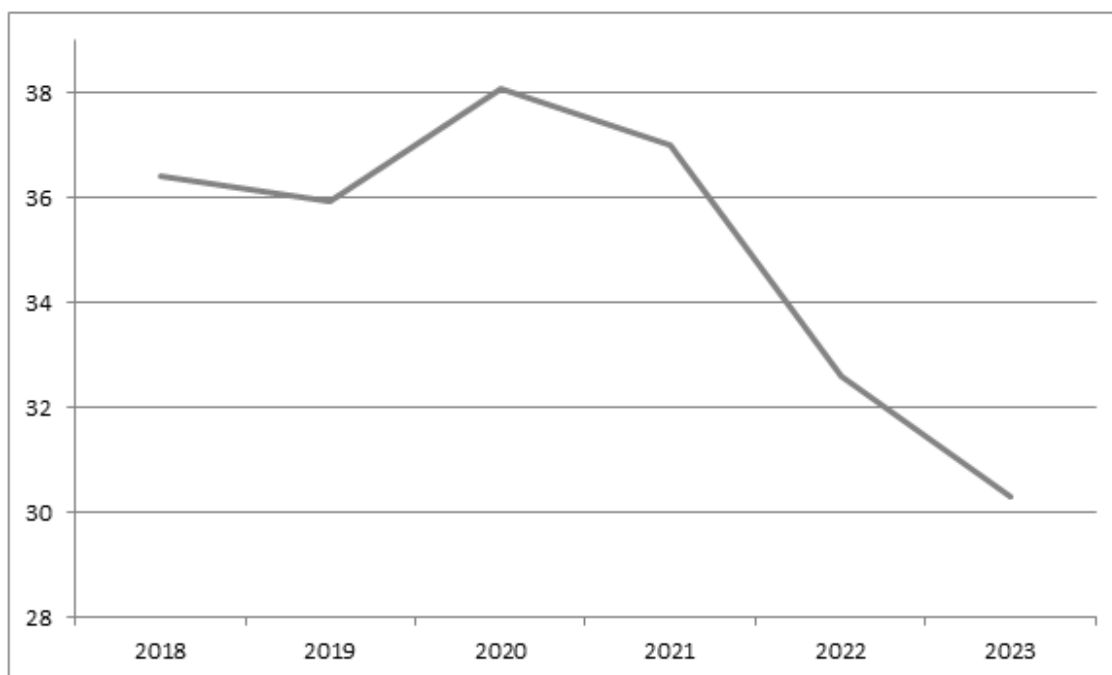
личных и иных массовых мероприятий, при возникновении стихийных бедствий и иных чрезвычайных ситуаций, а также при принятии решения об оцеплении (блокировании) отдельных участков местности и территорий);

4) остановка транспортного средства;

5) осмотр транспортного средства и перевозимых грузов.

Отдельное внимание стоит обратить на такую меру административного принуждения, как остановка транспортных средств. Указанная мера, исходя из сложившейся ситуации и целей, может быть отнесена не только к мерам административного предупреждения, но и к иным мерам административного пресечения и мерам административной ответственности. Так, в случае, когда проходят профилактические мероприятия, такие как «Трезвый водитель», «Арсенал» и др., данная мера будет относиться к мерам предупреждения, поскольку будет направлена на предупреждение абстрактного правонарушения конкретного вида. При этом сама по себе такая остановка транспортного средства не ограничивает конституционных прав граждан. Также сотрудники полиции вправе производить остановку транспортных средств в рамках особых правовых режимов, таких как режим контртеррористической операции, режим военного и чрезвычайного положения, режим защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера. Когда основанием остановки будет наличие у транспортного средства явно выраженных неисправностей определенного вида, целями ее применения являются пресечение правонарушения и предупреждение наступления вредных последствий. Когда, к примеру, лицо, управляющее транспортным средством, пересекло двойную сплошную, нарушая требования законодательства о безопасности дорожного движения на глазах у сотрудников Госавтоинспекции, а транспортное средство остановлено непосредственно после совершения правонарушения, то такая остановка производится в целях привлечения лица к ответственности и, соответственно, будет относиться к мерам ответственности.

Принудительный характер остановки транспортного средства предполагает возможность, во-первых, принудительного прекращения движения, во-вторых, привлечения к ответственности лица, не выполнившего законного требования сотрудника полиции об остановке. При этом обязанность водителя остановить автомобиль по требованию уполномоченного лица нормативно установлена п. 6.11 Правил дорожного движения. Ежегодно более 30 тыс. дел об административных правонарушениях возбуждается по ч. 2 ст. 12.25 КоАП РФ в связи с невыполнением законного требования уполномоченного должностного лица об остановке транспортного средства. Стоит отметить, что если в 2018–2021 гг. уровень возбужденных дел по ч. 2 ст. 12.25 КоАП РФ оставался неизменно высоким, то в 2022 г. указанный показатель снизился на 4,5 тыс., а в 2023 – еще на 2,3 тыс. дел, что, несомненно, говорит о действенности государственных мер, применяемых в области безопасности дорожного движения.



Возбуждение дел об административных правонарушениях
по ч. 2 ст. 12.25 КоАП РФ в 2018–2023 гг.

Так, гражданин Хота М.Ю. привлечен к административной ответственности по ч. 2 ст. 12.25 КоАП РФ в связи с невыполнением требования об остановке транспортного средства при следующих обстоятельствах: 8 мая во время несения службы по маршруту г. Майкоп, ул. Железнодорожная, 282 сотрудники ДПС Анощенков А.О. и Бурховцов А.М. при помощи сигнала свистка и жезла потребовали остановиться водителя автомобиля ВАЗ-21074, г/н Х 036ХА 01, указанное требование Анощенкова А.О. водителем было проигнорировано, Хота М.Ю. увеличил скорость и попытался скрыться, повернув на ул. 2-ю Крестьянскую, потом на ул. Кооперативную и остановился возле дома 59/3. В ходе проверки документов было установлено, что на данном автомобиле установлено газобаллонное оборудование без разрешения ГИБДД, в связи с чем в отношении водителя Хота М.Ю. были составлены протоколы по ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ и по ч. 2 ст. 12.25 КоАП РФ¹.

Другой пример: 4 ноября около 21 часа гражданин Вундер А.И., управляя автомобилем Mercedes Benz, в нарушение п. 6.11 ПДД РФ не выполнил законного требования сотрудника полиции об остановке транспортного средства, поданное жезлом, попытался скрыться. Автомобиль был замечен на обочине, за рулем сидела женщина, в то время как на момент подачи требования об остановке автомобилем управлял мужчина –

¹ Решение Верховного Суда Республики Адыгея [Электронный ресурс]: от 19 сентября 2018 г. № 7-288/18. URL: <https://lawnotes.ru/sudpraktika/sou/reshenie>.

Вундер А.И. Как было установлено впоследствии, Вундер А.И. пересел на пассажирское сиденье. Постановлением заместителя начальника ОГИБДД МО МВД России «Уярский» от 7 ноября Вундер А.И. привлечен к административной ответственности по ч. 2 ст. 12.25 КоАП РФ¹.

В соответствии с п. 2.4 Правил дорожного движения право остановки транспортных средств предоставлено регулировщикам, то есть лицам, наделенным в установленном порядке полномочиями по регулированию дорожного движения с помощью сигналов, установленных Правилами дорожного движения и непосредственно осуществляющих такое регулирование. П. 20 ч. 1 ст. 13 Федерального закона «О полиции» предоставляет сотрудникам полиции право остановки транспортных средств, если это необходимо для выполнения возложенных на полицию обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения. Следует отметить, что согласно п. 47 приказа МВД России № 264² остановка транспортного средства производится при наличии следующих оснований:

1) в случае выявления или наличия данных, свидетельствующих о нарушении требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, о причастности водителя и (или) пассажиров к совершению правонарушения, об использовании транспортного средства в противоправных целях (в том числе о совершении с его участием преступления или административного правонарушения), а также дающих основания полагать, что транспортное средство находится в розыске или является участником ДТП;

2) для совершения процессуальных действий, в том числе опроса водителя или пассажиров об обстоятельствах противоправного деяния, а также привлечения их в качестве понятых;

3) для проверки документов на право пользования и управления транспортным средством, документов на транспортное средство и перевозимый груз; соблюдения норм времени управления транспортным средством и отдыха, режима труда и отдыха водителя транспортного средства в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации;

4) для проверки документов, удостоверяющих личность водителя и пассажиров, в случаях, предусмотренных п. 2 ч. 1 ст. 13 ФЗ «О полиции»;

5) для использования в случаях, не терпящих отлагательства, транспортных средств, принадлежащих государственным и муниципальным органам, общественным объединениям и организациям, а в исключительных случаях – транспортных средств, принадлежащих гражданам;

¹ Постановление Красноярского краевого суда [Электронный ресурс]: от 7 июля 2017 г. № 4А-586/17. URL: <https://lawnotes.ru/sudpraktika/sou/reshenie>.

² Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 2 мая 2023 г. № 264. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

- б) при регулировании дорожного движения в случаях:
- оказания содействия в проезде к месту происшествия транспортных средств экстренных оперативных служб и иных аварийно-спасательных служб, задействованных в ликвидации чрезвычайных происшествий;
 - обеспечения безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения;
 - временного ограничения или запрещения движения транспортных средств, оцепления (блокирования) территорий;
 - устранения угрозы безопасности дорожного движения, создаваемой неисправностью или неправильной установкой технических средств организации дорожного движения, нарушением правил производства ремонтных работ на дороге, стихийным бедствием, производственной (техногенной) аварией, пожаром и другими чрезвычайными обстоятельствами, утечкой опасных веществ;

7) при осуществлении мероприятий по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий, проводимых на основании распорядительных актов руководителей территориальных органов МВД России на межрегиональном, региональном или районном уровнях, руководителей подразделений Госавтоинспекции территориальных органов МВД России на региональном или районном уровнях (лиц, исполняющих обязанности перечисленных руководителей).

Интерес в рамках работы вызывает опыт зарубежных стран не только относительно понятия остановка транспортного средства, но и относительно причин применения указанной меры принуждения. Остановка движения транспортного средства, к примеру, в США, представляет собой временное задержание полицией лиц, участвующих в дорожном движении в качестве водителя или пассажира, для расследования возможного, совершенного ими преступления или причинения незначительного нарушения закона. Остановка транспортного средства, при этом, обычно рассматривается как «остановка Терри» и, как таковая, требует только обоснованного подозрения в том, что уже произошло или может произойти преступление, подозрения в управлении транспортным средством в состоянии опьянения или при ином нарушении закона. В зависимости от тяжести правонарушения, которое имело место, при остановке транспортного средства полицейский в США может арестовать подозреваемого, проверить наличие выданных ему ордеров, прежде чем выдавать уведомлением о явке или повестку в суд, а также вынести устное или письменное предупреждение.

Верховный суд США также установил, что сотрудник полиции, который останавливает транспортное средство в рамках «обычной остановки» движения, имеет право потребовать водителя выйти из транспортного средства, а также потребовать, чтобы пассажиры вышли из транспортного

средства. Помимо «обычной проверки» в США также предусмотрена остановка транспортного средства «высокого риска», когда лицо, управляющее транспортным средством, подозревается в совершении тяжкого преступления или есть основания полагать, что водитель транспортного средства или пассажиры вооружены.

Спорным представляется опыт США относительно признания отдельных случаев остановки транспортных средств необоснованными в связи незначительностью допущенного правонарушения. Кроме того, в отдельных штатах и городах в принципе ограничены незначительные остановки транспортных средств, например, из-за неисправности транспортных средств, чтобы избежать опасных взаимодействий между водителями и вооруженными сотрудниками правоохранительных органов. В национальном масштабе США 43 % остановок транспортных средств происходят из-за превышения скорости, 24 % – из-за неисправного оборудования, 9 % – по подозрению в совершении преступления.

Так, к случаям, которые не обосновывают остановку транспортных средств сотрудниками полиции в США, относят, в частности:

- 1) в округе Сан-Франциско:
 - не горит свет заднего знака или задние фонари не горят днем;
 - не горят некоторые стоп-сигналы;
 - не виден номер транспортного средства;
 - имеются мелкие предметы на окне или зеркале, которые не увеличивают вероятность аварии;
- 2) в городе Лансинг:
 - не горит свет номерного знака, треснуты задние фонари;
 - свисающие украшения на окнах;
 - треснувшие лобовые стекла, громкий выхлоп;
- 3) в центре Бруклина запрещены любые остановки транспортных средств за нарушение правил дорожного движения, не являющееся уголовным преступлением;
- 4) в штате Миннесота:
 - выключен свет на номерном знаке;
 - имеются «вкладки» с истекшим сроком действия;
 - имеется предмет, свисающий с зеркала заднего вида, если этот предмет не мешает водителю безопасно управлять транспортным средством;
- 5) в городе Мемфис:
 - не горит один световой сигнал;
 - регистрация осуществлена с задержкой до двух месяцев или временная регистрация указана в неправильном месте;
 - не прикреплен (болтается) бампер.

Признание необоснованными указанных случаев остановки транспортных средств в США связано с наличием Четвертой поправки к Конституции США о защите от необоснованных обысков и изъятий. Так, в деле «Делавэр против Прууза» Верховный суд США постановил, что неконституционной признается остановка транспортного средства только для проверки водительских прав и регистрационных данных. При этом, например, использование контрольно-пропускных пунктов для проверки на трезвость водителей транспортных средств является конституционным (дело «Мичиганский департамент полиции штата против Ситца»). В деле «Аризона против Ганта» Верховный суд США постановил, что сотрудник полиции должен продемонстрировать угрозу своей безопасности или необходимость сохранения доказательств, связанных с преступлением, для обыска транспортного средства¹.

Остановка транспортного средства – это предусмотренные законом действия сотрудников полиции по приведению автомобиля в неподвижное состояние с целью проверки транспортного средства, при несоблюдении (нарушении) ПДД участниками дорожного движения, а также в целях проверки документов и (или) пресечения совершенных ими правонарушений и преступлений или при наличии иных установленных оснований.

Таким образом, меры государственного принуждения в области безопасности дорожного движения обеспечивают практическое выполнение задач по предупреждению, выявлению и пресечению угроз безопасности дорожного движения и являются правовым средством обеспечения правосубъектности.

Далее более подробно, исходя из цели работы, нами будут рассмотрены способы принудительной остановки транспортного средства и особенности их применения, а также раскрыты правовые основы и порядок привлечения к ответственности за вред, причиненный при применении мер принудительной остановки транспортных средств.

¹ URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Traffic_stop.

§ 2. СПОСОБЫ ПРИНУДИТЕЛЬНОЙ ОСТАНОВКИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА И ОСОБЕННОСТИ ИХ ПРИМЕНЕНИЯ

Принудительная остановка транспортного средства, являясь одной из мер государственного принуждения, находящихся в арсенале сотрудников органов внутренних дел, непосредственно связана с претерпеванием ограничения права граждан на свободу передвижения, декларированного ч. 1 ст. 27 Конституции РФ. В то же время указанная мера применяется только в тех случаях, когда водитель отказывается добровольно остановиться, т.е. игнорирует законные требования сотрудников полиции, несмотря на обязанность, предусмотренную ч. 3 ст. 30 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» (далее – ФЗ «О полиции»)¹.

Как отмечают М.Ю. Котов и С.В. Назаров, «принудительная остановка транспортного средства сопряжена непосредственно с силовым (против воли лица, управляющего транспортным средством) прекращением движения водителем транспортного средства, и с привлечением к ответственности лица, проигнорировавшего законное требование сотрудника Госавтоинспекции»².

Для решения задач связанных с принудительной остановкой транспортных средств необходимо располагать надлежащей нормативно-правовой базой и специально созданными техническими устройствами, владеть эффективными способами и приемами остановки транспорта.

П. 57 Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, утвержденного приказом МВД России от 2 мая 2023 г. № 264³, предписывает, с учетом конкретной обстановки, принимать меры по передаче информации дежурному, другому наряду сотрудников; преследованию и (или) принудительной остановке транспортного средства в следующих случаях:

- при отсутствии возможности своевременной подачи сигнала об остановке транспортного средства;
- при невыполнении водителем транспортного средства требования сотрудника об остановке;

¹ О полиции [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Котов М.Ю., Назаров С.В. К вопросам применения средств принудительной остановки транспорта. Современный аспект работы Госавтоинспекции [Электронный ресурс] // Дневник науки. 2022. № 4. URL: http://dnevniknauki.ru/images/publications/2022/4/law/Kotov_Nazarov.pdf (дата обращения: 01.08.2023).

³ Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 2 мая 2023 г. № 264 // СТРАС «Юрист». Режим доступа: в локальной сети института.

- при визуальном установлении признаков преступления, административного правонарушения;

- при получении информации о совершении водителем транспортного средства преступления, административного правонарушения от другого наряда сотрудников органов внутренних дел, участника дорожного движения;

- при получении указания от дежурного, командира строевого подразделения ДПС (руководителя подразделения Госавтоинспекции территориального органа МВД России на районном уровне) о необходимости остановки транспортного средства.

Уточняя механизм реализации рассматриваемой меры принуждения, п. 59 Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, устанавливает пять способов принудительной остановки транспортных средств:

1) с применением специальных средств принудительной остановки транспорта;

2) с применением огнестрельного оружия;

3) посредством временного ограничения или запрещения движения на отдельных участках дорог;

4) посредством размещения на проезжей части патрульного автомобиля (патрульных автомобилей) с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами;

5) посредством размещения на проезжей части грузовых автомобилей.

В специальной литературе можно встретить упоминание и о других способах принудительной остановки, например, размещении на проезжей части подручных средств¹, однако в данной работе они рассматриваться не будут.

Наиболее распространенный способ принудительной остановки транспортных средств заключается в применении специальных средств, предназначенных для указанной цели. Условия, основания и порядок применения таких средств сотрудниками полиции определены ст. 18, 19, 21 и 22 ФЗ «О полиции».

В частности, в соответствии со ст. 18 ФЗ «О полиции» право на применение специальных средств предоставляется только сотруднику полиции, прошедшему специальную подготовку, а также периодическую проверку на профессиональную пригодность к действиям в условиях, связанных с применением таких средств.

¹ Тактика действий сотрудников ОВД по задержанию преступников, передвигающихся на автотранспорте: учебное пособие / сост. Д.Б. Кавецкий, А.А. Каримов, А.А. Сысоев. Иркутск: ФГКОУ ВПО ВСИ МВД России, 2015. 48 с.

Общий порядок применения специальных средств принудительной остановки транспорта, закрепленный в ст. 19 ФЗ «О полиции», представляет собой определенный алгоритм с обязательными элементами. Так, до начала применения специальных средств сотрудник полиции обязан:

- сообщить лицам, в отношении которых предполагается применение специального средства, о том, что он является сотрудником полиции;
- предупредить о намерении применения специального средства;
- предоставить возможность и время для выполнения законных требований сотрудника полиции.

В ситуации, когда промедление в применении специального средства создает непосредственную угрозу жизни и здоровью гражданина или сотрудника полиции либо может повлечь иные тяжкие последствия сотрудник вправе не предупреждать о возникшем намерении.

Последовательность действий по окончанию применения специального средства определяется с учетом пп. 4–8 ст. 19 ФЗ «О полиции» в зависимости от характера и тяжести наступивших последствий.

В частности, ч. 2 ст. 21 ФЗ «О полиции» выделяет два основания применения средств принудительной остановки транспорта:

- для остановки транспортного средства, водитель которого не выполнил требование сотрудника полиции об остановке;
- для защиты охраняемых объектов и для блокирования движения групп граждан, совершающих противоправные действия.

Однако положения ч. 3 той же статьи наделяют сотрудников полиции правом на применение специальных средств еще и в тех случаях, когда ФЗ «О полиции» разрешено применение огнестрельного оружия.

Следует обратить внимание на то обстоятельство, что в Российской Федерации применение средств принудительной остановки возможно уже при однократном невыполнении требования. Признак неоднократности обязателен только для возникновения прав на применения огнестрельного оружия. Законодательство других стран нередко сужает правовое поле применения специальных средств сотрудниками правоохранительных органов, обязывая заявлять требование об остановке не один, а несколько раз. В частности, в Республике Казахстан разрешено применять специальные средства, «если водитель не подчиняется законным требованиям сотрудника остановиться»¹, В Республике Беларусь – в отношении транспортного средства «водитель которого не подчиняется заведомо очевид-

¹ О правоохранительной службе Республики Казахстан [Электронный ресурс]: Закон Республики Казахстан от 6 января 2011 г. № 380-IV. URL: https://kodeksy-kz.com/ka/o_pравоохранitelnoj_sluzhbe/60.htm (дата обращения: 10.08.2023).

ным для него законным неоднократным требованиям сотрудника органов внутренних дел об остановке»¹.

Наряду с общими запретами по применению специальных средств, изложенных в ч. 1 ст. 22 ФЗ «О полиции», п. 3 ч. 2 этой же статьи устанавливает специальные ограничения для использования средств принудительной остановки транспорта:

- в отношении транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров (при наличии пассажиров);
- в отношении транспортных средств, принадлежащих дипломатическим представительствам и консульским учреждениям иностранных государств;
- в отношении мотоциклов, мотоколясок, мотороллеров и мопедов;
- на горных дорогах или участках дорог с ограниченной видимостью;
- на железнодорожных переездах, мостах, путепроводах, эстакадах, в туннелях.

В то же время закон позволяет отступать от общих запретов (чч. 1 и 2 ст. 22 ФЗ «О полиции»), если специальные средства применяются по основаниям, дающим право на применение огнестрельного оружия.

Существующие на сегодняшний день в Российской Федерации средства принудительной остановки транспорта можно классифицировать по целому ряду признаков: видам базирования, способам воздействия на преследуемое транспортное средство, типам применяемых устройств.

По видам базирования устройства бывают:

- 1) портативные;
- 2) мобильные;
- 3) стационарные;
- 4) комбинированные².

Общая особенность портативных устройств заключается в наличии шипов расположенных под определенным углом либо строго вертикально. Мобильные устройства объединяют две характерные особенности: возможность их перемещения совместно с преследующим патрульным автомобилем и дистанционное воздействие на автомобиль, правонарушителя. Как правило, большинство таких устройств выполнено по принципу электромеханического или электромагнитного воздействия на транспортное средство, в отношении которого оно применяется. К стационарным средствам принудительной остановки транспорта могут быть отнесены различные ворота, шлагбаумы, балки с смонтированными в основания прокалы-

¹ Об органах внутренних дел [Электронный ресурс]: Закон Республики Беларусь от 17 июля 2007 г. № 263-З. URL: https://kodeksy-bel.com/zakon_rb_ob_organah_vnutrennih_del/28.htm (дата обращения: 10.08.2023).

² Литвинов А.В., Князев К.С., Личман А.В., Колобашкин А.В., Корыц С.И., Бокова И.Б., Чичин С.В. Научный обзор разработок в области принудительной остановки транспортных средств // MODERN HIGH TECHNOLOGIES. 2020. № 6. С. 306.

вающими и режущими элементами, тросовые устройства, системы-ловушки и т.д. К комбинированным устройствам относят мобильные шлагбаумы, которые обеспечивают блокирование движения транспортных средств в определенных направлениях и в отличие от стационарных устройств имеют возможность быстрого монтажа на участке регулирования или контроля движения.

По характеру и способам воздействия на останавливаемое транспортное средство выделяют:

- 1) средства, воздействующие на топливную систему автомобиля;
- 2) средства, воздействующие на систему зажигания автомобиля;
- 3) средства, воздействующие на систему торможения автомобиля;
- 4) средства, воздействующие на корпус автомобиля;
- 5) средства, воздействующие на ходовую часть автомобиля.

По типу применяемых устройств последние могут подразделяться на:

- 1) прокалывающие ленты, цепи;
- 2) мобильный трос с грузами;
- 3) мобильный арбалет с источником энергии;
- 4) мобильный GSM-приемо-передатчик;
- 5) генерирующие устройства для воздействия на системы автомобиля;
- 6) ворота, балки, тросы, опоры, столбы, шлагбаумы;
- 7) устройства-ловушки¹.

Каждое устройство имеет как достоинства, так и определенные недостатки, напрямую влияющие на условия их применения. Например, устройства, оборудованные прокалывающими элементами допустимо использовать только на твердых покрытиях, а отдельные автомобильные ограждения такого типа имеют невысокую эффективность применения (в ряде случаев транспортное средство продолжает движение). Устройства противотаранного типа нередко имеют большой вес и могут быть приведены в готовность только двумя и более сотрудниками и т.д.

Кроме того, сотрудники полиции в выборе средства принудительной остановки ограничены перечнем специальных средств, состоящих на вооружении полиции. Иные (в данном случае фактически имеющие статус подручных) средства, в соответствии со ст. 18 ФЗ «О полиции» могут быть использованы лишь в строго установленных случаях: в рассматриваемом контексте только при возникновении крайней необходимости или при задержании лица, совершившего преступление.

В целях формирования представления о специальных средствах принудительной остановки транспортных средств, применяемых сотрудниками органов внутренних дел, раскроем характеристики нескольких устройств, информация о которых содержится в свободном доступе.

¹ Литвинов А.В., Князев К.С., Личман А.В., Колобашкин А.В., Корыц С.И., Бокова И.Б., Чичин С.В. Научный обзор разработок в области принудительной остановки транспортных средств // MODERN HIGH TECHNOLOGIES. № 6.2020. С. 307.

Устройства принудительной остановки транспорта используемые сотрудниками полиции представлены тремя основными видами: портативные, стационарные и комбинированные. Как правило, они предназначены для остановки транспортных средств малой и средней грузоподъемности (автотранспорта), имеющих пневматические шины, на твердых грунтовых и шоссейных дорогах, но могут применяться и для ограничения движения транспорта на определенных участках улично-дорожной сети¹.

Средствами принудительной остановки транспорта шипованной конструкции являются изделия «Диана», «Лиана», «Гарпун». Такие портативные устройства наиболее распространены в силу ряда очевидных преимуществ:

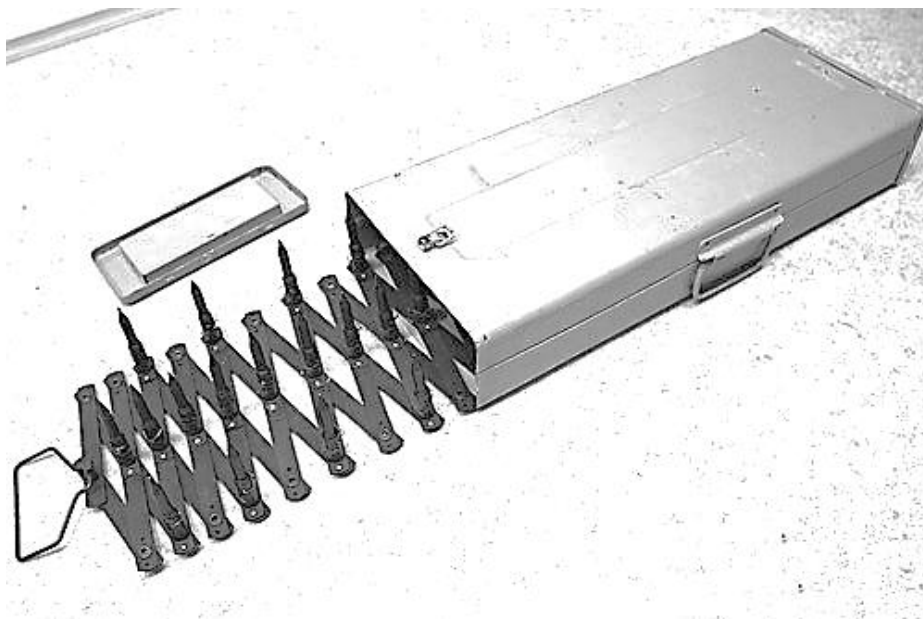
- свободное размещение и перемещение в багажнике легкового автомобиля;
- возможность развертывания силами одного сотрудника за минимальное время (до одной минуты).

Портативное автомобильное ограждение «Диана» представляет собой параллелограммное устройство переменной длины и ширины, собранное из стальных пластин, с установленными на них съемными шипами.

Шип устройства выполнен пустотелым и зафиксирован в пружинном замке, расположенном на основании ленты. При наезде колеса на шип, замок под его весом открывается, и шип остается в шине колеса. За счет того, что шип внутри имеет воздушный канал, происходит спускание шины (даже в том случае, если колесо заполнено герметиком). При дальнейшем движении автомобиля шип находится в шине, а само устройство остается на дороге. При этом практически полностью исключается возможность его наматывания на колеса автомобиля (в отличие от используемого ранее устройства «Еж»). После применения шипы устанавливаются обратно на ленту.

Максимальная длина изделия «Диана» – 5,8 м; высота шипов – 75 мм; количество шипов – 61 шт.; расположение шипов – зигзагообразное; угол наклона изделия навстречу движению – 3 ± 2 градуса, масса изделия – 8 кг. Время приведения в рабочее положение – не более 1 минуты.

¹ Хомяков Э.Г. Специальные средства правоохранительных органов: учебное пособие по дисциплине «Специальная техника правоохранительных органов» для студентов, обучающихся по специальности 40.05.02 «Правоохранительная деятельность». Ижевск: Издательский центр «Удмуртский университет», 2020. С. 64.



Портативное автомобильное ограждение «Диана».

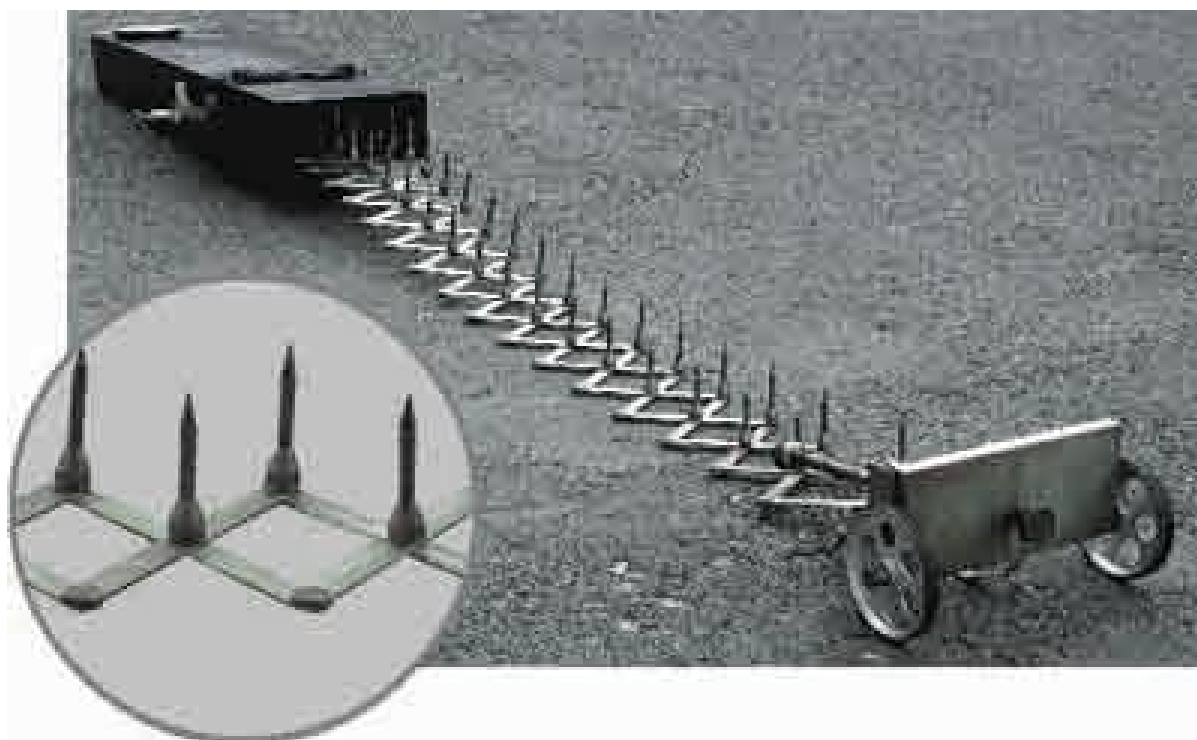
Портативное автомобильное ограждение «Лиана» предназначено для принудительной остановки колесного транспорта с пневматическими шинами. Устройство представлено несколькими модификациями (Лиана-3000, Лиана-3000 М, Лиана-6000, Лиана-6000 М и другие). Шипы выполнены в виде полых трубок со скошенными заостренными концами. После наезда они остаются в колесе, обеспечивая быстрое стравливание воздуха, даже если машина оборудована системой подкачки. Время разворачивания – 5-10 секунд. Ширина перекрываемой полосы зависит от модификации изделия. В частности для «Лиана-6000 М» – 6 м; масса – не более 5,2 кг; высота штырей – не менее 60 мм. Считается, что при применении «Лианы» снижается риск заноса и (или) переворота автомобиля.



Портативное автомобильное ограждение «Лиана-6000».

Портативное автомобильное ограждение «Гарпун» предназначено для экстренной принудительной остановки автотранспорта, имеющего пневматические шины. Устройство позволяет перекрыть дорогу перед автотранспортным средством лентой с шипами, выстреливаемой поперек дорожной полосы под действием энергии монтажного патрона. В зависимости от особенностей конструкции данное изделие бывает нескольких моделей (А-7 (длина ленты – 7,5 м), А-9 (длина ленты – 9,5 м), А-7К, А-9К, А-7Р, А-9Р). Данные модели подразумевают пуск автозаградителя либо натяжным шнуром длиной до 25 м, либо по электрокабелю от источника питания постоянного тока напряжением 12В, либо по радиокоманде на расстоянии до 40 м от автозаградителя; также они отличаются по массе (21 и 24 кг).

«Гарпун» можно использовать на различных видах дорожного покрытия: бетон, асфальт, грунт, травянистый грунт, ледяная корка. Время на перезарядку – 2 минуты.

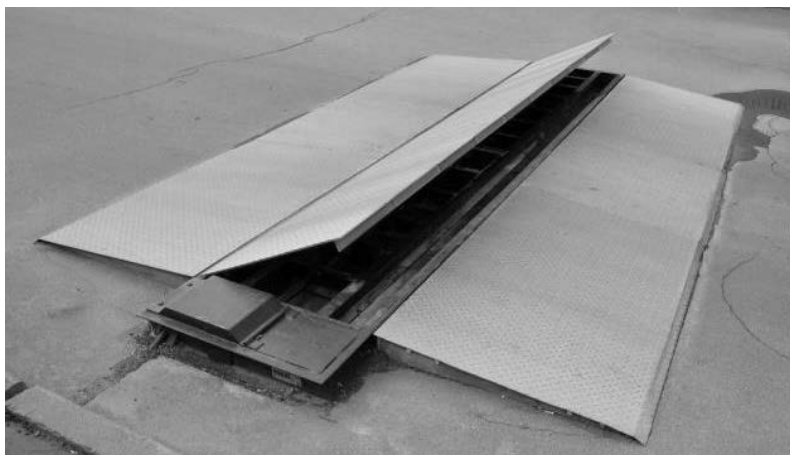


Портативное автомобильное ограждение «Гарпун».

Устройства типа «Покат», средство для ограничения движения колесного транспорта «Дикобраз», средство для остановки колесного транспорта «Рубеж» относятся к стационарным ограждениям.

«Покат» препятствует несанкционированному проезду легкового и грузового автотранспорта на режимные объекты и устанавливается непосредственно на дорожное покрытие. Перекрываемая ширина проезда составляет от 3 до 12 м. Допустимая нагрузка на ось проходящих через «По-

кат» транспортных средств – до 30 тонн. Время подъема/опускания платформы специального средства – до 10 секунд. Высота подъема платформы специального средства над уровнем автодороги – 0,5 м. Управление подвижной платформой осуществляется при помощи пульта управления. В рабочем положении специальное средство «Покат» является пассивным препятствием («лежачий полицейский»).



Устройство противотаранное «Покат 500-У».

Дорожный блокиратор «Дикообраз» применяется в целях воспрепятствования движению легкого автотранспорта с нарушением Правил дорожного движения, а именно под знак, запрещающий встречное движение. Данный блокиратор является активным аналогом «Лежачего полицейского». Устройство оснащено стальными шипами (высотой 11 см), которые обеспечивают повреждение колес автомобиля в случае, если автотранспорт движется против установленного направления движения. При движении автотранспорта в разрешенном направлении шипы под воздействием колес автомобиля плавно уходят в основание блокиратора.



Дорожный блокиратор «Дикообраз».

Дорожный блокиратор «Рубеж» («Рубеж-3000», «Рубеж-4000») предназначен для создания физического препятствия шириной до 4,5 м при попытке несанкционированного въезда транспортных средств массой до 30 т на охраняемые объекты, а также для остановки прибывающего автотранспорта с целью досмотра. Скорость подъема/опускания полотна составляет от 3 до 5 секунд.



Дорожный блокиратор «Рубеж-3000».

Специальные средства принудительной остановки транспорта, применяемые силовыми ведомствами иностранных государств, по своим конструктивным решениям во многом схожи с российскими устройствами, состоящими на вооружении органов внутренних дел. В частности, активно применяются портативные и стационарные автомобильные заграждения, имеющие прокалывающие элементы, обеспечивающие обязательную, хотя и не мгновенную остановку транспортных средств, а так же дорожные блокираторы таранного типа.

Однако есть и специфические устройства принудительной остановки, аналоги которых не получили распространения в России. Например, ленточная система «Mobile Spike», системы «Crukhook» (в некоторых источниках «CrookHook») и «X-Net», грэпплеры, электронные блокираторы (например RF «Safe-Stop»).

Ленточные системы принудительной остановки транспорта получили достаточно широкое распространение в США. Главное преимущество таких систем – принудительная остановка автомобиля без ущерба для здоровья водителя и пассажиров (или с минимальным ущербом). Наиболее известна система «Невод», Для «мягкой» остановки транспортного средства используется барьер-сетка, которая закрепляется на пневматических

поршнях, установленных по обеим сторонам дороги. При помощи пневмопоршней сетки поднимаются над поверхностью дороги по необходимости. Существуют также конструкции «Невода», в которых сеть крепится между двумя патрульными автомобилями. Разъезжаясь в нужный момент в стороны, они натягивают сеть, обеспечивая нужное натяжение¹.

Другое применение сетям нашли специалисты из корпорации ESA. Они предложили не «ловить» автомобиль, а «запутывать» его. На дорогу укладывают устройство Pit-BUL (Ballistic Undercarriage Lanyard – баллистический шнур для шасси), в котором спрятана широкая сеть с закрепленными на ней металлическими шипами. Транспортное средство наезжает на шипы, они впиваются в колеса и начинают наматывать сеть на ось².



Устройство для принудительной остановки автотранспорта «Pit-BUL».

Более агрессивная версия сетей с шипами – устройство «X-Net». Применяется в ряде стран (США, Великобритания) с целью остановки транспортных средств, управляемых водителями-смертниками. Размер полотна – 5 на 3 метра. На полный разворот сети уходит менее 20 секунд. Оборачиваясь вокруг передних колес, устройство не только пробивает их в нескольких местах, но и заполняет колесные арки, препятствуя вращению³.

¹ Остановись в мгновение «Ежи» и электромагнитные пушки: обзор средств принудительной остановки автомобилей [Электронный ресурс]. URL: <https://lenta.ru/articles/2013/12/11/fullstop/?ysclid=lmhtg1jlkx560191391> (дата обращения: 10.08.2023).

² Как полиция машины останавливает: 4 крутых варианта остановки [Электронный ресурс]. URL: <https://2drive.ru/kak-politsiya-mashiny-ostanavlivaet-4-krutyh-varianta-ostanovki/?ysclid=lmosac967a506573487> (дата обращения: 10.08.2023).

³ Берегись автомобиля. Полицейские лайфхаки или 8 инновационных способов остановить преступника [Электронный ресурс]. URL: <https://motor.ru/lab/stopchasestechs.htm?ysclid=lmhsffybaz538367273> (дата обращения: 10.08.2023).



Устройство для принудительной остановки автотранспорта «X-Net».

Принцип действия ленточной системы «Mobile Spike» несколько иной. Устройство состоит из длинного металлического футляра прямоугольного сечения, длинной полосы с шипами и привода. Крепится конструкция на переднем бампере. Предустановленные шипы активируются от пульта, находящегося в салоне патрульной автомашины¹.



Устройство для принудительной остановки автотранспорта «Mobile Spike».

¹ Как полиция машины останавливает: 4 крутых варианта остановки [Электронный ресурс]. URL: <https://2drive.ru/kak-politsiya-mashiny-ostanavlivaet-4-krutyh-varianta-ostanovki/?ysclid=lmosac967a506573487> (дата обращения: 10.08.2023).

Еще одно эффективное устройство принудительной остановки колесного транспорта – грэпpler (грепплер). Он представляет собой петлю, изготовленную из ленточного троса. Несколько ниток троса протянуто между её сторонами. Благодаря такой конструкции грэпpler мгновенно наматывается на раскрученное колесо и надёжно его фиксирует. Петля крепится на двух рогах-направляющих, которые прячутся в металлическом кожухе под машиной¹.



Устройство для принудительной остановки автотранспорта (грэпpler).

Система «Crukhook» позволяет буквально поднимать на дыбы легковой автомобиль. На переднем бампере патрульного автомобиля крепятся два крюка, необходимых для захвата останавливаемого транспортного средства. После захвата заднего бампера, начинает работать гидравлическая система, которая прямо на ходу поднимает заднюю часть автомобиля, в результате чего задние колеса лишаются контакта с поверхностью².



Устройство для принудительной остановки автотранспорта «Crukhook».

¹ Там же.

² Полицейские погони уходят в прошлое: 5 новейших спецсредств для остановки авто на ходу [Электронный ресурс]. URL: <https://www.autosaratov.ru/pogoni-uxodyat-v-proshloe/?ysclid=lmhs9xbcwo786298777> (дата обращения: 10.08.2023).

Изменение скоростных характеристик транспортных средств, необходимость сведения к минимуму ущерба, причиняемого принудительной остановкой транспортного средства, при одновременном требовании к эффективному обеспечению его полной остановки обуславливает необходимость постоянного поиска новых эффективных технических решений. Только за последнее десятилетие в России было получено не менее семи патентов на различные устройства принудительной остановки транспорта¹.

Одной из перспективных моделей, запатентованной в 2022 г. группой российских разработчиков стал мобильный барьер «Перехватчик 20». Данное устройство предназначено для оперативного возведения на автодорогах временных ограждений, относящихся к управляемым средствам защиты от таранного удара, наносимого с использованием транспортных средств. Наезд на барьер приводит к разобщению колес автомобиля с дорожным покрытием, прокалыванию пневмошин, повреждению узлов и агрегатов двигателя и трансмиссии, обеспечивая мгновенную остановку. По мнению разработчиков, устройство может быть эффективно использовано для оперативного возведения ограждений на автодорогах в целом, и особенно, в ситуациях возможного прорыва транспортных средств на охраняемые территории или места проведения массовых мероприятий с большим скоплением людей. Особенности конструкции позволяют сочетать мобильность возведения средства принудительной остановки с эффективностью воздействия на транспортные средства массой до 20 тонн.

Указанные факторы особенно важны в ситуации высоких рисков террористических атак с использованием грузового транспорта, поскольку, по данным исследований, наиболее вероятным средством для прорыва могут служить грузовые автомобили, с клиренсом 260-400 мм, массой от 8 до 20 т, развивающие скорость свыше 80 км/ч² (например «Урал», «МАЗ», «КамАЗ»).

¹ Шереметьев Д.В. Система принудительного управления транспортным средством // Патент РФ № 187287. Патентообладатель Д.В. Шереметьев. 2019. Бюл. № 7; Куликов Е.А. Система дистанционной остановки транспортных средств // Патент Рос. Федерации № 2657143. Патентообладатель Е.А. Куликов. 2018. Бюл. № 16; Валиуллин А.М. Врезной в дорожное полотно противотаранный дорожный блокиратор // Патент Рос. Федерации. № 194993. Патентообладатель Общество с ограниченной ответственностью «ПермЭнергоМаш». 2020. Бюл. № 1; Кожевников А.В. Шлагбаум противотаранный мобильный // Патент Рос. Федерации № 167964. Патентообладатель Кожевников А.В. 2017. Бюл. № 2; Горелов С.И., Бойко А.А., Алахвердиев Р.С. Мобильный противотаранный барьер «Перехватчик 20» // Патент Рос. Федерации № 2769239. Правообладатель С.И. Горелов. 2022.

² Долженков С.Ю. Противотаранная техника // Алгоритм безопасности. 2017. № 2. С. 36–37.



Мобильное переносное устройство
для принудительной остановки транспортных средств «Перехватчик 20».

Как правило, противотаранные управляемые устройства являются стационарными сооружениями и рассчитаны на предотвращение типовых, стандартных ситуаций, в то время как мероприятия с массовым пребыванием людей (например, музыкальные фестивали, ярмарки ремесел, байк- и мотофестивали и т.п.) нередко проходят на территориях, не оборудованных защитными устройствами такого уровня. Мобильность «Перехватчика 20» (он перевозится в сумках-переносках) позволяет доставлять устройство в место дислокации любым видом транспорта. При этом развертывание барьера осуществляется силами двух человек в течение 15 минут.

Другое, разработанное тем же коллективом, устройство «Перехватчик 10» предлагается применять для принудительной остановки легковых автомобилей при введении специального плана «Перехват». Компактность устройства (до монтажа) позволяет перевозить барьер длиной до 8 метров в багажнике легкового автомобиля.



Легкое противотаранное устройство «Перехват 10».

Перспективность представленных разработок для использования в деятельности правоохранительных органов подтверждается не только запуском моделей в серийное производство, но и заинтересованностью в их приобретении со стороны силовых ведомств зарубежных стран¹.

Тактика использования конкретных специальных средств принудительной остановки транспорта зависит от множества условий: типа устройства, его конструктивных особенностей; возможной опасности связанной с последствиями применения устройства как для водителя, так и для других участников дорожного движения; технических характеристик останавливаемого транспортного средства.

Проблеме повышения эффективности остановки преследуемого транспортного средства уделяют и зарубежные разработчики. Приведенные в настоящей работе классификации средств принудительной остановки транспорта справедливы и для зарубежных устройств. При этом основной акцент в разработке портативных средств принудительной остановки транспорта сделан в пользу устройств, обеспечивающих мгновенность остановки, минимальный ущерб останавливаемому транспортному средству, компактность, надежность и простоту контроля работоспособности².

Практика применения технических средств выработала три основных тактических способа принудительной остановки с применением специальных средств:

1. Остановка транспортного средства в зоне стационарного объекта, оборудованного шлагбаумом и дорожным блокиратором. Портативное автомобильное ограждение разворачивается после въезда правонарушителя в зону стационарного объекта (за транспортным средством).

2. Остановка транспортного средства на открытом прямом участке дороги с твердым покрытием. Установленное на обочине портативное автомобильное ограждение приводится в действие одним из сотрудников полиции по команде другого сотрудника, осуществляющего визуальный контроль за передвижением задерживаемого автомобиля.

3. Остановка транспортного средства путем перекрытия (перегораживания) всей ширины дороги (а в отдельных случаях – полосы отвода дороги). Служебные автомобили перекрывают обочины и проезжую часть так, чтобы между ними образовывалась одна полоса для движения шириной не более трех метров, которая перекрывается специальными средствами принудительной остановки.

¹ План-перехват. Сербия хочет закупить брянские антитеррористические барьеры [Электронный ресурс] // Аргументы и Факты. № 50. URL: https://bryansk.aif.ru/society/plan-perehvat_serbiya_hochet_zakupit_bryanskie_antiterroristicheskie_barery?ysclid=lmskybfcw73156251 (дата обращения: 01.09.2023).

² Литвинов А.В., Князев К.С., Личман А.В., Колобашкин А.В., Корыц С.И., Бокова И.Б., Чичин С.В. Научный обзор разработок в области принудительной остановки транспортных средств // MODERN HIGH TECHNOLOGIES. 2020. № 6. С. 304–309.

При выборе места перекрытия дороги для применения специальных средств, целесообразно предоставлять преимущество местам, максимально отвечающим следующим критериям:

- расположение вне населенного пункта;
- минимальная интенсивность движения транспортных средств;
- отсутствие пешеходного движения или его минимальная интенсивность;
- небольшая (либо минимальная для своей категории дороги) ширина проезжей части;
- наличие подъема в сторону контролируемого направления движения;
- конфигурация кюветов и обочин, исключающая или минимизирующая возможность объезда места перекрытия.

Наличие в данных статистической отчетности сведений о привлечении водителей транспортных средств к административной ответственности по ч. 2 ст. 12.25 КоАП РФ позволяет сделать вывод о потенциальной возможности применения к указанным лицам средств принудительной остановки, однако установить реальную картину не представляется возможным.

Анализ открытых источников позволяет сделать вывод, что специальные средства принудительной остановки чаще всего применяются сотрудниками полиции в отношении транспортных средств, водители которых, до отказа выполнить требование сотрудника, превысили установленную скорость движения, проехали на красный сигнал светофора либо управляли автомобилем под воздействием алкоголя или наркотических веществ. Так, в Набережных Челнах экипажу ДПС пришлось прибегнуть к использованию специального средства принудительной остановки, чтобы пресечь ночное «рандеву» водителя, с проездом на запрещающие сигналы светофора в состоянии опьянения¹.

Одним из компонентов эффективности рассматриваемого способа принудительной остановки является наличие навыка использования имеющихся портативных автомобильных заграждений. Необходимость его формирования и закрепления обуславливает проведение в рамках служебной подготовки специальных тренировок².

Вторым способом принудительной остановки является остановка транспортного средства путем применения огнестрельного оружия.

¹ В Челнах автоинспекторы применили шипы для остановки нарушителя [Электронный ресурс]. URL: <https://avtospravochnaya.com/dtp/16731-v-chelnakh-avtoinspektory-primenili-shipy-dlya-ostanovki-narushitelya> (дата обращения: 10.08.2023).

² ГИБДД тренируется тормозить машины шипами [Электронный ресурс]. URL: <https://avtospravochnaya.com/novosti/19177-gibdd-treniruetsya-tormozit-mashiny-shipami> (дата обращения: 10.08.2023).

П. 1 ч. 3 ст. 23 ФЗ «О полиции» предоставляет сотруднику органов внутренних дел право остановки транспортного средства «путем его повреждения, если управляющее им лицо отказывается выполнить неоднократные требования сотрудника полиции об остановке и пытается скрыться, создавая угрозу жизни и здоровью граждан». В подавляющем большинстве возникающих в правоприменительной практике ситуаций первичным основанием для остановки является нарушение правил дорожного движения, то есть административное правонарушение. Применение огнестрельного оружия фактически представляет собой ответное вынужденное воздействие на оказываемое противодействие призванное предотвратить потенциально большой объем общественно опасных последствий. Не смотря на наличие основания для применения оружия в правовой норме, сотрудники полиции стараются исключить или минимизировать его использование. К сожалению, такое положение дел объясняется отнюдь не отсутствием правонарушителей, а специфической юридической казуистикой¹. Сотрудники полиции нередко просто боятся применить оружие, опасаясь возможного уголовного преследования.

Однако случаи применения огнестрельного оружия для принудительной остановки транспортных средств все же имеют место в повседневной правоохранительной деятельности. Так, в октябре 2020 г. сотрудники Госавтоинспекции г. Череповец применили табельное оружие по автомобилю, водитель которого пытался скрыться от преследования патрульным экипажем, создавая реальную угрозу жизни и здоровью других участников движения. Не отреагировав на два предупредительных выстрела, водитель (как установлено впоследствии находившийся в состоянии алкогольного опьянения) продолжил движение и остановился только после повреждения трех колес автомобиля².

В июле 2023 г. аналогичным образом останавливали нетрезвого водителя в Абакане³. Водитель не выполнил требование инспектора ДПС об остановке, попытался скрыться, допустив при этом столкновение с автобусом. Следует отметить, что дорожные видеорекамеры зафиксировали скорость его автомобиля. В некоторые моменты она превышала 190 километ-

¹ Каплунов А.И. О правовой основе применения сотрудниками полиции огнестрельного оружия для остановки транспортного средства // Правопорядок: история, теория, практика. 2015. № 1 (4). С. 114–121.

² Вологодские автоинспекторы для остановки автомобиля нарушителя применили огнестрельное оружие. МВД – МЕДИА [Электронный ресурс]. URL: <https://mvdmedia.ru/news/operativnyye-novosti/v-vologodskoy-oblasti-avtoinspektory-dlya-ostanovki-mashiny-primenili-ognestrelnoe-oruzhie-proizvedya/?ysclid=lmfit6r959153687524> (дата обращения: 10.08.2023).

³ Ирина Волк: В Республике Хакасия и Владимирской области сотрудники Госавтоинспекции применили табельное оружие для остановки автомобилей под управлением нетрезвых водителей [Электронный ресурс]. URL: <https://dnr-news.ru/incident/2023/08/30/456645.html?ysclid=lmfin5nyny156924706> (дата обращения: 10.08.2023).

ров в час. В том же месяце сотрудники применяли оружие в отношении опасно маневрировавшего и выезжавшего на полосу, предназначенную для встречного движения автомобиля в г. Ковров. Продолживший движение уже после разгерметизации заднего колеса водитель совершил столкновение с патрульным автомобилем, задел рекламную конструкцию, после чего его машина перевернулась. Медицинское освидетельствование подтвердило наличие у правонарушителя алкогольного опьянения¹.

Как правило, факту применения оружия предшествует целый «букет» правонарушений. Например, в последнем из приведенных примеров в отношении водителя были составлены протоколы об административных правонарушениях предусмотренных статьями 12.8, 12.15, 19.3, 12.25 КоАП РФ. В абсолютном большинстве случаев водитель остановленного транспортного средства находится под воздействием алкоголя, наркотических или психотропных веществ. Однако иногда отправной точкой преследования с последующим применением оружия становится сам факт игнорирования требования об остановке. Так, в июне 2022 года сотрудники полиции попытались остановить автомобиль «Дэу матиз». Однако водитель увеличил скорость и попытался скрыться, грубо нарушая правила дорожного движения, не реагируя на последующие требования об остановке и создавая угрозу жизни и здоровья граждан. В итоге для остановки транспортного средства было применено табельное оружие. Во время последующего досмотра автомобиля, в вещах, принадлежащих пассажирке был обнаружен и изъят сверток с наркотическими веществами².

Если общие правила использования специальных средств для принудительной остановки транспорта исключают применение последних в отношении транспорта, предназначенного для перевозки пассажиров (при наличии пассажиров), то при выборе табельного оружия в качестве средства принудительной остановки наличие в салоне автомобиля пассажира значения не имеет. Однако, приняв решение об остановке автомобиля таким способом, необходимо использовать все имеющиеся возможности для исключения случайного поражения людей³.

Общий алгоритм действий сотрудника полиции перед применением огнестрельного оружия и после такого применения идентичен положениям, рассмотренным выше в рамках порядка применения специальных средств, поскольку тоже урегулирован ст. 19 ФЗ «О полиции».

¹ Там же.

² Перевозчика наркотиков превысившего скорость задержали со стрельбой в Петербурге [Электронный ресурс]. URL: <https://petrograd.ru/news/2022/6/19/12539?ysclid=Img344pigx133410206> (дата обращения: 10.08.2023).

³ Фроленков В.Н. Особенности стрельбы для принудительной остановки транспортного средства в деятельности сотрудников, обеспечивающих безопасность дорожного движения // Автономия личности. 2021. № 1 (24). С. 48–53.

Однако ведение стрельбы по движущемуся транспортному средству имеет свою специфику. Дело в том, что в поврежденной пулей шине практически мгновенно падает давление, вследствие чего движущуюся автомашину резко тянет в сторону простреленного колеса. При скорости выше 80 км/час возможна полная потеря управляемости, и, как следствие, неуправляемый выброс на обочину, тротуар, сторону проезжей части, предназначенную для встречного движения и т.д. На ровном покрытии дороги автомобиль может «перекрутить» несколько раз без опрокидывания, но если диск зацепится за какую-либо неровность дорожного полотна, вероятность опрокидывания резко возрастает. Еще одним фактором, влияющим на изменение траектории движения автомобиля, является положение рулевого колеса на момент получения транспортным средством повреждения шины. При попадании в задние колеса автомобиль, с высокой долей вероятности, занесет в сторону простреленного колеса и развернет в сторону, противоположную той, куда поворачивает машина. При попадании в переднее колесо на скорости, с высокой долей вероятности, машину резко занесет в сторону простреленного колеса, особенно, если руль повернут в эту сторону. Безусловно, оценить во время движения угол поворота рулевого колеса преследуемого автомобиля в большинстве ситуаций невозможно, однако выбор колеса для ведения прицельной стрельбы может повлиять на конечные итоги принудительной остановки в контексте минимизации ущерба, причиненного иным участникам дорожного движения.

Достигнуть желаемого результата путем производства двух-трех выстрелов крайне сложно. И дело не только и не столько в уровне подготовке сотрудника полиции. В частности, тот факт, что сотрудникам Госавтоинспекции Череповца удалось остановить преследуемую автомашину только после производства двенадцати выстрелов (с повреждением трех колес)¹ не свидетельствует об их слабой стрелковой подготовке. Поскольку при косом наклоне резины увеличивается ее линейная толщина, вероятность повреждения покрышки при попадании выше уровня оси колеса резко уменьшается. При применении табельного оружия в отношении грузовых автомобилей эффективность стрельбы может снижаться еще и за счет сильно утолщенного покрытия покрышки. Предпочтительным в таком случае является выстрел по боковой поверхности шины.

Оптимальное размещение патрульной машины по отношению к преследуемому транспортному средству предполагает такое положение, при котором передний бампер патрульного автомобиля находится на линии задних сидений преследуемого транспортного средства, либо задних колес (при пре-

¹ Вологодские автоинспекторы для остановки автомобиля нарушителя применили огнестрельное оружие [Электронный ресурс]. URL: <https://mvdmedia.ru/news/operativnyenovosti/v-vologodskoy-oblasti-avtoinspektory-dlya-ostanovki-mashiny-primenili-ognestrelnoe-oruzhie-proizvedya/?ysclid=lmfit6r959153687524> (дата обращения: 10.08.2023).

следовании грузовых автомобилей)¹. Однако сотрудникам полиции чаще приходится применять огнестрельное оружие в условиях, далеких от идеальных.

Введение временного ограничения или запрещения движения на отдельных участках дорог так же относят к способам принудительной остановки. Обязательным условием применения такой меры является обеспечение безопасности иных участников дорожного движения. Реализуется данная мера принуждения путем организации дорожного движения с использованием технических средств регулирования (светофорных объектов, дорожных знаков, дорожной разметки, дорожных ограждений, ограждений барьерного типа, средств принудительного снижения скорости и сигнальных столбиков) и сигналов регулировщика.

Четвертый способ остановки предполагает размещение на проезжей части патрульного автомобиля, оборудованного специальными световыми и звуковыми сигналами. При этом сигналы должны быть включены. Понятие «патрульный автомобиль» в контексте Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного включает все транспортные средства органы внутренних дел, оснащенные цветографическими схемами и устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов. В то же время Межгосударственный стандарт «Автомобили оперативно-служебные для патрулирования и выезда на места происшествий нарядов дежурных частей органов охраны правопорядка» определяет автомобиль патрульный как «оперативно-служебный автомобиль, предназначенный для несения патрульной службы по обеспечению охраны общественного порядка сотрудниками патрульных подразделений органов охраны правопорядка»². Автомобили дежурной части (оперативно-служебной части) в эту категорию не включены.

Само по себе включение световых и звуковых сигналов на патрульном автомобиле нельзя считать предъявлением требования об остановке конкретного транспортного средства, поскольку п. 6.11 Правил дорожного движения предписывает подавать указанное требование с помощью громкоговорящего устройства или жеста. При этом рука сотрудника полиции должна быть направлена на транспортное средство. Место остановки так же должно быть указано. Более того, заявленное требование должно быть понятно участнику дорожного движения. При несоблюдении указанных

¹ Фроленков В.Н. Особенности стрельбы для принудительной остановки транспортного средства в деятельности сотрудников, обеспечивающих безопасность дорожного движения // Автономия личности. 2021. № 1 (24). С. 48–53.

² Автомобили оперативно-служебные для патрулирования и выезда на места происшествий нарядов дежурных частей органов охраны правопорядка [Электронный ресурс]: Межгосударственный стандарт ГОСТ 34600-2019. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

условий действия водителя не могут быть рассмотрены как невыполнение требования об остановке. Так, Алтайским краевым судом было отменено решение о привлечении М. к административной ответственности по ч. 2 ст. 12.25 КоАП РФ. Исследование аудиозаписи с видеорегистратора патрульного автомобиля показало, что сотрудники полиции действительно заявляли требование об остановке водителя, причем дважды (используя громкоговорящее устройство). Однако ни марка, ни регистрационный номер транспортного средства, ни место подлежащей остановке озвучены не были. При этом на проезжей части находились и другие автомобили¹.

Использование в качестве средства остановки других транспортных средств, не относящихся к категории патрульных автомобилей возможно при соблюдении ряда условий:

1. Автомобиль должен быть грузовым.

Каких либо ограничений по фактической массе транспортного средства правовые нормы не содержат. Между тем, в практике, как правило, речь идет о крупнотоннажных грузовиках.

2. Водитель транспортного средства, в отношении которого принято решение об остановке путем использования грузового автомобиля, должен создавать реальную опасность жизни и здоровью людей.

Под реальной опасностью понимается конкретный риск для жизни и здоровья человека или группы людей, основанный на реальных событиях и фактах. Указанное обстоятельство оценивается с учетом места и времени совершения противоправных действий лицом, не выполняющим законные требования сотрудников полиции. Понятие «опасность жизни и здоровью» в законодательстве Российской Федерации на сегодняшний день не раскрывается, однако в юридической литературе используется словосочетание «опасное для жизни и здоровья состояние», под которым понимается наличие реальной угрозы жизни или причинения тяжкого или средней тяжести вреда здоровью².

3. Водитель должен *неоднократно* не подчиняется законным требованиям сотрудника полиции об остановке.

О нахождении сотрудника полиции при исполнении служебных обязанностей должно свидетельствовать наличие установленной формы одежды, нагрудного знака. При этом сама возможность предъявления требования либо распоряжения, должна быть предусмотрена существующими за-

¹ Решение Алтайского краевого суда [Электронный ресурс]: от 12 сентября 2017 г. № 21-513/17. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) [Электронный ресурс] / под ред. Г.А. Есакова. 9-е издание, переработанное и дополненное. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

конодательными актами¹. В данном случае право произвести остановку транспортного средства в целях выполнения возложенных на полицию обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения установлено п. 20 ч. 1 ст. 13 ФЗ «О полиции». Основания остановки детализированы в п. 47 Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения². Неоднократность предполагает совершение аналогичных действий два или более раз.

4. Должна быть обеспечена безопасность иных участников дорожного движения.

Итак, ведомственные нормативные правовые акты допускают принудительную остановку транспортного средства посредством размещения на проезжей части других транспортных средств (грузовых) в целях ее блокирования. О том, что речь идет именно о блокировании проезжей части, а не о любом, произвольном размещении на ней автомобилей, говорит системное толкование действующих норм. Следует отметить, что ведомственная принадлежность грузовых автомобилей не уточняется. В этой связи допустимо предположить, что к специальным мероприятиям по принудительной остановке транспортных средств правонарушителей могут привлекаться автомобили, не зависимо от того, в чьей собственности они находятся.

Однако вопрос использования грузовых автомобилей в указанном контексте представляется дискуссионным. Как справедливо отмечают В.В. Головки и И.В. Слышалов, «управление собственником транспортным средством является одним из способов реализации им своего права на пользование имуществом»³. Ограничение этого права, в силу положений Конституции РФ, Гражданского кодекса РФ, возможно только на основании федерального закона.

Между тем, исчерпывающий перечень оснований, при наличии которых допускается использование сотрудниками полиции транспортных средств организаций, содержится в ст. 13 ФЗ «О полиции».

Использование транспортных средств, принадлежащих государственным и муниципальным органам, общественным объединениям и организациям, допускается лишь в не терпящих отлагательства случаях. Ес-

¹ Черных И.А. Административная ответственность за неповиновение законному распоряжению сотрудника органов внутренних дел // Государственная служба и кадры. 2018. № 5. С. 21–28.

² Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 2 мая 2023 г. № 264 // СТРАС «Юрист». Режим доступа: в локальной сети института

³ Головки В.В., Слышалов И.В. Остановка транспортного средства путем размещения на проезжей части других автомобилей как мера административного принуждения // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2012. № 2 (20). С. 93.

ли транспортное средство принадлежит гражданину – задействовать его для выполнения полицейских функций можно только в исключительных случаях.

Круг ситуации, в которых сотрудникам полиции предоставляется рассматриваемое право, тоже очерчен правовой нормой. Право использовать транспортные средства организаций, общественных объединений или граждан предоставляется для:

- пресечения преступлений;
- преследования лиц, совершивших преступления или подозреваемых в их совершении;
- доставления в медицинские организации граждан, нуждающихся в срочной медицинской помощи;
- отбуксировки с места дорожно-транспортного происшествия поврежденных транспортных средств;
- проезда к месту совершения преступления, административного правонарушения, к месту происшествия.

Таким образом, возможность использовать грузовые транспортные средства (как способ принудительной остановки транспорта) не описана в ФЗ «О полиции», а содержится в ведомственной правовой норме. В этой связи сложившаяся ситуация обоснованно вызывает настороженную реакцию как со стороны полицейских – правоприменителей, так и со стороны собственников транспортных средств.

Однако в практической деятельности инспекторам все же приходится применять рассматриваемый способ принудительной обстановки. Как правило, такие действия сопровождаются широким общественным резонансом сразу в силу двух причин: «эксклюзивности» метода в сочетании с вовлечением в процесс реализации обычных граждан (водителей грузовых транспортных средств) и визуализированной (для других участников дорожного движения) опасности действий водителя останавливаемого транспортного средства.

Так, в 2015 г. сотрудники ДПС осуществляли задержание жителя города Красноярск, допустившего в течение одного дня несколько административных правонарушений и не выполнившего требование об остановке путем перекрытия трассы с помощью автомобиля КАМАЗ¹. Как впоследствии установлено, мужчина никогда не имел права на управление транспортным средством и находился в состоянии опьянения. При этом в салоне автомобиля находился пассажир, что исключало применение огнестрельного оружия.

В 2020 г. водитель автомашины ВА32106, предположительно управлявший транспортным средством в состоянии опьянения в г. Чебоксары

¹ Сотрудники ДПС перекрыли грузовиком трассу в Красноярском крае, чтобы поймать пьяного водителя [Электронный ресурс]. URL: <https://www.krsk.kp.ru/daily/26364/3245732/?ysclid=lmdk8pl3a1802944841> (дата обращения: 10.08.2023).

допустил наезд на легковой автомобиль, проехал несколько раз на запрещающий сигнал светофора и попытался скрыться от автомобиля ДПС. Остановить нарушителя удалось только в г. Новочебоксарске путем перекрытия проезжей части МАЗом-длинномером¹. Впоследствии установлено, что молодой человек, уже привлеченный к уголовной ответственности за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения, в действительно имеет признаки опьянения. Однако от прохождения медицинского освидетельствования водитель отказался.

Принудительная остановка транспортных средств с использованием крупнотоннажных автомобилей может осуществляться посредством одного из приемов:

- перегораживания проезжей части и обочины;
- перегораживания всей полосы отвода дороги (при наличии вероятности проезда);
- приема одновременного выезда двух грузовых автомобилей на проезжую часть дороги за 150-200 метров от останавливаемого транспортного средства².

Аналогичным приемом преграждается путь и в случае экстренного разворота автомобиля и попытки продолжить движение в обратном направлении.

К сожалению, незнание правовых оснований и условий принудительной остановки транспорта, отсутствие практических навыков по применению рассматриваемой меры принуждения приводят не только к снижению эффективности действий сотрудников полиции, но и причинению имущественного ущерба гражданам, созданию дополнительной опасности для жизни и здоровья законопослушных участников дорожного движения.

В марте 2010 г. сотрудники ДПС, осуществлявшие патрулирование на Московской кольцевой автомобильной дороге, пытались принудительно остановить преследуемый автомобиль с предполагаемыми преступниками, ограничили дорожное движение и выставили «живой щит» из легковых автомобилей, в которых находились люди³. В результате правонарушитель протаранил выставленный заслон и продолжил движение. Позднее мужчину все же задержали, однако действия сотрудников Госавтоинспекции были признаны неправомерными со всеми вытекающими юридическими последствиями.

¹ Живой щит. Эпичная погоня ДПС [Электронный ресурс]. URL: https://www.youtube.com/watch?time_continue=3&v=nTox6MKU5WE&embeds_referring_euri=https%3A%2F%2Fforum.zarulem.ws%2F&source_ve_path=MjM4NTE&feature=emb_title (дата обращения: 10.08.2023).

² Дмитриев Д.Н. Дорожно-патрульная служба ГАИ: учебник для образовательных учреждений МВД России. М.: МЦ при ГУК МВД России, 1997. С. 144.

³ Коммерсантъ-Online [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersantru/doc.aspx?DocsID=1334495&ThemesID=227> (дата обращения: 10.08.2023).

Аналогичная ситуация имела место в феврале 2019 г. во Владимире. Несмотря на то, что в качестве способа принудительной остановки рассматривается только вариант использования грузовых автомобилей, сотрудники ДПС попытались остановить водителя «Шкоды», перекрывая движение легковыми автомобилями, в которых находились, в том числе, дети¹. Возможно, действуя в динамичных событиях преследования, ситуации непрогнозируемости поведенческих реакций правонарушителя, сотрудники полиции не всегда могут оперативно применить конкретный способ остановки. Однако в данной ситуации легковые автомобили применялись в качестве средства заграждения дважды (!). В качестве основного аргумента «разъясняющего» причины использования в качестве «живого щита» легкового транспорта сотрудники назвали невозможность использования других средств принудительной остановки в плотном транспортном потоке.

Анализируя проблемы принудительной остановки транспортного средства правонарушителя, И.С. Лаврентьева, А.С. Квитчук, К.Г. Птицын приходят к выводу, что «отсутствие четких инструкций и необходимость самостоятельного выбора способа действия представляется проблемой нормативного регулирования»². В ряде случаев сотрудник действительно вынужден действовать на свой страх и риск, моментально принимая решение о применении конкретного способа принудительной остановки, выбора оптимального тактического приема. Как правило, одновременно приходится учитывать сразу несколько «вводных»:

- состояние правонарушителя (вероятность нахождения в состоянии опьянения, болезненном или утомленном состоянии и т.д.);
- потенциальную опасность выбора нарушителем траектории движения и совершаемых маневров;
- технические особенности транспортного средства, управляемого правонарушителем;
- наличие в транспортном средстве пассажиров;
- возможность причинения ущерба другим участникам дорожного движения и степень рисков;
- возможность причинения ущерба патрульному автомобилю;
- наличие по ходу движения (преследования) стационарных устройств принудительной остановки транспорта (например на стационарных постах);
- наличие на дороге участка, позволяющего использовать комбинированные средства принудительной остановки транспорта, предусматривающие возможность быстрого монтажа;

¹ Спецкомиссия проверит сотрудников Владимирского ГИБДД, выставивших «живой щит» для задержания нарушителя [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kp.ru/daily/26941/3992161> (дата обращения: 10.08.2023).

² Лаврентьева И.С., Квитчук А.С., Птицын К.Г. Проблемы принудительной остановки транспортного средства правонарушителя // Форум молодых ученых. 2018. № 12 (28). С. 5.

- возможность применения огнестрельного оружия;
- ограничения по применению конкретного способа принудительной остановки транспортного средства и т.д.

Как уже отмечалось, ФЗ «О полиции» ограничивает возможность применения специальных средств принудительной остановки в отношении достаточно широкого спектра транспортных средств. Ранее отдельные ограничения были установлены и для использования самого транспорта в качестве такого средства.

В частности п. 98 Административного регламента исполнения МВД Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения не допускал принудительную остановку с использованием:

- транспортных средств, перевозящих опасные грузы;
- грузовых автомобилей, предназначенных для перевозки людей (при наличии пассажиров);
- автомобилей скорой медицинской помощи;
- транспортных средств, принадлежащих дипломатическим, консульским и иным представительствам иностранных государств, международным организациям;
- автобусов;
- мотоциклов и мопедов¹.

Действующий Порядок осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения² подобных ограничений не содержит. В то же время, если такие транспортные средства как мотоциклы, мопеды, автобусы априори исключаются из списка возможных претендентов на роль средств принудительной остановки, поскольку никак не могут быть отнесены к категории «грузовой автомобиль», то вопрос юридического исключения транспортных средств, перевозящих опасные грузы остается не решенным.

¹ Административный регламент исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 (утратил силу). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 2 мая 2023 г. № 264 // СТРАС «Юрист». Режим доступа: в локальной сети института.

§ 3. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ВРЕД, ПРИЧИНЕННЫЙ ПРИ ПРИМЕНЕНИИ МЕР ПРИНУДИТЕЛЬНОЙ ОСТАНОВКИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Как мы отметили во введении, принудительная остановка транспортного средства всегда приводит к причинению материального ущерба (размер которого, конечно же, может очень сильно варьироваться) и сопровождается достаточно высоким риском причинения вреда здоровью и жизни как лицу, управляющему останавливаемым транспортным средством, так и иным лицам. Естественно, что причинение указанных видов вреда должно сопровождаться его возмещением, в первую очередь, за счет причинителя вреда, что с одной стороны будет являться профилактикой данных явлений (отказ выполнить законное требование сотрудника полиции об остановке транспортного средства), с другой стороны – свидетельствовать о полноценной защите прав граждан. При этом, говоря о видах ответственности за вред, причиненный при применении мер принудительной остановки транспортного средства, необходимо разделить их на две большие группы: виды ответственности, применяемые к лицу, не выполнившему требование об остановке транспортного средства, и виды ответственности, применяемые к сотрудникам органов внутренних дел, допустившим нарушения правил применения специальных средств и оружия или порядка осуществления принудительной остановки транспортного средства.

Следует отметить, что почти всегда вред (в первую очередь материальный), причиненный в ходе принудительной остановки транспортного средства, рассматривается как последствия дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП). Соответственно, ответственность за него будет устанавливаться именно с этих правовых позиций. Попытки страховых компаний доказать обратное, в частности, сказать, что «принудительная остановка транспортного средства правонарушителя выходит за пределы гражданско-правовых отношений, регулируется специальным регламентом, осуществляется специальными способами, в том числе с использованием огнестрельного оружия, носит не предсказуемый характер, способно причинить значительный ущерб. По этим качествам принудительная остановка транспортного средства правонарушителя схожи с событиями, перечисленными в п. 1 ст. 964 Гражданского кодекса Российской Федерации, а именно схожа с маневрами или иными военными мероприятиями, при которых страховщик освобождается от выплаты страхового возмещения»¹, поддержки у судов в настоящее время не находит. Исключение будут составлять случаи однозначно умышленных действий лица, не выполняюще-

¹ Постановление Восемнадцатого арбитражного апелляционного суда [Электронный ресурс]: от 8 июня 2023 г. № 18АП-6282/2023 по делу № А34-9234/2022. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

го требования об остановке транспортного средства, например, таран заграждения из транспортных средств.

В случае если гражданская ответственность лица, не выполнившего требование об остановке транспортного средства и впоследствии принудительно остановленного, застрахована по полису ОСАГО, то возмещение вреда в пределах сумм, установленных Федеральным законом от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», будет осуществляться соответствующей страховой компанией. При этом в соответствии с «Обзором практики рассмотрения судами дел, связанных с обязательным страхованием гражданской ответственности владельцев транспортных средств», утвержденного Президиумом Верховного Суда РФ 22 июня 2016 г.¹, пострадавшему лицу необходимо обращаться в свою страховую компанию только в случае, если вред причинен только транспортным средствам, данный вред наступил в результате их взаимодействия, и гражданская ответственность обоих участников ДТП застрахована. В случае отсутствия любого из вышеназванных критериев, заявление о выплате страховки подается в страховую компанию причинителя вреда. В нее же можно обратиться и в случае, если в отношении собственной страховой компании введена процедура банкротства или у нее отозвали лицензию на осуществление страховой деятельности.

Как отмечает Верховный Суд Российской Федерации, «расходы, подлежащие возмещению при причинении вреда имуществу потерпевшего, включают в себя: восстановительные и иные расходы, обусловленные наступлением страхового случая и необходимые для реализации потерпевшим права на получение страхового возмещения (например, расходы на эвакуацию транспортного средства с места дорожно-транспортного происшествия, хранение поврежденного транспортного средства, доставку пострадавшего в лечебное учреждение, расходы по оплате нотариальных услуг, почтовые расходы на направление потерпевшим заявления о страховой выплате и т.д.)»². Также к ущербу, понесенному в результате ДТП, произошедшем при принудительной остановке транспортного средства, относится и утрата товарной стоимости, которая представляет собой снижение рыночной стоимости поврежденного транспортного средства. В то же время следует учитывать, что действующее законодательство ограни-

¹ Обзор практики рассмотрения судами дел, связанных с обязательным страхованием гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс]: утв. Президиумом Верховного Суда Рос. Федерации 22 июня 2016 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс]: постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 8 ноября 2022 г. № 31. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

чивает размер ущерба, который можно возместить за счет полиса ОСАГО. Максимальная сумма в части возмещения вреда жизни и здоровью в настоящее время составляет 500 тысяч рублей, а в части возмещения материального вреда – 400 тысяч рублей. Вред, превышающий вышеуказанные суммы, в соответствии с ч. 1 ст. 1064 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ), подлежит возмещению со стороны причинителя вреда, то есть лица, не выполнившего данное указание. Причинитель вреда возмещает ущерб полностью в случае, если его ответственность не застрахована по полису ОСАГО.

Также следует учитывать, что автомобиль относится к числу источников повышенной опасности, а соответственно, в силу п. 1 ст. 1079 ГК РФ обязанность возмещения вреда возлагается на юридическое лицо или гражданина, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (на праве аренды, по доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности и т.п.). В этой связи могут возникнуть ситуации, когда возмещение материального вреда сверх объемов страхового покрытия будет осуществлять не водитель, то есть лицо, которое не выполнило требование сотрудника полиции об остановке транспортного средства, а владелец автомобиля, например, в случаях управления транспортным средством несовершеннолетним лицом, не имеющим право такого управления с разрешения родителей либо транспортное средство принадлежит юридическому лицу, а водитель является работником данного юридического лица.

Потерпевшими, имеющими право на получение соответствующих выплат в соответствии с Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», может являться «лицо, жизни, здоровью или имуществу которого был причинен вред при использовании транспортного средства иным лицом, в том числе пешеход, водитель транспортного средства, которым причинен вред, и пассажир транспортного средства – участник дорожно-транспортного происшествия»¹. В случае смерти потерпевшего в результате дорожно-транспортного происшествия право на получение страховой выплаты, предусмотренной п. 7 ст. 12 Закона об ОСАГО, принадлежит: нетрудоспособным лицам, состоявшим на иждивении умершего или имевшим ко дню его смерти право на получение от него содержания; ребенку умершего, родившемуся после его смерти; одному из родителей, супругу либо другому члену семьи независимо от его трудоспособности, который не работает и занят уходом за находившимися на иждивении умершего его детьми, вну-

¹ Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ками, братьями и сестрами, не достигшими четырнадцати лет либо хотя и достигшими указанного возраста, но по заключению медицинских органов нуждающимся по состоянию здоровья в постороннем уходе; лицу, состоявшему на иждивении умершего и ставшему нетрудоспособным в течение пяти лет после его смерти. В отсутствие лиц, указанных выше, право на возмещение вреда имеют супруг, родители, дети потерпевшего, не отнесенные к категориям, перечисленным в п. 1 ст. 1088 ГК РФ. Также такое право имеют иные граждане, у которых потерпевший находился на иждивении, если он не имел самостоятельного дохода.

Если сумма ущерба, причинённого в результате действий лица, которое не выполнило требование сотрудника полиции об остановке транспортного средства, превысила 250 000 рублей, то следует дополнительно рассматривать вопрос о возбуждении в отношении данного лица уголовного дела по ст. 168 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ). Это обусловлено с одной стороны тем, что ответственность за совершение указанного преступления предусмотрена в случаях уничтожения чужого имущества в крупном размере, в том числе путем неосторожного обращения с источником повышенной опасности, каковым в соответствии с ч. 1 ст. 1079 ГК РФ является транспортное средство, с другой стороны частичной декриминализацией ст. 264 УК РФ, из которой был исключен пункт об установлении ответственности по указанной статье за причинение в результате ДТП крупного ущерба¹. При этом попытка отдельных исследователей и практиков сослаться о необходимости применения в рассматриваемых случаях аналогии с положениями п. 25 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения», который указывает, что «при квалификации действий лица, совершившего неправомерное завладение транспортным средством без цели хищения, по ч. 3 ст. 166 УК РФ в случае причинения особо крупного ущерба судам следует исходить из фактически понесенных владельцем расходов, связанных с ремонтом найденного автомобиля в случае, если он поврежден во время угона. В указанных случаях дополнительной квалификации действий лица по ст. 168 УК РФ не требуется»², является некорректной, так как в ст. 166 УК РФ, в отличие от

¹ О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации. [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 25 июня 1998 г. № 92-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения [Электронный ресурс]: постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ст. 264 данного Кодекса, по-прежнему сохранена специальная норма в виде ч. 3, предусматривающая увеличенный размер санкций при причинении особо крупного ущерба.

В качестве примеров подобной квалификации можно привести ряд приговоров, в которых причинение ущерба в результате ДТП на сумму, превышающую 250 тысяч рублей, квалифицировалось по ст. 168 УК РФ. Так, приговором Сыктывдинского районного суда Республики Коми от 14 ноября 2012 г. Федоров Р.В. был признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ст. 168 УК РФ, так как «водитель Федоров, проявляя преступную небрежность, грубо нарушая п. 1.5, п. 2.7.1, п. 10.1, п. 11.1, п. 11.5, п. 23.1 и п. 23.3 Правил дорожного движения РФ, а также требования дорожного знака 3.20 и дорожной разметки 1.1, управляя вышеуказанным грузовым автомобилем «МАЗ 36303А8(328)» с грузовым прицепом «МАЗ 837810(20)», с превышением массы перевозимого им груза и распределения нагрузки по осям на данном прицепе, нарушающих устойчивость данного транспортного средства, будучи в состоянии алкогольного опьянения, не выполнил и не учел весь комплекс факторов, влияющих на безопасность движения и выполняемого им маневра обгона, а также не учел особенности и состояние транспортного средства и груза, двигался со скоростью, не обеспечивающей постоянного контроля за движением транспортного средства. В результате чего Федоров на участке дороги с ограниченной видимостью, в зоне действия дорожного знака 3.20 и дорожной разметки 1.1, с выездом на полосу встречного движения начал обгон попутно движущегося по правому краю проезжей части велосипеда под управлением ... и при завершении маневра обгона, совершил опрокидывание грузового прицепа с древесиной на двигавшийся во встречном направлении автомобиль «FIAT 178СУN1А ALBEA» государственный регистрационный знак № ... под управлением ... В результате неосторожных действий и нарушения Правил дорожного движения РФ водителем Федоровым при обращении с иным источником повышенной опасности – грузовым автомобилем «МАЗ 36303А8(328)» с грузовым прицепом «МАЗ 837810(20)», вследствие вышеуказанного дорожно-транспортного происшествия, произошло повреждение автомобиля «FIAT 178СУN1А ALBEA» принадлежащего ..., и ему причинен имущественный ущерб на общую сумму ..., что является крупным размером»¹.

В свою очередь приговором Батайского городского суда Ростовской области от 16 августа 2011 г. № 1-303/2011 гражданин был признан винов-

¹ См.: Приговор Сыктывдинского районного суда Республики Коми [Электронный ресурс]: от 14 ноября 2012 г. № 1-175/2012. URL: https://sudact.ru/regular/doc/C2y1lw1caVYs/?regular-txt=®ular-case_doc=1-175%2F2012®ular-lawchunkinfo=®ular-date_from=®ular-date_to=®ular-workflow_stage=®ular-area=®ular-court=Сыктывдинский+районный+суд+%28Республика+Коми%29®ular-judge=&_=1695040043922.

ным в совершении преступления, предусмотренного ст. 168 УК РФ в связи с тем, что являясь участником дорожного движения, примерно в 19.30, управляя автомобилем и двигаясь по правой полосе движения проезжей части дороги, нарушил требования пп. 1.3, 1.5, 8.1 и 8.4 Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – Правил) и дорожной разметки 1.1 приложения 2 Правил, согласно которым участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил, сигналов светофоров, знаков и разметки (п. 1.3 Правил); участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда (п. 1.5 Правил); перед началом движения, перестроением, поворотом (разворотом) и остановкой водитель обязан подавать сигналы световыми указателями поворота соответствующего направления, а если они отсутствуют или неисправны – рукой. При выполнении маневра не должны создаваться опасность для движения, а также помехи другим участникам дорожного движения (п. 8.1 Правил); при перестроении водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся попутно без изменения направления движения (п. 8.4 Правил); сплошную линию разметки пересекать запрещено (дорожная разметка 1.1 приложения 2 Правил). Не выполнив указанные выше требования, водитель стал выполнять маневр разворота на участке, где это запрещено, создал при этом опасность для движения, не уступил дорогу и допустил столкновение с движущимся в попутном направлении по левой полосе движения автомобилем, который не имел технической возможности предотвратить данное столкновение. В результате данного ДТП автомобиль Ниссан Альмера получил механические повреждения, собственнику автомобиля причинен имущественный ущерб в сумме 321 989 рублей 00 копеек¹.

При этом ряд исследователей полагает, что если ущерб будет причинен только другому транспортному средству, то есть также источнику повышенной опасности, то состава преступления, предусмотренного ст. 168 УК РФ не образуется, в отличие от других случаев, когда в результате ДТП повреждены иные предметы, отмечая, что квалификация по совокупности преступлений, предусмотренных ст. 168, 264 УК РФ, возможна, но лишь в тех случаях, когда предмет преступления (ст. 168 УК РФ) не является источником повышенной опасности. Иными словами, если в результате ДТП транспортным средством виновного уничтожено или повреждено имущество, не являющееся источником повышенной опасности, а причиненный вред является крупным, и имеются человеческие жертвы, уголовная ответ-

¹ См.: Приговор Батайского городского суда Ростовской области [Электронный ресурс]: от 16 августа 2011 г. № 1-303/2011. URL: https://sudact.ru/regular/doc/kzxsddgPGGmu/?regular-txt=®ular-case_doc=1-303%2F2011®ular-lawchunkinfo=®ular-date_from=®ular-date_to=®ular-workflow_stage=®ular-area=®ular-court=Батайский+городской+суд+%28Ростовская+область%29®ular-judge=&_=1695042904745.

ственность наступает по совокупности преступлений, предусмотренных ст. 168, 264 УК РФ¹.

Так, Тисульский районный суд Кемеровской области вынес приговор за совершение преступления, предусмотренного ст. 168 УК РФ в связи с тем, что Тимофеев С.В., в нарушение п. 2.7 Правил дорожного движения РФ, запрещающего водителю управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), находясь в состоянии алкогольного опьянения, управлял источником повышенной опасности – автомобилем, перевозил груз, по небрежности рассчитывая, что в состоянии опьянения сможет проехать по улицам, не создав опасности и не причинив вреда, нарушил требования пп. 10.1 и 10.2 Правил дорожного движения РФ, превысил максимально разрешенную скорость движения и вел автомобиль со скоростью более 60 км/час, не учел особенности и состояние транспортного средства, в частности большую массу автомобиля и перевозимого груза, неправильно выбрал допустимую безопасную скорость движения, чем не обеспечил возможность постоянного контроля за движением транспортного средства, не учел предупреждение дорожного знака 1.12.1 «Опасные повороты», на втором повороте влево не справился с управлением автомобилем, не принял возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства, допустил выезд автомобиля за пределы дороги и столкновение с жилым домом, в результате чего по неосторожности повредил строение указанного дома (согласно заключению эксперта восстановление жилого дома технически невозможно), а также по неосторожности уничтожил находящееся в доме имущество².

При этом во всех вышеуказанных случаях суды выносили приговор сразу по двум ст. УК РФ – 264 и 168. Однако имеются примеры и вынесения приговоров исключительно в рамках ст. 168 УК РФ. Так, исполняющим обязанности мирового судьи судебного участка № 36 Михайловского района Волгоградской области был вынесен приговор по рассматриваемой нами статье УК РФ, который затем в рамках рассмотрения апелляционной жалобы осужденного был оставлен в силе Михайловским районным судом Волгоградской области, в связи с тем, что примерно в 16 часов 00 минут Шпилев А.Ю., находясь в состоянии алкогольного опьянения, управляя автомобилем ВАЗ-2106, проявив преступную небрежность, не предвидя возможности наступления общественно опасных последствий своих действий,

¹ Хромов Е.В. Идеальная совокупность преступлений, предусмотренных ст. ст. 168, 264 УК РФ // Российский следователь. 2020. № 11. С. 37–40.

² См.: Приговор Тисульского районного суда Кемеровской области [Электронный ресурс]: от 26 июня 2012 г. № 1-52/2012. URL: https://sudact.ru/regular/doc/uS2JWi5ibexK/?regular-txt=®ular-case_doc=1-52%2F2012®ular-lawchunkinfo=®ular-date_from=®ular-date_to=®ular-workflow_stage=®ular-area=®ular-court=Тисульский+районный+суд+%28Кемеровская+область%29®ular-judge=&_id=1695103605752.

хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должен был и мог предвидеть эти последствия, совершил наезд на памятник, установленный на могиле, расположенной на территории городского кладбища. В результате действий Шпилева А.Ю. поврежден гранитный памятник стоимостью 96 600 рублей, плита облицовочная гранитная, стоимостью 11 2000 рублей, плитка тротуарная облицовочная стоимостью 41 265 рублей, цветник гранитный стоимостью 12 000 рублей, ограда гранитная стоимостью 147 400 рублей, деревянный крест, стоимость восстановления которого составила 1 000 рублей, столик и скамейка стоимостью 21 000 рублей, и потерпевшей причинен имущественный вред в размере 431 265 рублей¹.

Здесь следует отметить, что имеются и обратные решения судов, когда вышестоящие инстанции отменяли приговоры по ст. 168 УК РФ, однако мотивация этих отмен была обусловлена тем, что нарушаются исключительно только Правила дорожного движения и не нарушаются иные нормативные акты или специальные правила. Однако в случае невыполнения требования сотрудника полиции об остановке транспортного средства водителем также нарушаются требования Федерального закона «О полиции», что позволяет квалифицировать его действия как состав преступления, предусмотренного ст. 168 УК РФ, в случае если этими действиями нанесен ущерб на сумму более 250 тысяч рублей.

В случаях совершения умышленных действий лица, не выполняющего требования сотрудника полиции об остановке транспортного средства, например, таран заграждения из транспортных средств, данные действия будут квалифицироваться в зависимости от размера ущерба по ст. 167 УК РФ или ст. 7.17 КоАП РФ.

Соответственно, виды ответственности за вред, причиненный лицом, управлявшим транспортным средством и не выполнившим требование сотрудника полиции об остановке транспортного средства, в результате применения мер принудительной остановки транспортного средства, будут зависеть от объема наступивших последствий и того, умышленно или неосторожно действовало данное лицо.

Ответственность за вред, причиненный в результате применения мер принудительной остановки транспортного средства, в отношении сотрудников полиции будет наступать только в случаях, когда они осуществляли данные действия с нарушением требований, предъявляемых Федеральным законом от «О полиции» и пп. 59 и 60 Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодатель-

¹ См.: Приговор Михайловского районного суда Волгоградской области [Электронный ресурс]: от 4 июля 2011 г. по делу № 10-15/2011. URL: https://sudact.ru/regular/doc/Sfjplbt45O56/?regular-txt=®ular-case_doc=10-15%2F2011®ular-lawchunkinfo=®ular-date_from=®ular-date_to=®ular-workflow_stage=®ular-area=®ular-court=Михайловский+районный+суд+%28Волгоградская+область%29®ular-judge=&_=1695104151635.

ства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, утвержденного приказом МВД России от 2 мая 2023 г. № 264. Так, например, будут признаны незаконными действия сотрудников полиции по принудительной остановке транспортного средства с помощью размещения на проезжей части легковых автомобилей или автобусов. В качестве примера подобной ситуации очень часто приводят события 5 марта 2010 г., произошедшие на МКАД г. Москвы, когда сотрудники ДПС для принудительной остановки транспортного средства выстроили поперек трассы легковые автомашины обычных граждан. По результатам проверки данных событий «за необеспечение соблюдения подчинёнными сотрудниками законности, отсутствие должного контроля за ходом проведения профилактических мероприятий, повлекших негативные последствия»¹, начальнику ГИБДД Москвы Сергею Казанцеву был объявлен строгий выговор, подполковника милиции Александра Козлова, командира 1-го Специализированного полка ДПС, сотрудники которого допустили данное нарушение, уволили, а в отношении самих сотрудников ГИБДД возбудили уголовное дело. В свою очередь ремонт пострадавших автомашин пришлось осуществлять за счет средств ГУВД г. Москвы.

Также будут признаны незаконными действия сотрудников полиции по принудительной остановке транспортного средства, предназначенного для перевозки пассажиров (при наличии пассажиров), транспортного средства, принадлежащего дипломатическим представительствам и консульским учреждениям иностранных государств, а также в отношении мотоциклов, мотоколясок, мотороллеров и мопедов; на горных дорогах или участках дорог с ограниченной видимостью; на железнодорожных переездах, мостах, путепроводах, эстакадах, в туннелях, что прямо запрещено ч. 2 ст. 22 Федерального закона «О полиции».

Вид ответственности будет определяться размером причиненного в результате противоправных действий ущерба и, соответственно, варьироваться от дисциплинарной до уголовной.

¹ Глава столичной ГАИ получил строгий выговор за инцидент на МКАД [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20100310/213370149.html> (дата обращения: 10.08.2023).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Применение мер государственного принуждения в области безопасности дорожного движения обеспечивает практическое выполнение задач по предупреждению, выявлению и пресечению угроз безопасности дорожного движения и является правовым средством обеспечения правосубъектности.

Принудительная остановка транспортного средства, являясь одной из мер государственного принуждения, находящихся в арсенале сотрудников органов внутренних дел, непосредственно связана с претерпеванием ограничения права граждан на свободу передвижения, декларированного ч. 1 ст. 27 Конституции РФ. В то же время указанная мера применяется только в тех случаях, когда водитель отказывается добровольно остановиться, т.е. игнорирует законные требования сотрудников полиции, несмотря на обязанность, предусмотренную ч. 3 ст. 30 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции».

Наделяя правоприменителя правом выбора способа принудительной остановки, государство обеспечивает определенную гибкость в работе системы обеспечения безопасности дорожного движения, а устанавливая определенные алгоритмы применения конкретной меры принуждения – минимизирует риски самоуправства и превышения должностных полномочий. Однако фактическая определенность не всегда оказывается подкрепленной должными правовыми средствами. В этой связи сотрудники полиции нередко оказываются в ситуации выбора: применить меру принуждения и стать субъектами служебных, а иногда и судебных разбирательств, или, несмотря на наличие угрозы общественно значимым интересам, воздержаться от ее применения по формальным основаниям.

Изменение скоростных характеристик транспортных средств, необходимость сведения к минимуму ущерба, причиняемого принудительной остановкой транспортного средства, при одновременном требовании к эффективному обеспечению его полной остановки обуславливает необходимость поиска новых эффективных технических решений и их практического внедрения в служебную деятельность. В то же время качественному улучшению специальных средств принудительной остановки транспорта должно сопутствовать совершенствование правового механизма их применения, гарантирующее абсолютную защищенность сотрудника от притязаний собственников транспортных средств и других лиц, которым в результате правомерного применения конкретного способа принудительной остановки причинен вред.

Виды ответственности за вред, причиненный лицом, управлявшим транспортным средством и не выполнившим требование сотрудника полиции об остановке транспортного средства, в результате применения мер принудительной остановки транспортного средства, будут зависеть от объема наступивших последствий и наличия умысла в действиях конкретного лица.

Учебное пособие

Авторы:

Бондарев Александр Александрович, **Мишина** Юлия Вячеславовна,
Смоляков Андрей Иванович и др.

**ПРИНУДИТЕЛЬНАЯ ОСТАНОВКА
ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА КАК МЕРА
ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРИНУЖДЕНИЯ**

Подписано в печать 27.03.2024. Формат 60×90¹/₁₆.
Усл. печ. л. – 3,69. Тираж 47 экз. Заказ № 382.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.