



Министерство внутренних дел Российской Федерации

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

«УПРАВЛЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ, ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ»

**XIX Международная
научно-практическая конференция
(Орел, 24 апреля 2025 г.)**

Сборник материалов

**Орёл
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова
2025**

Министерство внутренних дел Российской Федерации

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

**«УПРАВЛЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ:
СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ,
ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ»**

***XIX Международная научно-практическая конференция
(Орёл, 24 апреля 2025 г.)***

Сборник материалов

**Орёл
ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова
2025**

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1
У67

Редакционная коллегия:

канд. юрид. наук, доцент Д. Л. Проказин (председатель),
канд. юрид. наук, доцент Ф. Н. Зейналов (заместитель председателя),
канд. юрид. наук, доцент Е. В. Павлова, канд. юрид. наук В. В. Афонин,
П. Г. Андреев (ответственный секретарь)

У67 **«Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования», XIX Международная научно-практическая конференция (Орёл, 24 апреля 2025 г.) : сборник материалов / редколлегия: Д. Л. Проказин [и др.]. – Орёл : ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2025. – 398 с. ISBN 978-5-88872-350-0**

Сборник составлен по материалам выступлений участников XIX Международной научно-практической конференции «Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования» (24 апреля 2025 г.).

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1

ISBN 978-5-88872-350-0 © ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2025

СОДЕРЖАНИЕ

Айсанов А. С. Правовой аспект регулирования пассажирских перевозок посредством карпулинга	10
Айсанова Н. В. Научное обеспечение формирования правосознания участников дорожного движения	12
Алдошин А. В. Физическая подготовка курсантов, обучающихся по профилю Госавтоинспекции	15
Алексеева Л. А. Проблемы межведомственного взаимодействия в деятельности регистрационных отделов Госавтоинспекции МВД России	19
Амелин Н. В. Проблемы реализации модернизации программного обеспечения для проведения теоретического экзамена на право управления транспортными средствами	24
Андреев П. Г., Литвинов А. В. К вопросу об использовании средств индивидуальной мобильности в Российской Федерации	27
Афонин В. В. Перспективы развития экзаменационно-регистрационных подразделений Госавтоинспекции	30
Афониная Е. Г. Некоторые проблемы повышения детской дорожной безопасности и пути их решения	34
Ахтанина Н. А. Эффективные методы пропаганды безопасного дорожного движения в современных условиях	39
Бадиков Д. А. К вопросу об эффективной деятельности сотрудника дорожно-патрульной службы на месте дорожно-транспортного происшествия	45
Барышников М. В. Европейские подходы к санкциям за нарушения правил дорожного движения	50
Бекмурзинова К. К. Участие граждан в выявлении административных правонарушений в области дорожного движения	55
Белевский Р. А. Информационная безопасность в цифровую эпоху: правовые аспекты и вызовы	58
Беляева О. В. Цифровизация в системе безопасности дорожного движения	62

Бердышева С. Н.	
Проблемы административного регулирования по обеспечению безопасности дорожного движения	66
Бирюкова М. С., Шукаева И. Н.	
Цифровые решения проблем безопасности дорожного движения в парадигме государственной политики интеграции экономического и социального эффекта	68
Борисова С. Е.	
Позитивный имидж руководителей подразделений Госавтоинспекции и способы его совершенствования	73
Бровчук О. В., Чупахин И. Ю.	
Формирование у сотрудников Госавтоинспекции навыков саморегуляции и оказания психологической помощи гражданам при несении службы в особых условиях	77
Былинин И. А.	
Влияние природно-климатических факторов на безопасность дорожного движения: современные подходы к эксплуатационному содержанию автомобильных дорог	82
Вайсгергисер Е. Ю.	
Деятельность подразделений по делам несовершеннолетних в области обеспечения безопасности дорожного движения	86
Галустян А. Г.	
Некоторые вопросы правового статуса сотрудников Госавтоинспекции в рамках личной безопасности при осуществлении надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения	90
Гарина О. В.	
Отдельные недостатки организации таксомоторной деятельности в свете реализации ФЗ РФ от 29 декабря 2022 года № 580-ФЗ	95
Головкин В. В., Бекмурзинова К. К.	
К вопросу о применении цифровых технологий по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения в Республиках Узбекистан и Белоруссия	99
Гришин А. В., Чупахина М. Ю.	
Отдельные вопросы квалификации причинения смерти по неосторожности в статьях 109, 264, 266 УК РФ и их разграничение со смежными составами	103
Губенков А. О.	
Эффективность административных штрафов: мотивация водителей к соблюдению правил дорожного движения	106
Давыдов М. В.	
Особенности реализации требования о запрете эксплуатации транспортного средства как меры государственного принуждения в области обеспечения безопасности дорожного движения	110
Дикова И. В.	
К вопросу об ответственности агрегаторов такси	115

Дудченко Л. В.

Особенности превенции правонарушения «управление транспортным средством в состоянии опьянения» в Российской Федерации и Республике Беларусь 119

Ерланулы Куат

Электрические средства передвижения: современные реалии и их применение 123

Жбанова С. А.

Порядок исполнения постановления о лишении специального права управления транспортным средством в условиях мобилизации, военного положения или военного времени 128

Жилыева С. К.

Проблемные вопросы обеспечения безопасности дорожного движения 132

Жихорева Р. Е.

О нормативно-правовом регулировании использования средств индивидуальной мобильности 137

Ибрагимова З. Н., Афонин В. В.

Научное обеспечение безопасности дорожного движения в России 141

Калауов С. А.

Безопасность дорожного движения и усиление ответственности его участников 143

Капустина Е. Г.

Меры профилактики административно-правовых деликтов среди курьеров-электровелосипедистов 148

Квитчук А. С.

Административные правонарушения в области дорожного движения: понятие и правовая природа 151

Кирюхина Ю. В., Баранчикова М. В.

Исследование феномена профессионального выгорания среди сотрудников Госавтоинспекции 156

Кияшко Д. Н.

Актуальные вопросы применения инновационных технологий для повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации 160

Кокорина А. И., Никулин Е. Д.

Необходимость повышения уровня подготовки сотрудников дорожно-патрульной службы в рамках автомобилизации населения 163

Колычева А. Н.

Базовые положения организации следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных происшествий 167

Корнева Ю. Ю.

Обеспечение правил дорожного движения в условиях специальных правовых режимов 171

Королева Е. Г.

О некоторых проблемах применения мер административного принуждения сотрудниками Госавтоинспекции Министерства внутренних дел России 175

Король В. С., Афонина Е. Г.	
Проблемы административно-правового регулирования каршеринга в области обеспечения безопасности дорожного движения его участников, возможные пути их решения	178
Кузнецов М. Б.	
Некоторые особенности самостоятельной подготовки сотрудников Госавтоинспекции к сдаче контрольного норматива «Сгибание и разгибание рук в упоре на брусьях»	182
Кузнецова Н. М.	
Использование ремней безопасности как важный фактор профилактики дорожно-транспортных происшествий	186
Кунавцев В. А., Донченко В. В.	
О системности рассмотрения городского транспорта и городской мобильности	194
Кураков Д. В.	
Криминологические аспекты совершения краж и угонов автотранспортных средств	200
Лазарев С. Н., Любимов В. А.	
Система интегрированной логистической поддержки беспилотных транспортных средств	205
Ларин Э. Н.	
Значение коммуникативной компетентности в профессиональной деятельности сотрудников Госавтоинспекции	210
Лещенко Л. Д.	
Обеспечение безопасности дорожного движения сквозь историческую призму досоветского периода	213
Матросова Л. Д.	
Актуальные вопросы использования специализированного программного обеспечения в деятельности Госавтоинспекции	217
Мельников Н. М.	
Анализ международного опыта внедрения возможностей использования интеллектуальных транспортных систем в области безопасности дорожного движения	221
Мирошников Е. В., Подкопаев А. В., Савотченко С. Е., Шевцова А. Г.	
Обзор основных статистических баз данных в области безопасности дорожного движения	225
Мишина Ю. В.	
Отдельные аспекты применения положений о крайней необходимости при совершении правонарушений в области дорожного движения	230
Морозов Е. С.	
Анализ общественного мнения в части использования ремней безопасности в транспортных средствах	233
Морозова Н. В.	
Способ и механизм совершения дорожно-транспортных происшествий как элементы криминалистической характеристики	237

Набиев Т. И.

Внедрение и проблемы практического использования цифровых мобильных устройств с поддержкой информационных баз данных Госавтоинспекции 242

Назарова М. Д.

Взаимодействие лиц, осуществляющих предварительное расследование, с подразделениями Госавтоинспекции 244

Некрасова А. А.

Особенности оказания первой помощи с использованием укладок первой помощи для сотрудников Госавтоинспекции 247

Новгородов Д. А.

Некоторые вопросы правового регулирования пассажирских перевозок посредством карпулинга и райдшеринга 250

Ноговицина Е. Н.

Вопросы межведомственного взаимодействия Госавтоинспекции при обеспечении безопасности пассажирских и грузовых перевозок автомобильным транспортом 253

Павлова Е. В.

Ретроспективный анализ организации взаимодействия Госавтоинспекции Министерства внутренних дел России с институтами гражданского общества 257

Паньков С. Л., Былинин И. А.

Современные способы определения конфликта на автомобильной дороге и пути их решения 262

Печатнова Е. В., Новиков И. А., Кирюшин И. И.

Совершенствование подготовки сотрудников Госавтоинспекции 268

Покотиленко Н. А.

Формирование профессиональной этики сотрудников Госавтоинспекции как важный элемент общественного доверия 271

Пономарева А. А.

Актуальные вопросы и перспективы использования беспилотных летательных аппаратов в обеспечении безопасности дорожного движения ...274

Примаченко А. М., Афонин В. В.

Проблемы и перспективы сотрудничества Госавтоинспекции и отрядов юных инспекторов движения 278

Пысин А. И.

Квалификация неправомерного завладения государственным регистрационным знаком 282

Растяпин Ю. В.

Некоторые пути совершенствования профессиональной подготовки сотрудников полиции для подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения в современных условиях 286

Сабинин А. А.

Некоторые аспекты административной ответственности за управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена 290

Сальников Е. В.	
Отдельные направления повышения эффективности деятельности Общероссийской общественной детско-юношеской организации по пропаганде безопасности дорожного движения «Юные инспекторы движения»	293
Сезонова Т. В.	
Особенности организации и планирования расследования преступлений против безопасности дорожного движения, совершенных в условиях неочевидности	298
Селютина О. Г.	
К вопросу о неправомерном использовании каршеринга несовершеннолетними	301
Семенов В. Р.	
Некоторые аспекты уголовно-правового предупреждения дорожно-транспортной преступности	304
Семёнов Е. А.	
Особенности производства осмотра места происшествия при расследовании дорожно-транспортных происшествий	309
Серебряков В. В.	
Инновационные технологии автомобилестроения и дорожное движение: проблемы правового регулирования в Республике Беларусь	313
Сидорова М. В.	
Искусственный интеллект в деятельности сотрудников Госавтоинспекции: современный взгляд	317
Смирнов И. А., Андреева А. В.	
Промежуточные результаты внедрения портала госуслуг в сферу безопасности дорожного движения	322
Сретенцев А. Н.	
Некоторые вопросы ответственности за вред, причинённый в результате эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств	326
Сретенцев Д. Н.	
Использование криминалистически значимой информации, содержащейся в электронных следах, при расследовании дорожно-транспортных преступлений	329
Сучков А. И.	
К вопросу о цифровизации автотехнической экспертизы по делам о дорожно-транспортных происшествиях	332
Таршева М. Н.	
Уголовно-правовые и уголовно-процессуальные средства обеспечения безопасности дорожного движения	335
Тебекин М. Д., Савин Л. О., Гусяков И. В.	
Анализ развития интеллектуальных транспортных систем в России в период с 2007-го по 2012 год	339
Темняков Д. А.	
Роль Госавтоинспекции в снижении тяжести дорожно-транспортных происшествий	344

Тихонович М. И.

Правовые аспекты аренды средств индивидуальной мобильности: анализ существующего законодательства и предложений по его улучшению для обеспечения безопасности и защиты прав пользователей 348

Тишков С. А., База Лима Франсишку А. Т.

Возможности получения разыскной информации о транспортных средствах, скрывшихся с мест дорожно-транспортных преступлений. Опыт Сан-Томе и Принсипи 351

Федотова О. В.

К вопросу о гражданско-правовой ответственности беспилотных транспортных средств и беспилотных летательных аппаратов 355

Фомичев А. А.

Некоторые аспекты криминалистической работы со следами средств индивидуальной мобильности 358

Фролов О. Н., Андреев П. Г.

К вопросу об использовании устройств мобильной связи в процессе управления транспортным средством 361

Царегородцева Е. А.

Повышение безопасности дорожного движения за счёт сочетания новых инфраструктурных и транспортных технологий 364

Цыганов К. А.

Угрозы безопасности информации, обрабатываемой в информационных системах Министерства внутренних дел России, вызванные скрытыми стеганографическими каналами 366

Чаплыгина В. Н.

Кикшеринг – экологичное будущее или опасный транспорт? 369

Шелковникова Ю. В.

Воздействие на правосознание участников дорожного движения, осуществляющих перевозку несовершеннолетних пассажиров 375

Шукаева И. Н.

Современные инновационные технологии в обеспечении безопасности дорожного движения 378

Шумилин В. П., Шумилина Н. Г.

Основные тенденции в развитии информационных технологий в Министерстве внутренних дел 381

Юнг А. А., Шевцова А. Г.

Анализ тенденций применения средств индивидуальной мобильности в современных условиях 385

Юшина К. А.

Опыт зарубежных стран по предупреждению дорожно-транспортных происшествий 390

Якубина Ю. П.

Прокурорско-надзорные мероприятия в области безопасности дорожного движения: вопросы теории и практики 393

ПРАВОВОЙ АСПЕКТ РЕГУЛИРОВАНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ПОСРЕДСТВОМ КАРПУЛИНГА

В данной статье проводится анализ правового регулирования карпулинга, рассматриваются различные его классификации, а также предлагаются рекомендации по разработке эффективной и сбалансированной правовой базы, способствующей развитию карпулинга как устойчивого и социально полезного вида транспорта.

Экономика совместного потребления (шеринг-экономика), также известная как экономика обмена или экономика доступа, приобрела значительную популярность в последние десятилетия благодаря развитию цифровых технологий и изменению потребительских предпочтений. Сущность данного вида социально-экономической системы заключается в совместном использовании активов (автомобилей, жилья, инструментов), услуг (транспортировка, аренда, краудсорсинг) и знаний (онлайн-курсы, открытые образовательные ресурсы) через цифровые платформы.

В экономике совместного потребления выделяют такое явление, как карпулинг. Карпулинг – термин, заимствованный из английского языка и включающий в себя два понятия (англ. «car» – автомобиль и «pool» – объединение). В научной литературе в зависимости от юрисдикции и цели выделяют различные определения данного термина, в статье будем рассматривать карпулинг как совместное с несколькими лицами использование личного транспортного средства с помощью агрегаторов поиска попутчиков.

В связи с отсутствием единого нормативного правового акта, регулирующего пассажирские перевозки посредством карпулинга, анализ состояния правового регулирования карпулинга в нашей стране требует мониторинга различных правовых источников для выявления общих закономерностей регулирования карпулинга: законодательства различных стран, регулирующего транспортные услуги; судебной практики по делам, связанным с карпулингом; отчетов и исследований, проводимых международными организациями, и др.

Для лучшего понимания разнообразия форм карпулинга, преследующих цель снижения транспортных расходов и уменьшения воздействия на окружающую среду [1, с. 70], а также выбора наиболее подходящих вариантов правового регулирования его различных аспектов, необходима классификация карпулинга. Рассмотрим классификацию в зависимости от различных факторов.

По степени коммерциализации карпулинг можно разделить на два вида: некоммерческий и коммерческий. К первому виду относятся совместные поездки, основанные на принципе солидарности и взаимовыгодного сотрудничества и организованные с целью взаимной помощи и разделения расходов, в которых водитель не получает прибыль, а только компенсирует затраты на топливо, амортизацию и иные расходы.

Ко второму типу относится коммерческий карпулинг, ориентированный на получение дохода, часто предлагаемый через онлайн-платформы, которые

устанавливают тарифы и контролируют качество услуг, при осуществлении которого водитель или платформа-агрегатор взимают плату за проезд, превышающую фактические затраты водителя на поездку.

Следующую классификацию необходимо структурировать в зависимости от степени организации: организованный и спонтанный карпулинг. Организованным можно назвать карпулинг, характеризующийся наличием централизованной системы управления, автоматизированным поиском попутчиков, часто с использованием специализированного программного обеспечения. Спонтанным карпулингом является основанный на случайных встречах или договорённостях между знакомыми людьми, в том числе осуществляемый по устной договорённости.

Также можно классифицировать карпулинг по степени регулярности, по цели поездки, по типу используемой платформы либо использовать иные значимые признаки.

Анализ международного опыта и существующей в нашей стране модели регулирования карпулинга позволяет выделить направления, требующие наибольшего внимания, иными словами, проблемные правовые аспекты данного явления [2, с. 392]. В первую очередь необходимо акцентировать внимание на обеспечении безопасности дорожного движения и защиты прав потребителей. Для этой цели необходима разработка стандартов безопасности и качества карпулинговых услуг, создание механизмов защиты прав потребителей и разрешения споров, определение требований к страхованию и ответственности участников карпулинга, осуществление лицензирования карпулинговых платформ.

Для разработки эффективного правового регулирования экономики совместного потребления в области использования карпулинга требуется чёткое разграничение карпулинга и коммерческих перевозок. Правовое регулирование должно учитывать, что карпулинг – это в первую очередь некоммерческая деятельность, направленная на совместное использование ресурсов, хотя на практике встречается и коммерческое использование данной системы. Однако коммерческое использование сервисов карпулинга фактически подпадает под признаки пассажирских перевозок, что, в свою очередь, в зависимости от организационно-правовой формы субъекта их осуществляющих, требует исполнения требований законодательства РФ, предъявляемых к перевозкам пассажиров. В случаях неисполнения таких требований подобные перевозки должны признаваться незаконными, а виновные лица нести соответствующее наказание [3, с. 153].

Вместе с тем регулирование карпулинга не должно быть чрезмерным и создавать административные барьеры, препятствующие его развитию. Правовая база должна быть гибкой и адаптироваться к постоянно происходящим изменениям в технологиях и моделях карпулинга.

1. Айсанов А. С., Мурсалимов А. Т. Развитие рынка каршеринга в России и его влияние на состояние безопасности дорожного движения // Аграрное и земельное право. 2024. № 6 (234). С. 69–74. DOI 10.47643/1815-1329_2024_6_69. EDN NCSMVB.

2. Михайлова А. А. Сравнительный анализ бизнес-моделей главных игроков мирового рынка карпулинга // Молодая наука – 2018: сборник трудов V Всероссийской студенческой научно-практической конференции, Москва, 13 апреля

2018 г. / редакционная коллегия: С. А. Забелина [и др.]. М.: Московский финансово-юридический университет МФЮА, 2018. С. 391–394. EDN YNBOYP.

3. Коломейцева В. Ю. Проблематика налогового регулирования карпулинга // Межотраслевые исследования как основа развития научной мысли: сборник статей Всероссийской научно-практической конференции, Волгоград, 23 декабря 2019 г. Волгоград: Аэтерна, 2019. С. 151–154. EDN YOMDQT.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Айсанов Адиль Серикович. Старший научный сотрудник отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения.

Федеральное казённое учреждение «Научный центр безопасности дорожного движения МВД России».

121293, Российская Федерация, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Ключевые слова: экономика совместного потребления, карпулинг, регулирование, правовой аспект.

Айсанова Н. В.

НАУЧНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ФОРМИРОВАНИЯ ПРАВОСОЗНАНИЯ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Статья содержит анализ научно-исследовательской деятельности ФКУ «НЦ БДД МВД России» в области профилактики дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и формирования правосознания различных категорий участников дорожного движения; описаны результаты проведённых исследований в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Государственное стратегическое планирование, одним из направлений которого является повышение уровня обеспечения безопасности дорожного движения, характеризует вектор социально-экономического и демографического развития страны, направленный на обеспечение высокого качества и уровня жизни российских граждан.

В процессе координации стратегического управления государством, поддерживая вектор развития международного сотрудничества на площадке Генеральной Ассамблеи ООН, в Российской Федерации при реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» в период с 2018-го по 2024 год осуществлено достижение запланированного показателя смертности в результате ДТП, не превышающего 4 человек на 100 000 населения.

В 2024 году установлен новый целевой показатель по снижению смертности вследствие ДТП – в 1,5 раза к 2030 году и в 2 раза к 2036 году (по сравнению с показателями 2023 года) [1, с. 3]. Для решения указанной задачи, пролонгируя положительно зарекомендовавшие себя в предыдущие годы подходы к организации работы указанного направления, правительство разработало федераль-

ный проект «Безопасность дорожного движения», реализуемый в рамках национального проекта «Инфраструктура для жизни».

В федеральном проекте «Безопасность дорожного движения» отмечена существенная роль реализации профилактических и информационно-пропагандистских мероприятий, направленных на повышение уровня правосознания и правовой культуры всех категорий участников дорожного движения.

Результаты комплексной диагностики состояния безопасности дорожного движения демонстрируют отрицательную корреляцию уровня правосознания субъектов дорожного движения и показателей аварийности, заключающуюся в снижении показателей аварийности при повышении уровня правосознания. Необходимо отметить, что в сферу правосознания человека включены также установки в сознании граждан, являющиеся неотъемлемой частью жизни в социальном обществе.

Для успешного достижения цели федерального проекта «Безопасность дорожного движения» в области обеспечения безопасности дорожного движения необходима скоординированная работа многочисленных систем и ведомств, которая, в свою очередь, невозможна без должного уровня научного обеспечения.

На наш взгляд, научное обеспечение безопасности дорожного движения – это многоаспектный процесс, направленный в конечном итоге на снижение показателей травматизма и смертности в результате ДТП. Данный процесс базируется на систематическом применении научных методологий для анализа, прогнозирования и управления факторами, оказывающими влияние на состояние безопасности дорожного движения. Он охватывает широкий спектр деятельности, включающий в себя проведение фундаментальных и прикладных исследований, разработку нормативных документов и стандартов, а также внедрение научно обоснованных мероприятий.

Ведущей организацией, осуществляющей научно-исследовательское обеспечение деятельности, направленной на достижения высокого уровня безопасности дорожного движения в нашей стране, является федеральное казённое учреждение «Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации», научными сотрудниками которого проводятся исследования, направленные на решение правовых, инженерно-технических, информационных, организационно-методических проблем повышения уровня безопасности дорожного движения и защищённости его участников от ДТП.

В структуре Научного центра функционирует отдел научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения [2, с. 6]. Сотрудниками отдела проводятся научные исследования, направленные на выявление и разрешение психологических проблем деятельности Госавтоинспекции (далее – ГАИ), психологическую профилактику совершения дорожно-транспортных происшествий [3], изучается психология взаимоотношений сотрудников ГАИ с участниками дорожного движения в различных ситуациях, анализируется обеспечение профессиональной, управленческой и психологической подготовки. Важнейшими направлениями деятельности отдела являются участие в научно-просветительской деятельности в области безопасности дорожного движения, в том числе в разработке и реализации информационно-пропагандистских мероприятий, а также участие в науч-

но-просветительской деятельности. Сотрудниками осуществляется сбор, обобщение и анализ отечественного и зарубежного опыта снижения аварийности, мониторинг социальных проектов, акций, компаний, направленных на снижение детского дорожно-транспортного травматизма.

Результаты проведённых научных исследований предназначены для использования в деятельности сотрудников ГАИ, иных органов исполнительной власти, научных организаций, в деятельности образовательных организаций и др. Среди разработанных в последние годы хотелось бы выделить следующие материалы: информационно-аналитический обзор «Использование ремней безопасности как фактор повышения правосознания участников дорожного движения», аналитическая справка «Анализ психолого-педагогического обеспечения деятельности ГАИ» [4], информационный обзор «Влияние видеоконтента, демонстрирующего противоправное поведение, на других участников дорожного движения» [5], методический материал «Портфель сотрудника ГАИ [6]» (см. рисунки 1, 2).



**ПОРТФЕЛЬ
СОТРУДНИКА ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ**

МЕТОДИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ



**ВЛИЯНИЕ ВИДЕОКОНТЕНТА
В ИНТЕРНЕТ-ПРОСТРАНСТВЕ,
ДЕМОНСТРИРУЮЩЕГО ПРОТИВОПРАВНОЕ
ПОВЕДЕНИЕ, НА УЧАСТНИКОВ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Информационный обзор

Рис. 1, 2 – Разработанные ФКУ «НЦ БДД МВД России» научные издания

Авторскими коллективами разрабатываются учебно-методические пособия и наглядные демонстрационные материалы (учебные фильмы, памятки и др.), направленные на формирование правосознания различных категорий участников дорожного движения. Так, например, совместно с ГУОБДД МВД России подготовлен цикл занятий для родителей по безопасности дорожного движения в формате «Разговоры о важном», при взаимодействии с Объединённой редакцией МВД России создан фильм об использовании детских удерживающих устройств при перевозке несовершеннолетних пассажиров. С вышеуказанными и иными разработанными сотрудниками Центра материалами, структурированными по годам издания, можно ознакомиться на официальном сайте ФКУ «НЦ БДД МВД России» в разделе «Электронная библиотека».

1. О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года: Указ Президента Рос. Федерации от 7 мая 2024 г. № 309.
2. Об утверждении Устава федерального казенного учреждения «Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»: приказ МВД России от 23 марта 2018 г. № 155.
3. Кузнецова Н. М. Привитие несовершеннолетним навыков безопасного поведения на дорогах посредством внедрения в практику деятельности подразделений по пропаганде БДД «Портфеля сотрудника Госавтоинспекции» // Сборник материалов по результатам всероссийских научно-практических конференций, посвященных обеспечению БДД. Старотеряево: Московский университет МВД России имени В. Я. Кикотя, 2024. С. 49–51.
4. Кузнецова Н. М., Шелковникова Ю. В. Анализ психолого-педагогического обеспечения деятельности Госавтоинспекции: аналитическая справка. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 52 с.
5. Кузнецова Н. М., Прохорова А. М. Влияние видеоконтента в интернет-пространстве, демонстрирующего противоправное поведение, на участников дорожного движения: информационный обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 65 с.
6. Кузнецова Н. М., Шелковникова Ю. В. Портфель сотрудника Госавтоинспекции: методические материалы. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 54 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Айсанова Наталья Викторовна. Научный сотрудник отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения.

Федеральное казенное учреждение «Научный центр безопасности дорожного движения МВД России».

121293, Российская Федерация, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Ключевые слова: правосознание, безопасность дорожного движения, научное обеспечение профилактические мероприятия, дорожно-транспортные происшествия.

Алдошин А. В.

ФИЗИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА КУРСАНТОВ, ОБУЧАЮЩИХСЯ ПО ПРОФИЛЮ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

Организация физической подготовки курсантов, обучающихся по профилю Госавтоинспекции, является важным аспектом их профессионального обучения. Современные подходы к физической подготовке позволяют учесть специфику будущей профессиональной деятельности курсантов и обеспечить им

необходимый уровень физической подготовленности. Внедрение новых технологий и методов обучения способствует повышению эффективности физической подготовки и становлению квалифицированных специалистов для Госавтоинспекции.

Физическая подготовка является одним из ключевых звеньев профессионального обучения курсантов, обучающихся по профилю Госавтоинспекции. Изучая юридическую литературу в данной области исследования, приходим к выводу о том, что существует несколько важных составляющих – практическая деятельность [4, с. 109] и профессиональная подготовка. В свою очередь, профессиональная подготовка направлена на формирование у будущих специалистов не только физических качеств, но и морально-волевых, психологических и специальных навыков, необходимых для успешного выполнения оперативно-служебных задач. На сегодняшний день физическая подготовка является главной частью жизни образовательных организаций МВД России.

Для повышения эффективности физической подготовки необходимо учитывать индивидуальные особенности каждого курсанта, его физическую подготовленность и уровень состояния здоровья. Также важно использовать разнообразные методы и формы обучения, чтобы сделать процесс более интересным и привлекательным.

Эффективность методов физической подготовки оценивается по результатам тренировок и соревнований, а также по уровню физической подготовленности курсантов. При выборе методов физического воспитания для подготовки специалистов Госавтоинспекции необходимо учитывать специфику их будущей профессиональной деятельности. Это включает в себя работу на открытом воздухе, взаимодействие с участниками дорожного движения и выполнение служебных обязанностей в различных погодных условиях.

Совершенствование физической подготовленности курсантов должно быть направлено на развитие физических качеств и способностей, которые наиболее важны для их будущей профессиональной деятельности. К таким качествам относятся: сила, выносливость, быстрота, гибкость, ловкость, координация движений [1, с. 78].

Физическая подготовка должна способствовать формированию у курсантов, обучающихся по профилю Госавтоинспекции, навыков и умений, связанных с применением физической силы, боевых приёмов борьбы, специальных средств, а также с выполнением служебных обязанностей в экстремальных ситуациях.

Для определения приоритетных направлений совершенствования физической подготовки необходимо провести анализ требований, предъявляемых к сотрудникам Госавтоинспекции. На основе этого анализа можно выделить следующие приоритетные направления:

- развитие физических качеств, наиболее важных для будущей профессиональной деятельности;
- формирование навыков и умений, связанных с применением физической силы, боевых приёмов борьбы и специальных средств;
- повышение уровня психологической устойчивости к эффективным действиям в экстремальных ситуациях.

Комплекс упражнений для подготовки высококвалифицированных специалистов в области Госавтоинспекции должен быть разработан с учётом следующих факторов:

- возрастные и индивидуальные особенности;
- уровень физической подготовленности;
- специфика будущей профессиональной деятельности.

Методические рекомендации должны содержать информацию о методах и принципах физической подготовки, а также о способах контроля и оценки уровня физической подготовленности [2, с. 108].

В комплекс упражнений могут входить следующие виды тренировок: скоростно-силовые тренировки; кардиотренировки; упражнения на гибкость и растяжку; специальные упражнения.

Скоростно-силовые тренировки направлены на развитие быстроты и силы, что важно для выполнения служебных обязанностей. Кардиотренировки способствуют развитию сердечно-сосудистой системы и повышению общей выносливости. Упражнения на гибкость и растяжку помогают предотвратить травмы и улучшить координацию движений. Специальные упражнения включают в себя упражнения на координацию, равновесие и реакцию, которые важны для работы в сложных условиях [3, с. 278].

Оценка эффективности методов физического воспитания может включать в себя следующие аспекты:

- уровень физической подготовленности курсантов (быстрота, сила, выносливость);
- способность курсантов выполнять служебные обязанности (ограничение передвижения правонарушителей, обеспечение безопасности дорожного движения в различных ситуациях);
- устойчивость к стрессовым ситуациям (взаимодействие с агрессивными участниками дорожного движения).

Несмотря на разнообразие методик физической подготовки, существуют проблемы и недостатки в организации физической подготовки курсантов ведомственных образовательных организаций. К ним можно отнести:

- недостаточное внимание к индивидуальным особенностям курсантов;
- отсутствие специализированных упражнений для развития специфических навыков, необходимых для работы в подразделениях Госавтоинспекции.

Для решения данных проблем необходимо разработать новые подходы к организации физической подготовки курсантов, которые будут учитывать специфику будущей профессиональной деятельности и индивидуальные особенности курсантов.

Современные подходы к организации физической подготовки включают в себя использование новых технологий и методов обучения. К ним относятся:

1. Использование тренажёров и симуляторов для моделирования ситуаций, возникающих в служебной деятельности сотрудников Госавтоинспекции.
2. Внедрение элементов кроссфита и функционального тренинга для повышения общей физической подготовленности.
3. Организация соревнований и турниров по служебно-прикладным видам спорта, так как в ходе конкуренции курсанты улучшают свои умения и навыки.

Установлено, что имеющиеся в настоящее время рекомендации по организации и проведению физической подготовки курсантов, обучающихся по профилю Госавтоинспекции, не в полной мере учитывают специфику их будущей профессиональной деятельности. Это, в свою очередь, обуславливает наличие определённых трудностей в определении места и роли физической подготовки в целостной системе подготовки курсантов, что снижает качество профессиональной подготовленности выпускников вуза. Поэтому в процессе физической подготовки курсантов образовательных организаций МВД России, обучающихся по профилю Госавтоинспекции, следует учитывать особенности профессиональной деятельности и требования, предъявляемые к сотрудникам органов внутренних дел, для чего необходимо:

- обеспечить преимущественное включение в содержание физической подготовки упражнений, способствующих формированию общей выносливости, учитывая при этом степень проявления её показателей в процессе отбора кандидатов на обучение в ведомственные образовательные организации;
- учитывать результаты дифференциации обучающихся по степени их готовности к самостоятельной деятельности в целях физического совершенствования;
- акцентировать внимание курсантов на содержании самостоятельных занятий, обусловленном спецификой профессиональной деятельности;
- рекомендовать на самостоятельных занятиях использовать спортивные игры как основу развития быстроты реакции и организации эффективного поведения в экстремальных ситуациях;
- обеспечивать методическое руководство самостоятельными занятиями, а также оформлением наглядной агитации по методике проведения занятий.

Таким образом, организация физической подготовки курсантов, обучающихся по профилю Госавтоинспекции, должна быть направлена на формирование у них не только физических, но и морально-волевых качеств, необходимых для успешного выполнения служебных обязанностей. Это позволит подготовить квалифицированных специалистов, способных эффективно выполнять задачи по обеспечению безопасности дорожного движения и охране общественного порядка.

1. Баркалов С. Н. Актуальные аспекты оптимизации образовательного процесса по физической подготовке в вузах МВД России // Наука–2020. 2018. № 1–2 (17). С. 77–80. EDN XQGOBF.
2. Герасимов И. В., Алдошин А. В. Использование средств и методов физической рекреации в восстановлении профессиональной работоспособности сотрудников полиции // Физическая культура и спорт в профессиональной деятельности: современные направления и образовательные технологии: материалы международной научно-практической конференции, Хабаровск, 18–20 октября 2017 г. Хабаровск: ДВЮИ МВД России, 2017. С. 108–111. EDN ZXDWGZ.
3. Моськин С. А. Роль специальной физической подготовки сотрудников ГИБДД в выполнении служебно-боевых задач // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): сборник материалов международной научно-практической кон-

ференции, Орел, 21 апреля 2016 г. Орел: ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2016. С. 278–282. EDN WJSIWF.

4. Афонин В. В. О роли органов внутренних дел в обеспечении безопасности дорожного движения на современном этапе // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2021. № 1 (86). С. 109–113. EDN OBGDI.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Алдошин Андрей Витальевич. Кандидат педагогических наук, доцент. Профессор кафедры физической подготовки и спорта.

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

Ключевые слова: сотрудник Госавтоинспекции, физическая подготовка, физические качества, курсант.

Алексеева Л. А.

ПРОБЛЕМЫ МЕЖВЕДОМСТВЕННОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РЕГИСТРАЦИОННЫХ ОТДЕЛОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ МВД РОССИИ

В данной статье анализируется понятие и признаки межведомственного взаимодействия, а также подробно рассматриваются проблемы, возникающие в процессе межведомственного взаимодействия регистрационных отделов государственной автоинспекции МВД России.

Межведомственное взаимодействие представляет собой процесс координации и сотрудничества между различными государственными органами, учреждениями или организациями для достижения общих целей и решения комплексных задач. Оно предполагает обмен информацией, ресурсами и опытом между ведомствами, что позволяет повысить эффективность их работы и устранить дублирование функций.

С точки зрения теории, межведомственное взаимодействие должно отвечать ряду признаков.

Во-первых, оно предполагает наличие нескольких участников. Более того, взаимодействие осуществляется между двумя или более ведомствами, которые могут относиться к разным уровням власти или сферам деятельности.

Во-вторых, все участники такого взаимодействия преследуют достижение общей цели, которая не может быть достигнута в процессе работы только одного ведомства.

В-третьих, взаимодействие предполагает согласование действий, распределение обязанностей и ответственности между участниками в процессе достижения общей цели.

В-четвёртых, сам процесс взаимодействия предполагает обмен данными, документами, кадровыми, финансовыми или материальными ресурсами для эффективного решения поставленных задач.

В-пятых, межведомственное взаимодействие регулируется нормативными актами, регламентами, соглашениями или договорами, которые определяют порядок сотрудничества. Иными словами, в основе такого взаимодействия должна лежать правовая основа.

В-шестых, современное межведомственное взаимодействие часто осуществляется посредством использования различных правовых систем, электронных платформ, баз данных, что существенно ускоряет процессы обмена информацией.

В-седьмых, межведомственное взаимодействие всегда ориентировано на достижение конкретных результатов, таких как улучшение качества государственных услуг, оптимизация процессов или решение социально-значимых проблем.

В этой связи межведомственное взаимодействие является важным инструментом для повышения эффективности государственного управления и решения сложных задач, требующих участия нескольких ведомств.

Регистрационно-экзаменационные отделы Госавтоинспекции играют ключевую роль в обеспечении безопасности дорожного движения, регистрации транспортных средств и выдаче водительских удостоверений. Их деятельность требует тесного взаимодействия с другими ведомствами и организациями для эффективного выполнения своих функций.

Как справедливо отмечает О. В. Беляева, «цифровизация современной жизни является неотъемлемой частью эволюции общества и его эффективной работы» [1]. В целях быстрого и качественного обмена информацией в процессе предоставления государственных услуг физическим и юридическим лицам государством была создана электронная информационная система межведомственного электронного взаимодействия – СМЭВ. Действительно, «технологии выходят на новый уровень, и с каждым годом область их применения расширяется всё больше и больше» [2].

Что касается деятельности Госавтоинспекции, то она аккумулирует сведения о транспортных средствах, их собственниках, водителях, технических осмотрах, нарушениях и т. д., то есть всю информацию, связанную с эксплуатацией транспортных средств и дорожным движением в системе ФИС-М ГИБДД. Система предназначена для обеспечения деятельности подразделений Госавтоинспекции МВД России, а также их взаимодействия с соответствующими органами государственной власти Российской Федерации и другими организациями.

Федеральная база ФИС-М ГИБДД объединила в себе все региональные базы и содержащиеся в них сведения. В процессе её создания регионы вносили всю необходимую информацию. Целью создания данной системы, помимо прочего, был отказ от бумажного документооборота и налаживания взаимодействия между всеми государственными, а также некоторыми негосударственными структурами. Всё это должно было сделать предоставление услуг населению быстрым и качественным.

В целом система показала свою эффективность и, кроме того, государство продолжает и по сей день работу над устранением имеющихся в ней недостатков и улучшением её функционирования.

Однако и на сегодняшний день система не лишена слабых сторон, которые обусловлены в большей степени субъективным – человеческим фактором.

Так, при формировании федеральной системы в базу загружались данные предыдущих лет в ряде случаев некорректно, с техническими и фактическими ошибками или вообще не загружались, что приводило и приводит к невозможности осуществления дальнейших регистрационных действий сотрудниками. Учитывая количество ошибок и отсутствующих сведений, региональным операторам был предоставлен доступ к корректировке информации и внесению недостающей информации в «ручном режиме». Однако по решению Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД (ГУОБДД МВД России) функции по корректировке и внесению записей в ФИС-М были для региональных операторов со временем существенно ограничены в связи с имевшимися место с их стороны злоупотреблениями. Позже в связи с прекращением доступа на региональном уровне и дальнейшей корректировкой сведений Реестра на федеральном уровне корректировка данных региональным оператором перестала проводиться вообще. Фактически корректировка была передана в ведение ГУОБДД МВД России, что повлекло существенное усложнение работы для добросовестных сотрудников, а также увеличение сроков исполнения регламентных процедур и, как следствие, нарушение прав заявителей.

Кроме того, установленные в системе в целях обеспечения безопасности ограничения в ряде случаев ограничивают и возможности для быстрого и качественного оказания услуг физическим и юридическим лицам.

Одна из самых больших проблем, с которой сталкиваются сотрудники – пользователи ФИС-М, – это проблема взаимодействия с государственными учреждениями. Так, некоторые запросы между учреждениями, осуществляемые посредством информационных систем, формально присутствуют, однако фактически не работают, а это значит, что взаимодействие с ними отсутствует. Эта проблема касается взаимодействия во всех направлениях: Госавтоинспекция – ФНС России, Госавтоинспекция – ФТС России, Госавтоинспекция – ФССП России и так далее.

Так, при оказании государственных услуг Госавтоинспекция обязана взаимодействовать с налоговыми органами. Порядок информационного взаимодействия ФНС России с ГУОБДД МВД России был регламентирован 28 ноября 2022 г. письмом федеральной налоговой службы № бс-4-21/16006@. Данным письмом был определён порядок информационного взаимодействия при предоставлении в налоговые органы сведений об автотранспортных средствах и об их владельцах в электронной форме, сведений о транспортных средствах и об их владельцах, содержащихся в государственном реестре транспортных средств. Федеральная информационная система предусматривает, что сотрудники обоих ведомств должны видеть в ней одинаковую информацию, однако на практике информацию, внесённую Госавтоинспекцией, сотрудники ФНС России не видят вообще либо она отображается некорректно. При осуществлении регистрацион-

ных действий и проверке юридических лиц не отображаются сведения о постановке на учёт в налоговом органе.

До 1 марта 2025 г. при регистрации транспортных средств регистрационные отделы Госавтоинспекции были обязаны проверять наличие действующего страхового полиса. С указанной даты вступила в силу новая редакция приказа МВД России от 21 декабря 2019 г. № 950 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации предоставления государственной услуги по регистрации транспортных средств» и обязанность по проверке полиса ОСАГО для сотрудников Госавтоинспекции была упразднена. В данном контексте необходимо отметить, что ранее осуществление проверки полиса ОСАГО было предусмотрено посредством ФИС-М, однако «кнопка» в большинстве случаев не работала, то есть технически такую проверку осуществить было невозможно. В этой связи сотрудники регистрационных отделов были вынуждены ставить на учёт транспортные средства без наличия подтверждения в базе, что впоследствии служило основанием для проведения в отношении таких сотрудников служебных проверок. Таким образом, как показала практика, оказалось проще изменить нормативную основу, чем программную недоработку. Однако вполне очевидно, что в отдалённых последствиях отсутствие полиса ОСАГО у водителей, виновных в совершении ДТП, крайне негативно скажется на правах потерпевших лиц.

Эффективная работа по обеспечению безопасности дорожного движения также предполагает и необходимость оперативного сотрудничества с таможенными органами. Однако с этой структурой полноценного электронного информационного системного взаимодействия не налажено вовсе.

Ряд проблем возникает у сотрудников регистрационных отделов Госавтоинспекции и при регистрации транспортных средств юридических лиц, что свидетельствует о неотлаженном взаимодействии с казначейством, поскольку факт оплаты сотрудник обязан проверить в ГИС ГМП – Государственной информационной системе о государственных и муниципальных платежах. Однако в базе не отображается информация об уплате государственной пошлины юридическим лицом за услугу по регистрации, иностранных граждан, граждан, имеющих вид на жительство. Также отсутствует информация о платежах, произведённых из банков Альфабанк, Тинькофф, ВТБ. В этой связи сотрудники осуществляют регистрационные действия только на основании документа, предоставляемого представителем юридического лица на бумажном носителе. Однако такие документы могут быть изготовлены самостоятельно при помощи печатных технических средств. Вместе с тем в бухгалтерии используется программный комплекс «Администратор – Д», предоставляющий большую информацию о плательщиках. У сотрудников регистрационных подразделений доступ к данной программе отсутствует. Также у сотрудников регистрационных отделов Госавтоинспекции отсутствует возможность погашения государственной пошлины при осуществлении регистрационных действий с целью сделать невозможным её повторное использование.

Ещё более сложным представляется взаимодействие Госавтоинспекции с ФССП России. В соответствии со статьей 6.1 Федерального закона от 2 октября 2007 г. № 229-ФЗ «Об исполнительном производстве» ФССП России самостоя-

тельно осуществляют создание и ведение банков данных ограничений, в том числе и в электронном виде. Обмен такой информацией между МВД России и ФССП России должен осуществляться посредством СМЭВ [3]. В процессе осуществления регистрационных действий предоставлять полную информацию гражданам и юридическим лицам о наложенных судебными приставами ограничениях на транспортные средства сотрудники Госавтоинспекции не обязаны, поскольку они не являются инициаторами этих ограничений. Накладывать и снимать эти ограничения могут только сами судебные приставы – исполнители. Однако сложность ситуации заключается в том, что сами судебные приставы-исполнители не всегда владеют полной информацией о таких ограничениях вследствие некорректной работы системы.

С рядом ведомств взаимодействие, несмотря на цифровизацию, осуществляется до сих пор исключительно посредством бумажных носителей. В частности, общение сотрудников регистрационных отделов Госавтоинспекции с конкурсными и арбитражными управляющими, а также с судебными органами, нотариусами существует только в нецифровом формате, что существенно увеличивает нагрузку на должностных лиц регистрационных отделов. Система проверки электронной подписи в Госавтоинспекции не реализована, в связи с чем не принимаются документы, подписанные электронной подписью. И более того, ряд сведений, которые сотрудникам регистрационных отделов необходимо предоставить, вообще отсутствуют в базе, а содержатся исключительно в архивных документах.

Ввиду отсутствия доступа к системе ЕСИА (Единая система идентификации и аутентификации) у сотрудников регистрационных отделов нет в наличии сведений из ЗАГС о смене Ф. И. О. физическими лицами, а также передаются некорректные данные о документах, удостоверяющих личность умерших.

Отсутствует у сотрудников регистрационных отделов и доступ к базе УФМС, в связи с чем нет возможности проверить документы, удостоверяющие личность при прекращении регистрации транспортных средств в случае смерти физического лица, если его паспорт не соответствует данным, имевшим место в момент осуществления регистрационных действий.

Таким образом, несмотря на важность межведомственного взаимодействия для эффективной работы регистрационных отделов Госавтоинспекции, существует ряд проблем, которые затрудняют этот процесс. Эти проблемы детерминированы организационными, техническими, правовыми, кадровыми аспектами. Отсутствие полноценного доступа к ряду сведений, а также некорректная работа СМЭВ влекут за собой фрагментацию данных и затрудняют оперативный обмен информацией между ведомствами. Значимой мерой представляется совершенствование законодательной базы – принятие норм, которые урегулируют различные аспекты взаимодействия, включая доступ и защиту данных.

1. Беляева О. В. Цифровизация права как защита прав человека // Права и свободы человека и гражданина: актуальные проблемы науки и практики: сборник научных статей и докладов XVI Международной научно-практической конференции. Орёл, 2024. С. 114–117.

2. Гарина О. В. Противодействие нелегальной миграции сотрудниками ГИБДД МВД России // Актуальные проблемы государственно-правового строительства: сборник научных статей. Орёл, 2024. С. 118–122.

3. Об утверждении Порядка оказания сотрудниками органов внутренних дел содействия судебным приставам-исполнителям в ходе исполнительного производства, в том числе при осуществлении розыска должника, его имущества или розыска ребенка, а также при розыске на основании судебного акта по гражданскому делу гражданина-ответчика: приказ от 29 августа 2018 г. Минюста России № 178, МВД России № 565.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Алексеева Лилия Алексеевна. Кандидат юридических наук, доцент. Профессор кафедры государственно-правовых дисциплин.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: межведомственное взаимодействие, Госавтоинспекция, совместная работа, информационный обмен.

Амелин Н. В.

ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ МОДЕРНИЗАЦИИ ПРОГРАММНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ТЕОРЕТИЧЕСКОГО ЭКЗАМЕНА НА ПРАВО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ

В статье затрагиваются актуальные проблемы реализации путей модернизации программного обеспечения, используемого для проведения теоретических экзаменов на право управления транспортными средствами. Проанализированы функции нового программного модуля «Экзаменационный класс»; выявлены проблемы, препятствующие его внедрению; а также описаны варианты их решения.

Существующие проблемы несовершенства профессионального обучения водителей транспортных средств (далее – ТС), отражающиеся на уровне знаний и навыков кандидатов в водители, не раз упоминались в научных публикациях и подтверждаются результатами экзаменов на право управления ТС [1, с. 26–29]. С учётом того, что профессиональное образование находится в компетенции Министерства просвещения Российской Федерации, возможность повлиять на полноту и сформированность знаний и навыков у кандидатов в водители у Госавтоинспекции ограничена. Тем не менее повысить их уровень можно через усиление контроля за знаниями, то есть путём совершенствования процедуры проведения экзаменов на право управления транспортными средствами.

На протяжении нескольких лет реализовывалась планомерная деятельность по разработке, апробации и внедрению различных вариантов совершен-

ствования допуска к управлению транспортными средствами, в том числе и процесса теоретического экзамена. Накопленные материалы по выработке научных подходов к содержанию и формам проведения теоретического экзамена, в том числе с использованием результатов исследования положительного зарубежного опыта проверки знаний кандидатов в водители, позволил разработать пути развития и модернизации программного обеспечения для проведения теоретического экзамена [2, с. 23–28]. В настоящее время реализована разработка специального программного обеспечения федеральной информационной системы Госавтоинспекции (далее – ФИС ГИБДД-М) в части создания программного модуля «Экзаменационный класс».

Данное программное обеспечение позволяет формировать, корректировать и дополнять экзаменационные задачи, используемые при проведении теоретического экзамена, проводить экзамен на право управления транспортным средством каждой категории в отдельности и осуществлять проверку знаний правил дорожного движения, для лиц, лишённых права на управление транспортными средствами.

Для реализации таких функций необходимо наличие комплекта экзаменационных задач с разбивкой по тематическим блокам с учётом категорий (подкатегории), типа трансмиссии, пунктов Правил дорожного движения (далее – ПДД) [3], степени влияния на безопасность дорожного движения. В случае его наличия возможно будет создание индивидуального или группового образовательного контроля требуемых или определённых знаний.

Модернизации подверглись и технические средства, обеспечивающие процесс проведения теоретического экзамена. Расширен функционал автоматизированного рабочего места кандидата в водители, например: добавлена возможность ввода информации через сенсорный дисплей, формирования и передачи фотоизображения экзаменуемого в подсистему «Водительские удостоверения» ФИС ГИБДД-М, использования элемента случайности при выборе рабочего места кандидата в водители, а также формирования экзаменационного билета и использования изображения к задаче.

Вместе с тем внедрение данного модуля и использование всего его функционала невозможно без формирования массива экзаменационных задач, надёжных определёнными критериями, такими как множественность изображений и вариантов ответов с произвольным порядком нумерации, степенью влияния на БДД, признаком, относящим задачу к одной определённой категории ТС или к нескольким, а также других атрибутов.

С учётом новых требований к экзаменационным задачам действующий комплект экзаменационных билетов невозможно использовать без соответствующей доработки и это является первой проблемой в реализации новых подходов к проведению теоретического экзамена.

Но даже после переработки действующих экзаменационных задач невозможно провести полноценный экзамен по каждой из категорий ТС, так как в действующем комплекте билетов отсутствует достаточное количество специальных вопросов, относящихся только к определённой категории ТС. Поэтому для решения этой проблемы потребуется создание новых экзаменационных задач

для отдельных категорий ТС, например для проверки знаний кандидатов в водители ПДД, касающихся трамваев, троллейбусов или составов ТС.

Для решения указанных проблем необходим инструмент, с помощью которого будут создаваться изображения для экзаменационных задач.

Ранее в экзаменационных задачах использовались визуальные изображения дорожных ситуаций, которые были нарисованы художником, напечатаны типографским способом, созданы с помощью компьютерной графики, а также использовался метод коллажа. Все эти методы создания изображений имеют свои недостатки, но современные технологии достигли такого уровня, чтобы компьютерная графика была достаточно реалистичной для восприятия как на дисплее, так и в дальнейшем при использовании знаний в условиях реального дорожного движения.

Для создания массива экзаменационных задач, помимо научного опыта создания контрольных материалов, потребуется специальное программное обеспечение с базой элементов улично-дорожной сети, технических средств организации дорожного движения и его участников для создания и редактирования трёхмерных изображений дорожных ситуаций, в том числе основанных на реальных ДТП.

Таким образом, используя современные технологии создания трёхмерных изображений для экзаменационных вопросов, в ближайшее время можно будет создать комплект экзаменационных задач, с помощью которого реализуются мероприятия по повышению контроля знаний кандидатов в водители, что в целом положительным образом отразится на состоянии безопасности дорожного движения.

1. Амелин Н. В. Анализ результативности экзаменов на право управления транспортными средствами и причины недостаточного уровня знаний и навыков кандидатов в водители // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования: сборник материалов XVIII Международной научно-практической конференции, Орёл, 25–26 апреля 2024 г. В 2 ч. Орёл: Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 2024. С. 26–29. EDN PLEZQW.

2. Амелин Н. В. Проблемы приема теоретического экзамена на право управления транспортными средствами и пути их решения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 23–28. EDN XUEUWL.

3. О Правилах дорожного движения: постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Амелин Николай Владимирович. Заместитель начальника отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения.

ФКУ «НЦ БДД МВД России».

121193, Российская Федерация, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, теоретический экзамен, экзаменационный класс, водительское удостоверение, дорожно-транспортное происшествие, ДТП.

Андреев П. Г., Литвинов А. В.

К ВОПРОСУ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Представленная статья посвящена актуальному вопросу обеспечения безопасности использования средств индивидуальной мобильности. Указывается на необходимость соблюдения скоростного режима при использовании средств индивидуальной защиты, а также о контроле за деятельностью кикшеринга.

Электрические самокаты, моноколёса и подобные им средства передвижения активно вошли в повседневное использование населением нашей страны, что благотворно влияет на экологию и стало неотъемлемой частью жизни городской среды. С каждым годом спрос на такие транспортные средства только растёт, что объясняется удобством применения, лёгкостью в управлении, экономией на топливе, возможностью минимизировать временные затраты на транспортные маршруты, лавируя частые заторы на автомобильных трассах. Кроме того, в последние годы активно стали использоваться новые средства передвижения. На электросамокатах и гироскутерах передвигаются в повседневной жизни люди разных возрастных групп. Сейчас они уже не только используются в качестве развлечения, но и с целью повседневного перемещения от одного пункта назначения к другому, например от дома до места работы и обратно [5, с. 30].

Несмотря на то, что данные средства личного передвижения уже давно используются населением, своё законодательное закрепление они получили только в 2023 году в Правилах дорожного движения, утверждённых постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 (далее – ПДД). Это являлось необходимой мерой регулирования использования данных средств в целях обеспечения общей безопасности дорожного движения. Подобные транспортные средства вошли в категорию под названием «средства индивидуальной мобильности» (далее – СИМ), а именно: это средства, имеющие одно или несколько колёс (роликов), предназначенные для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сегвеи, моноколёса и иные аналогичные средства) [2]. Соответственно, лица, управляющие СИМ, официально считаются водителями и наряду с автомобилистами обязаны соблюдать требования ПДД. Стоит отметить, что законодатель не относит СИМ к механическим видам транспортных средств, соответственно, для управления ими не требуется прохождения профессионального обучения, не выдаётся водительское удостоверение, и СИМ не подлежат официальной регистрации в Госавтоинспекции МВД России.

Ввиду массового распространения СИМ, включая индивидуальную собственность, а также возможность использования арендованных средств, растёт риск возникновения дорожно-транспортных происшествий, о чём и говорит официальная статистика. По данным Научного центра безопасности дорожного движения МВД России, с января по сентябрь 2024 года в России произошло 3 897 аварий с участием средств индивидуальной мобильности. Это на 47,2 % больше, чем за тот же период 2023 года. При этом погибли 44 (+41,9 %) человека (в т. ч. двое пешеходов), из которых шестеро – несовершеннолетние. Ранения получили 4 052 (+48,8 %) человека, в числе которых 1 392 несовершеннолетних [4].

Кроме того, стоит отдельно отметить, что из указанного количества ДТП в 124 случаях лицо, управляющее СИМ, находилось в состоянии опьянения либо отказалось от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Кроме того, большинство сходится во мнении, что водители СИМ не воспринимают ту ответственность, которая на них накладывается в условиях управления источником повышенной опасности. Это выражается в пренебрежении установленными Правилами ограничения по скорости движения, выбранной траекторией движения, а также созданными условиями движения, в т. ч. собственным состоянием.

К определённом вопросу приходим при исследовании доли ответственности лица, управляющего СИМ. С одной стороны, он является водителем транспортного средства, который несёт ответственность за административные правонарушения. С другой стороны, данное лицо перестаёт считаться водителем, как только завершит управление данным средством и спешится; он приобретает статус пешехода. Отметим, что статьи 12.24 и 12.30 КоАП РФ [1] в случае возникновения ДТП для определения степени тяжести вреда здоровью предусмотрено выполнение административного расследования в рамках производства по делу. При этом по статье 12.24 КоАП РФ рассматриваются именно водители механических транспортных средств. В случае же с лицами, использующими для передвижения СИМ, по нашему мнению, целесообразно опираться на нормы статьи 12.30 КоАП РФ, считая таких водителей подпадающими под категорию «иных участников дорожного движения».

Кроме того, принимая во внимание положения Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 года № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» [3], приходим к выводу, что лицо, управляющее СИМ, не обязано оставаться на месте совершения ДТП, в отличие от водителя механического транспортного средства. В данном вопросе нельзя не согласиться с мнением А. И. Быкова, отмечающего, что отсутствие прямого указания в нормах права на обязанность оставаться на месте ДТП является законодательным пробелом, а ответственность по части 2 статьи 12.27 КоАП РФ должна распространяться на всех водителей транспортных средств в равной степени. Таким образом, выяснение всех обстоятельств ДТП будет достигнуто в наибольшей степени [6, с. 24].

Постоянно развивающаяся инфраструктура населённых пунктов показывает возможность благоустройства отдельных полос для передвижения СИМ.

Наряду с этим по данным специально отведённым дорожкам также передвигаются и велосипедисты. Полагаем, что требует внимания отграничение места их передвижения дорожными знаками и ограждениями, которые бы исключили возможности выезда (движения) на проезжую часть или пешеходную зону.

Так называемый кикшеринг развивается в нашей стране с высокой скоростью. При этом не каждый арендодатель добросовестно относится к своему товару. Возможны случаи травматизма арендаторами в процессе управления СИМ. Учитывая, что водителями СИМ могут быть и лица, не достигшие возраста 18 лет, стоит сказать, что определённый вклад в безопасность их передвижения может внести использование защитной экипировки, которая в большинстве случаев не предусматривается арендой, да и собственниками подобная мера применяется крайне редко. Соответственно, необходимо больше уделять внимание процессу кикшеринга, контролировать его развитие и степень обеспечения безопасности для арендаторов. Говоря об участии несовершеннолетних в данном процессе, следует отметить, что в России несовершеннолетние относятся к особой возрастной категории, которая в первую очередь характеризуется психологической неустойчивостью личности, отсутствием какого-либо или необходимого по возрасту образования, специальности. Дети, которые ещё не достигли восемнадцатилетнего возраста, чаще всего не имеют возможности объективно оценивать обстановку, в которой они оказались [7, с. 32]. Именно это и становится причиной нарушений правил дорожного движения ими в процессе проката средств индивидуальной мобильности.

Развитие социальной среды любой страны зависит от экономического развития, от политической составляющей, от законотворческой инициативы. Тенденцию к увеличению использования СИМ в нашей стране, безусловно, нельзя оставлять без внимания, необходимо осуществлять нормативное и техническое регулирование данной сферы и ликвидировать пробелы, двигаясь в ногу со временем.

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу не некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации: постановление Правительства Рос. Федерации от 6 октября 2022 г. № 1769-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2022. № 41, ст. 7100.

3. О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 25 июня 2019 г. № 20. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/8092246>.

5. Афонин В. В. Средства индивидуальной мобильности как участники дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности до-

рожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования: сборник материалов XVII Международной научно-практической конференции, Орёл, 20–21 апреля 2023 г. / редколлегия: Д. Л. Проказин [и др.]. Орёл: Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2023. С. 30–34. EDN HRMNTX.

6. Быков А. И. Проблемы, возникающие при привлечении к административной ответственности лиц, использующих средства индивидуальной мобильности // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 23–26.

7. Афонин В. В. Проблемы применения административной ответственности к несовершеннолетним // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2015. № 2 (40). С. 32–34. EDN TYFRPJ.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Андреев Пётр Геннадьевич. Старший преподаватель кафедры ОД ГИБДД. Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова. 302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Литвинов Артём Валерьевич. Кандидат технических наук, доцент. Заместитель начальника – главный редактор редакционно-издательского отдела. Омская академия МВД России. 644092, Российская Федерация, г. Омск, пр. Комарова, 7.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, средство индивидуальной мобильности, безопасность дорожного движения.

Афонин В. В.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЭКЗАМЕНАЦИОННО-РЕГИСТРАЦИОННЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

В рамках данной статьи рассматривается одно из важнейших направлений в рамках государственных услуг, предоставляемых населению структурными подразделениями Госавтоинспекции в области регистрационно-экзаменационной деятельности; анализируется нормативная база; предлагаются пути решения имеющихся проблем в исследуемой области.

В настоящее время наблюдается активное техническое развитие во всех сферах жизнедеятельности, в том числе и в области дорожного движения. В данный процесс вовлекается большое количество граждан и технических средств. Предоставление государственных услуг населению в сфере обеспечения безопасности дорожного движения – одно из приоритетных направлений государственной политики. Современные реалии требуют повышения эффективности деятельности подразделений, где оказываются государственные услуги, а также улучшения их качества. Поэтому в России проведена значительная работа в сфе-

ре развития системы государственных услуг. Этому послужило принятие Федерального закона от 27 июля 2010 года № 210 «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» [1] и иных нормативных правовых актов.

В условиях постоянного развития технологий, изменения законодательства и роста числа участников дорожного движения перед экзаменационно-регистрационными подразделениями встают новые задачи. В связи с этим возникает необходимость анализа текущих процессов и определения перспектив развития этих подразделений для повышения эффективности их работы и обеспечения безопасности дорожного движения.

По мнению П. Г. Андреева, одной из главных причин ДТП является человеческий фактор, в частности ошибки и недостатки в подготовке водителей транспортных средств [4]. Экзаменационные подразделения Госавтоинспекции выполняют ключевую роль в процессе обеспечения безопасности дорожного движения, проводя оценку знаний и навыков будущих водителей. Их деятельность включает организацию экзаменов, контроль за соблюдением установленных требований и стандартов, а также ведение соответствующей документации.

Работа экзаменационных подразделений строго регламентируется законодательством Российской Федерации, включая правила дорожного движения, постановления правительства, приказы Министерства внутренних дел и другие нормативные акты. Это обеспечивает единые стандарты и процедуры при проведении экзаменов и выдаче водительских удостоверений. Основным нормативным документом, регламентирующим деятельность экзаменационных подразделений, является приказ МВД России от 20 февраля 2021 года № 80 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений» [2].

Совершенствование деятельности регистрационно-экзаменационных подразделений Госавтоинспекции МВД России является достаточно актуальным направлением, и это обусловлено следующими факторами:

1. *Рост числа транспортных средств и водителей.* С увеличением количества участников дорожного движения возрастает нагрузка на экзаменационно-регистрационные подразделения, так как новые водители приобретают автомобили, регистрация которых необходима. Это требует оптимизации процессов и повышения эффективности работы для обеспечения качественного обслуживания.

2. *Развитие технологий.* Внедрение новых технологий в процессы регистрации транспортных средств и проведения экзаменов может значительно повысить их эффективность и прозрачность. Например, использование автоматизированных систем проверки документов, электронных очередей и других решений (в настоящее время данные направления активно используются).

3. *Изменения в законодательстве.* Постоянное обновление нормативно-правовой базы требует от сотрудников подразделений высокой квалификации и способности быстро адаптироваться к новым условиям.

4. *Повышение требований к безопасности дорожного движения.* В условиях появления новых видов транспортных средств (например, электромобилей,

беспилотных автомобилей) необходимо совершенствовать механизмы контроля и надзора за организацией дорожного движения. Это, например, улучшение подготовки водителей и проверка соответствия транспортных средств установленным стандартам.

5. *Необходимость международного сотрудничества.* Обмен опытом с коллегами из других стран может способствовать внедрению передовых подходов и стандартов в работу подразделений.

6. *Улучшение взаимодействия с другими ведомствами.* Например, обмен информацией, совместные мероприятия и разработка общих стратегий, направленных на повышение безопасного дорожного движения.

7. *Обратная связь с населением.* Создание ресурсов для получения обратной связи от граждан о работе подразделений позволяет оперативно реагировать на замечания и предложения. Это способствует улучшению качества обслуживания и повышению доверия к Госавтоинспекции МВД России.

Для более полного и глубокого изучения практической составляющей по совершенствованию деятельности регистрационно-экзаменационных подразделений Госавтоинспекции проводился опрос сотрудников структурных подразделений Госавтоинспекции ряда субъектов Российской Федерации, в ходе которого опрошенные сотрудники отметили необходимость усовершенствования материально-технического обеспечения и большинство сотрудников сделали акцент на усовершенствовании нормативной базы, регламентирующей служебную деятельность. Действительно, спектр нормативных актов, используемый сотрудниками регистрационно-экзаменационных подразделений Госавтоинспекции, достаточно обширный (в особенности это касается регистрационной деятельности). И одним из пожеланий сотрудников является усовершенствование нормативной базы. Возможно, было бы целесообразно принять единый нормативно-правовой акт, который интегрировал в себе все аспекты деятельности, которых касаются сотрудники регистрационно-экзаменационных подразделений.

Также одним из пожеланий для совершенствования служебной деятельности регистрационно-экзаменационных подразделений Госавтоинспекции МВД России является направление сотрудников на обучение и обмен опытом. Квалифицированные сотрудники имеют особую ценность, поэтому постоянно необходимо повышать их компетентность, отправляя на курсы повышения квалификации. Помимо этого, обмен опытом тоже является не менее важным элементом, благодаря этому сотрудник может быть более заинтересованным в своей деятельности, потому что подход в каждом регионе нашей страны может различаться.

В данной ситуации можно не ограничиваться рамками лишь одной страны, а рассмотреть перспективы участия в каких-либо международных конференциях (форумах, круглых столах, семинарах), направленных на совершенствование деятельности Госавтоинспекции, и в таком случае была бы возможность рассмотреть деятельность регистрационно-экзаменационных подразделений в других странах и, возможно, какие-то моменты применить и в нашей стране для оптимизации деятельности и эффективного предоставления государственных услуг.

Заслуживает внимания и предложение А. А. Сабинаина усилить работу по предотвращению коррупционно опасных действий сотрудниками регистрационно-экзаменационных подразделений. Для этого возможно предусмотреть обязательный анализ информации, полученной с использованием средств аудио- и видеорегистрации процесса проведения практических экзаменов сотрудниками контрольно-профилактического отдела Госавтоинспекции [3].

Таким образом, перспективы развития регистрационно-экзаменационных подразделений Госавтоинспекции МВД России заключаются в оптимизации процессов, во внедрении современных технологий, в повышении квалификации сотрудников, в развитии обмена опытом (включая международный), в налаживании обратной связи с гражданами и в модернизации технической базы. Все указанные меры позволили бы:

- повысить эффективность работы подразделений;
- сократить время оказания услуг;
- улучшить качество обслуживания граждан;
- обеспечить более высокий уровень безопасности дорожного движения.

1. Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 27 июля 2010 г. № 210. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 20 февраля 2021 г. № 80 (в ред. от 14 октября 2024 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. Сабинин А. А. Коррупционные риски сотрудников Госавтоинспекции при проведении экзаменов на право управления транспортными средствами // Алтайский юридический вестник. 2021. № 3 (35). С. 68–73.

4. Смирнов И. А., Андреев П. Г. Вопросы и направления подготовки водителей транспортных средств // Актуальные вопросы административно-правовой деятельности органов внутренних дел: сборник научных статей, Орёл, 21 ноября 2024 г. Орел: Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2024. С. 83–86. EDN QUVMGZ.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Афонин Вадим Вячеславович. Кандидат юридических наук. Доцент кафедры организации деятельности ГИБДД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: Госавтоинспекция, регистрационно-экзаменационные подразделения, предоставление государственной услуги, водительское удостоверение, государственный регистрационный знак, транспортное средство.

Афони́на Е. Г.

НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ ДЕТСКОЙ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

В статье рассматриваются отдельные проблемы, связанные с повышенным количеством фактов дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних. Предлагаются пути решения обозначенных проблем посредством внесения в действующее законодательство в области безопасности дорожного движения соответствующих изменений. Автором сделан вывод о том, что решение данных проблем требует комплексного подхода и большого количества времени для внесения коррективов в действующее законодательство либо для принятия новых межведомственных и ведомственных правовых актов.

На расширенном заседании коллегии МВД России ещё в марте 2023 года Президент Российской Федерации обозначил как актуальную задачу повышения безопасности дорожного движения.

Снижение уровня детской смертности и детского травматизма, сохранение здоровья детей являются стратегическими целями государственной политики в сфере обеспечения безопасности детей [1]. Дети принимают участие в дорожном движении в качестве пешеходов, велосипедистов, водителей мопедов, лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности, пассажиров и т. д. [12] К числу основных направлений реализации государственной политики в данной сфере относится сбережение детей; укрепление благополучия семей, имеющих детей, задачами которого является повышение уровня защищённости детей от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, в том числе при организации перевозок несовершеннолетних. Следует согласиться с мнением В. В. Афони́на, который утверждает, что в России несовершеннолетние относятся к особой возрастной категории, которая в первую очередь характеризуется психологической неустойчивостью личности, отсутствием какого-либо или необходимого по возрасту образования, специальности. Дети, которые ещё не достигли восемнадцатилетнего возраста, чаще всего не имеют возможности объективно оценивать обстановку, в которой они оказались. Данное обстоятельство в большинстве случаев зависит от малого жизненного опыта, а также от психических особенностей ребёнка [2, с. 32].

Решение обозначенной выше стратегической задачи в настоящее время обеспечивается главным образом посредством реализации мероприятий федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные качественные дороги», среди которых предусмотрено следующее:

- проведение мероприятий, направленных на привитие детям навыков безопасного участия в дорожном движении и вовлечение их в деятельность отрядов юных инспекторов движения (далее также – ЮИД);
- создание условий для вовлечения детей и молодёжи в деятельность по профилактике дорожно-транспортного травматизма, включая развитие детско-юношеских автошкол, отрядов ЮИД и пр.;

- организация системной работы с родителями по обучению детей основам правил дорожного движения и привитию им навыков безопасного поведения на дорогах, обеспечению безопасности детей при перевозках в транспортных средствах;

- организация и проведение региональных профильных смен по безопасности дорожного движения в организациях отдыха детей и их оздоровления;

- подготовка, создание и размещение на федеральных телеканалах и радиостанциях информационно-пропагандистских программ, направленных на привлечение внимания населения к вопросам обеспечения безопасности несовершеннолетних на дорогах.

Кроме того, в настоящее время во многих субъектах Российской Федерации при активной поддержке и содействии со стороны органов публичной власти различных уровней успешно реализуются общественные проекты, направленные на достижение целей и осуществление мероприятий федерального проекта.

Так, например, при поддержке Фонда президентских грантов в Ленинградской области уже несколько лет реализуются проекты «Юный водитель» и «Юный велосипедист» [3]. Данные проекты направлены на формирование у детей не только теоретических знаний (изучение сигналов светофора, дорожных знаков, названий разных видов транспорта), но и практических навыков безопасного управления транспортными средствами в различных дорожных ситуациях (внутридворовая езда, пересечение проезжей части, поведение в транспорте, простейший ремонт своего транспорта).

В рамках проекта «Юный водитель» волонтерами и аниматорами проводятся занятия на площадках проекта, на которых разлинована дорожная разметка, пешеходные переходы, расставлены дорожные знаки, работают светофоры, организованы островки безопасности для игр. Такие занятия включают в себя изучение теоретического материала и игры по правилам дорожного движения, практические мероприятия с использованием детских электромобилей, велосипедов, самокатов согласно правилам дорожного движения.

В теоретическую часть проекта «Юный велосипедист» входят изучение правил дорожного движения, разбор возможных дорожных ситуаций, изучение материала по безопасному вождению велосипеда и оказанию доврачебной помощи. В практическую часть входят отработка навыков безопасного вождения велосипеда, фигурное вождение, тренировки на макете трассы и отработка полученных навыков непосредственно на улице.

Также можно отметить опыт Республики Татарстан, в которой при поддержке Госавтоинспекции МВД России, ГБУ «Безопасность дорожного движения», ГБУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности» реализуется республиканский воспитательно-образовательный проект «Сакла» [4], целью которого является формирование навыков безопасности дорожного движения у детей и взрослых и, как следствие, снижение травматизма на дорогах, воспитание в будущем законопослушных участников дорожного движения. Проект представляет собой интернет-портал, содержащий мультимедийные обучающие модули по безопасности дорожного движения различного формата: интерактивные игры,

караоке, видеоуроки, иммерсивный сериал «Жизнь ЮИД», видеоквесты, интерактивная обучающая онлайн-игра «Город безопасного детства».

Практика реализации подобного положительного опыта, направленного на формирование у несовершеннолетних навыков безопасности дорожного движения, повышение уровня защищённости детей от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, безусловно, будет способствовать достижению глобальных задач в области обеспечения детской дорожной безопасности. Кроме того, важно регулярно проводить работу по выявлению и распространению подобного рода значимых и полезных проектов на всей территории Российской Федерации.

Также следует отметить, что необходимо организовывать мероприятия, направленные на предупреждение и профилактику детского дорожно-транспортного травматизма, в организациях, осуществляющих образовательную деятельность различных уровней, а именно: проводить просветительские беседы, инструктажи. В данном контексте следует согласиться с мнением В. В. Афолина, который утверждает, что внедрение имеющегося положительного опыта в различных регионах в сфере профилактики детского дорожно-транспортного травматизма как в деятельность сотрудников ГИБДД, так и в органы образования, здравоохранения и другие органы разных министерств и ведомств, а также разрешение ряда имеющихся проблем, которые стоят перед всем обществом, позволили бы снизить случаи детского травматизма на дорогах Российской Федерации [5, с. 43].

Ещё одной немаловажной проблемой, способствующей высокому травматизму в условиях дорожного движения, является отсутствие занятости подростков в летний период. Летом несовершеннолетние предоставлены сами себе, что значительно повышает количество правонарушений. Отсутствие контроля со стороны родителей, образовательных организаций, социальных органов предоставляет подростку широкую свободу действий, что при отсутствии должного понимания о поведении на проезжей части подвергает его большой опасности.

Решить эту проблему только увеличением профилактических и пропагандистских мероприятий не представляется возможным и с точки зрения экономии времени нецелесообразно. Решать эту проблему необходимо в тесном взаимодействии с другими ведомствами.

Приказ МВД России № 845 [6] предусмотрел возможность организации и участия инспекторов ПДН в целевых профилактических мероприятиях, которые могут быть организованы совместно с другими органами и учреждениями. Так, видится необходимость подразделениям ПДН совместно с образовательными организациями и другими компетентными органами организовать работу по созданию программы, целью которой будет являться предупреждение правонарушений в области безопасности дорожного движения, виновниками или участниками которых являются несовершеннолетние. В рамках такой программы необходимо организовать множество мероприятий для несовершеннолетних в доступной для них форме, которая не вызовет отторжения, а заставит задуматься о своих действиях и их последствиях. При правильной организации таких мероприятий возможно достичь высоких показателей в деле профилактики правонарушений несовершеннолетних.

Следующей немаловажной проблемой являются особенности психики несовершеннолетних, которая не позволяет инспекторам ПДН эффективно осуществлять профилактику правонарушений в области безопасности дорожного движения. Специфика психики подростков такова, что все попытки хоть как-то повлиять на поведение несовершеннолетнего будут в лучшем случае игнорироваться, а в худшем – подросток примет это как вызов и будет вести себя полностью наоборот, ещё больше усугубляя проблему профилактики правонарушений.

Большинство способов профилактики правонарушений в нашей стране основано на методах наказания и убеждения. Такой подход не совсем верен, но по-прежнему имеет место в деятельности подразделений по делам несовершеннолетних. Инспекторы в силу ряда причин, одной из которых является недостаток времени на работу с подростком, предпочитают пригрозить ещё более суровыми наказаниями за последующие нарушения законности, чем применили к нему в данный момент, а это не только не эффективно, но и негативно влияет на дальнейшее становление личности подростка.

В данный момент большое количество ведомств участвует в обеспечении безопасности дорожного движения. К ним можно отнести органы исполнительной власти: органы здравоохранения, структурные подразделения по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, органы науки и образования. Но ни у одного из этих ведомств не поставлено основной задачей обеспечение безопасности дорожного движения. Поэтому деятельность перечисленных органов носит вспомогательный характер, чего нельзя сказать о Госавтоинспекции, чьей основной задачей является обеспечение безопасности дорожного движения [7]. Такое большое число организаций, участвующих в деле обеспечения безопасности дорожного движения, требует эффективной координации совместной деятельности всех указанных органов.

Отсюда вытекает ещё одна проблема, которая заключается в неэффективности проводимых мероприятий по профилактике безопасности дорожного движения, так как большинство из них проводится разрозненно [8]. Все организации, которые были упомянуты выше, имеют свой собственный план действий по обеспечению безопасности дорожного движения, в который, несомненно, входят различные мероприятия профилактической направленности. Редко когда подобные планы согласованы с другими ведомствами, что не позволяет осуществлять эффективное взаимодействие в области обеспечения безопасности дорожного движения. А от эффективной работы всех органов зависит конечный результат их деятельности в данном направлении [9].

Решить эту проблему возможно лишь принятием межведомственного акта или разработкой методической программы взаимодействия всех органов, участвующих в обеспечении безопасности дорожного движения. Данный документ должен носить в себе принципы, на основе которых осуществляется взаимодействие, механизм организации совместной работы в данном направлении, учитывать региональные и федеральные интересы. В нём необходимо обозначить место и роль каждого органа, обеспечивающего безопасность дорожного движения. Например, координирующую деятельность необходимо предоставить Госавтоинспекции как основной организации, которая работает в данном направле-

нии, а подразделению ПДН предоставить возможность осуществлять работу лишь с несовершеннолетними, конечно, в тесном взаимодействии с образовательными организациями.

Дополнительно к этому необходимо провести тщательную работу по модернизации законодательства в области дорожного движения. Так, по мнению экспертов, это является одной из причин совершения дорожно-транспортных происшествий [10]. Среди недостатков необходимо выделить:

- сложную и многоотраслевую систему законодательства;
- нестабильность законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Многие правоведы ссылаются на то, что частые поправки закона снижают эффективность деятельности ведомств, обеспечивающих безопасность дорожного движения [11].

Таким образом, определённо существуют проблемы, связанные с несовершенством системы обеспечения безопасности дорожного движения, неэффективностью действующего законодательства в области безопасности дорожного движения, которая заключается в частом внесении поправок и изменений. Есть также ряд проблем, касающийся правовой непросвещённости, нигилизма родителей несовершеннолетних и отсутствие за ними должного контроля со стороны компетентных органов. Решение данных проблем требует комплексного подхода и большого количества времени для внесения коррективов в действующее законодательство либо для принятия новых межведомственных и ведомственных правовых актов.

1. О Стратегии комплексной безопасности детей в Рос. Федерации на период до 2030 года: Указ Президента Рос. Федерации от 17 мая 2023 г. № 358 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2023. № 21, ст. 3696.

2. Афонин В. В. Проблемы применения административной ответственности к несовершеннолетним // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2015. № 2 (40). С. 32–34. EDN TYFRPJ.

3. См.: URL: <https://youngdriver.ru/o-проекте>.

4. См.: URL: <https://sakla.ru>.

5. Афонин В. В. Концепции повышения эффективности деятельности сотрудников подразделений пропаганды дорожного движения по предупреждению детского травматизма на дорогах // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 38–44. EDN OWJNBP.

6. Об утверждении Инструкции по организации деятельности подразделений по делам несовершеннолетних органов внутренних дел Российской Федерации [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 15 октября 2013 г. № 845 (в ред. от 31 декабря 2018 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

7. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Указ Президента Рос. Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 (в ред. от 15 сентября 2018 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

8. Афонин В. В. Проблемы и пути совершенствования взаимодействия структурных подразделений Госавтоинспекции с другими службами органов внутренних дел // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования: сборник материалов XVIII Международной научно-практической конференции, Орёл, 25–26 апреля 2024 г. В 2 ч. Орёл: Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2024. С. 29–35.
9. Кузминова Е. Ю., Никонов Л. А. Проблемные аспекты системы профилактики правонарушений несовершеннолетних и пути их решения // Обеспечение прав человека в деятельности правоохранительных органов: сборник научных трудов / под общей редакцией Г. Н. Суловой. Выпуск VII. Тверь: Тверской государственный университет, 2023. С. 137–141.
10. Добренков А. И. О некоторых проблемах противодействия дорожно-транспортным преступлениям, совершаемым несовершеннолетними // Проблемы противодействия преступности в современных условиях: сборник статей, 2017. С. 98–101.
11. Баранчикова М. В. Принцип справедливости уголовной ответственности в деятельности по противодействию дорожно-транспортной преступности // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2016. № 1 (66). С. 20–22.
12. Литвинов А. В., Андреев П. Г. К вопросу безопасности перевозки пассажиров общественным транспортом // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2024. № 3 (100). С. 85–92. EDN GSBOXV.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Афонина Евгения Григорьевна. Кандидат юридических наук. Преподаватель кафедры административного права и административной деятельности ОВД. Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова. 302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: детский дорожно-транспортный травматизм, законодательство, подразделения по делам несовершеннолетних, дорожное движение, несовершеннолетние, безопасность.

Ахтанина Н. А.

ЭФФЕКТИВНЫЕ МЕТОДЫ ПРОПАГАНДЫ БЕЗОПАСНОГО ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

В статье рассматриваются особенности современных методов пропаганды безопасности дорожного движения с помощью социальной рекламы, а также публикаций в СМИ. Изучается необходимость реализации новых методов пропа-

ганды. Автор приходит к выводу, что современные технологические и информационные изменения требуют всестороннего и интегрированного подхода.

Анализ научных изысканий свидетельствует об их ограниченном объёме и отсутствии системного подхода к проблемам дорожно-транспортных происшествий и их предупреждения. Роль человека в совершении данных правонарушений, организационно-правовые аспекты обеспечения безопасности дорожного движения изучались не так полно, как того требовали потребности государства и общества [8, с. 110]. Исходя из этого, следует рассмотреть роль человека в проведении пропаганды безопасности дорожного движения в современных условиях, в частности в форме социальной рекламы.

Отметим, что социальная реклама представляет собой некоммерческую форму коммуникации, направленную на изменение моделей общественного поведения и привлечение внимания к значимым вопросам социума. В контексте безопасности дорожного движения она выполняет функцию информирования общества о необходимости соблюдения правил дорожного движения, способствуя снижению количества дорожно-транспортных происшествий. Кроме того, она обеспечивает продвижение общечеловеческих ценностей и воспитывает культуру взаимного уважения между всеми участниками дорожного движения.

В современных условиях применяются различные формы и виды социальной рекламы в сфере безопасности дорожного движения:

1. Специализированные телепередачи, освещающие вопросы безопасности на дорогах.
2. Печатная продукция (газеты, журналы, листовки и т. д.).
3. Тематические публикации в социальных сетях и на интернет-сайтах.
4. Создание и распространение видеороликов, посвящённых безопасности дорожного движения.

Особое место занимают репортажи с мест дорожно-транспортных происшествий, где комментарии предоставляют участники аварий, сотрудники Госавтоинспекции и медицинские работники скорой помощи.

Отдельного внимания заслуживают психологические аспекты воздействия социальной рекламы на участников дорожного движения. Разработчики социальной рекламы стремятся вызвать сильный эмоциональный отклик у пешеходов и водителей. Такой эмоциональный всплеск может носить как позитивный, так и негативный характер, но его основная цель – мотивировать людей к соблюдению правил безопасного передвижения на дорогах. Главная задача социальной рекламы заключается в том, чтобы представить заложенную в ней идею в виде потребности и сформировать мотив, побуждающий граждан к законопослушному поведению, в частности к безопасному поведению на дороге и соблюдению правил дорожного движения:

Для разработки убедительных рекламных сообщений о безопасности дорожного движения учитывается ряд факторов. Во-первых, акцент делается на эмоциональные мотивы, которые направлены на то, чтобы побудить аудиторию стремиться к положительным эмоциям, избавляясь от негативных. Применяются такие мотивы, как страх, любовь, радость, гордость, патриотизм, свобода, самореализация и значимость. Во-вторых, особое внимание уделяется художествен-

ному оформлению: приёмы рифмы, ритма, аллитерации и смысловых аллюзий способствуют лучшему усвоению и запоминанию информации. В-третьих, за счёт использования фразеологизмов и устойчивых словосочетаний достигается эффектность, которая усиливает запоминаемость слогана благодаря знакомству аудитории с данными выражениями [3].

Средства массовой информации играют существенную роль в пропаганде безопасности дорожного движения. Они выполняют функцию информирования граждан об изменениях в законодательстве, обсуждают инициативы и стимулируют активное участие общества в процессе обеспечения безопасности на дорогах. Как писал П. Г. Андреев, своими функциональными особенностями СМИ порождают нетерпимое отношение к жестокости, безответственности и цинизму, возникающим в процессе реализации дорожного движения [9].

Эффективность публикаций в СМИ по безопасности дорожного движения можно оценить по нескольким критериям. Один из них – создание целостного информационного пространства, которое охватывает важнейшие направления безопасности и соблюдения ПДД.

Ещё один показатель – развитие правосознания участников дорожного движения. СМИ не только информируют, но и формируют культуру поведения на дорогах, что способствует снижению числа аварий. Кроме того, активное привлечение граждан к участию в контроле за соблюдением ПДД служит дополнительным индикатором успешной работы журналистского сообщества.

Согласно данным за первое полугодие 2024 года, на информационном интернет-портале «МВД МЕДИА» более 40 % материалов содержало информацию о выявлении преступлений и задержании преступников сотрудниками Госавтоинспекции. При этом непосредственно вопросам профилактики, а именно проводимым Госавтоинспекцией мероприятиям, было посвящено только 7 % публикаций [7].

Объединение социальной рекламы и публикаций в СМИ на тему безопасности дорожного движения может создавать синергетический эффект. Это обусловлено тем, что такой метод позволяет более успешно охватить целевую аудиторию благодаря использованию различных каналов распространения информации. К ним относятся: видеоролики в телепередачах, тексты в газетах, различная печатная продукция, уличные объекты, транспорт, интернет и социальные сети [4].

Таким образом, использование социальной рекламы и публикаций в СМИ представляет собой эффективный инструмент повышения безопасности дорожного движения. Всесторонний подход, сочетающий эмоциональное воздействие социальной рекламы и информационно-просветительскую функцию СМИ, способствует формированию ответственного отношения граждан к поведению на дорогах.

Анализ существующей системы взаимодействия государственных органов, общественных организаций и СМИ в пропаганде безопасности демонстрирует многоуровневый подход к решению данной проблемы. Государственные органы, в частности подразделения Госавтоинспекции, выполняют обширный круг задач: от разъяснения законодательства до проведения смотров, конкурсов и соревнова-

ний. Они также оказывают содействие органам исполнительной власти в организации обучения граждан правилам безопасного поведения на дорогах.

Общественные организации вносят существенный вклад в обеспечение безопасности дорожного движения. Их деятельность охватывает разработку стратегий, составление локальных схем организации дорожного движения, обустройство улично-дорожной сети и проведение профилактических мероприятий. Среди наиболее активных участников данного процесса можно выделить Российский автотранспортный союз, Всероссийское общество автомобилистов, Профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, Ассоциацию юношеских автошкол и фонд «Человек – автомобиль – дорога – экология».

СМИ играют незаменимую роль в информировании граждан об изменениях в законодательстве, обсуждаемых инициативах и участии общества в процессе обеспечения безопасности дорожного движения. Они способствуют формированию общественного мнения и повышению информированности населения о проблемах и мерах по их решению в данной сфере.

Нормативно-правовая база, регулирующая взаимодействие указанных структур, основывается на Федеральном законе от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». Дополнительно неотъемлемыми элементами являются государственные стандарты (ГОСТы), устанавливающие технические требования по обеспечению безопасности дорожного движения и экологической безопасности [1]. Например, ГОСТ Р 50597-2017 определяет требования к эксплуатационному состоянию автомобильных дорог, улиц и железнодорожных переездов [2].

Каждый участник процесса пропаганды безопасности дорожного движения выполняет свои функции. Государственные органы занимаются разъяснением положений федеральных законов и правовых актов в сфере безопасности дорожного движения. Общественные организации проводят работу по пропаганде через СМИ, издают информационные материалы, участвуют в подготовке телевизионных программ и фильмов по тематике безопасности дорожного движения. СМИ, в свою очередь, информируют население о проблемах обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе о ДТП и причинах их возникновения [5].

Механизмы координации действий между государственными органами, общественными организациями и СМИ включают в себя ряд мероприятий. Среди них: изучение материалов, размещённых в СМИ и на информационных ресурсах в интернете; выявление критических выступлений и недостоверной информации; выражение официальной позиции руководства Госавтоинспекции в СМИ; организация официальных выступлений руководства; подготовка информационных материалов для СМИ; привлечение представителей СМИ и блогеров для информационного сопровождения мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Разработка и реализация совместных проектов и инициатив в пропаганде безопасности осуществляются посредством участия в федеральных и региональных целевых программах, организации конференций, выставок, форумов, а также подготовки материалов для заседаний комиссий по обеспечению безопасно-

сти дорожного движения. Кроме того, представители государственных органов и общественных организаций участвуют в создании печатной продукции, кино-, аудио- и видеопроодукции, социальной рекламы по тематике безопасности дорожного движения.

Информационное обеспечение пропаганды безопасности дорожного движения строится на единой стратегии и тактике. Это предполагает наращивание интенсивности информационного воздействия на население с учётом адресности, направленности на конкретные категории участников дорожного движения, возрастные и социальные группы. Важным направлением является незамедлительное информирование граждан о ситуации с аварийностью и мерах, принимаемых для её снижения [6]. Освещение деятельности Госавтоинспекции по предупреждению ДТП, проведению профилактических мероприятий и положительных результатов работы также входит в стратегию информационного обеспечения.

Оценка эффективности взаимодействия государственных органов, общественных организаций и СМИ в пропаганде безопасности проводится по нескольким критериям. К ним относятся: повышение доверия и авторитета государственных органов и общественных организаций; увеличение аудитории, просмотревшей пропагандистские материалы; формирование у участников дорожного движения ответственной и законопослушной модели поведения.

Для повышения эффективности взаимодействия необходимо увеличить эфирное время, отведённое для освещения вопросов безопасности дорожного движения в местных и региональных СМИ. Также следует размещать информацию на удобных онлайн-платформах, где пользователи смогут не только знакомиться со статистикой, но и получать рекомендации по безопасности. Кроме того, важно разработать меры материальной поддержки для некоммерческих организаций и СМИ, которые активно занимаются продвижением безопасности на дорогах [7].

Укрепление тесного сотрудничества между государственными органами, общественными организациями и средствами массовой информации в сфере безопасности дорожного движения требует разработки единой стратегии взаимодействия силовых ведомств с медиа и гражданским обществом. Это позволит повысить уровень доверия и поддержки среди населения. Кроме того, целесообразно использовать ведомственные издания как инструмент для внутренних и внешних коммуникаций, который будет способствовать профилактике дорожных происшествий и распространению знаний о безопасности на дорогах.

Таким образом, эффективное взаимодействие государственных органов, общественных организаций и СМИ в пропаганде безопасности дорожного движения представляет собой сложную, многоуровневую систему. Она требует постоянного совершенствования и адаптации к меняющимся условиям современного общества. Только при условии слаженной работы всех участников процесса, использования инновационных подходов и методов информационного воздействия можно достичь значимых результатов в повышении безопасности на дорогах и формировании культуры ответственного поведения участников дорожного движения.

Можно сделать вывод, что применение социальной рекламы и публикаций в СМИ является действенным инструментом повышения безопасности дорожного движения. Системный подход, сочетающий эмоциональное воздействие социальной рекламы и информационно-просветительскую функцию СМИ, способствует формированию ответственного отношения граждан к поведению на дорогах. Эффективное взаимодействие государственных органов, общественных организаций и СМИ в пропаганде безопасности дорожного движения представляет собой сложную, многоуровневую систему, требующую постоянного совершенствования и адаптации к меняющимся условиям современного общества. Только при условии слаженной работы всех участников, использования инновационных подходов и методов информационного воздействия можно достичь значимых результатов в повышении безопасности на дорогах и формировании культуры ответственного поведения участников дорожного движения.

Подводя итог, следует подчеркнуть, что обеспечение безопасности дорожного движения направлено на сохранение жизни, здоровья и имущества граждан Российской Федерации, что делает эту задачу одним из приоритетных направлений государственной политики.

-
1. О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (в ред. от 8 августа 2024 г.) // Рос. газ. 1995. № 245.
 2. ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля». М.: Стандартинформ, 2017. 34 с.
 3. Кирик Р. А. Механизмы воздействия в социальной рекламе. Хакасский государственный университет имени Н. Ф. Катанова, 2022. С. 18.
 4. Комарницкая Ю. П. Типы и мотивы слоганов социальной рекламы по безопасности дорожного движения // Современная наука. 2021. № 1. С. 64–70.
 5. Медведева Т. А. и др. Социальная реклама как форма взаимодействия между государством и властью на примере ГУОБДД МВД России: выпускная бакалаврская работа по направлению подготовки: 38.03.04 – Государственное и муниципальное управление, 2020. С. 50–52.
 6. Квитчук А. С., Лаврентьева И. С. Использование возможностей средств массовой информации в правоохранительной деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2021. № 4. С. 15–21.
 7. Прохорова А. М., Кузнецова Н. М., Шелковникова Ю. В. Оптимизация деятельности общественных объединений (на основе взаимодействия с подразделениями) [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru>. С. 5–6.
 8. Афонин В. В. О роли органов внутренних дел в обеспечении безопасности дорожного движения на современном этапе // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2021. № 1 (86). С. 109–113. EDN OBGGDI.
 9. Андреев П. Г. Субъекты реализации мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения // Актуальные вопросы административно-правовой деятельности органов внутренних дел: сборник статей. Орел: Орловский юридиче-

ский институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2022. С. 13–17. EDN GLUCWV.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Ахтанина Наталья Анатольевна. Кандидат юридических наук. Старший преподаватель кафедры административного права и административной деятельности ОВД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: пропаганда, социальная реклама, безопасность дорожного движения, Правила дорожного движения, средства массовой информации, штрафные санкции, социальная реклама, участники дорожного движения, современное общество.

Бадиков Д. А.

К ВОПРОСУ ОБ ЭФФЕКТИВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКА ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ НА МЕСТЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

В статье раскрываются актуальные вопросы, посвящённые анализу отдельных проблемных аспектов практики производства действий сотрудника дорожно-патрульной службы на месте совершения дорожно-транспортного происшествия. Рассматриваются правовые аспекты и возможности использования необходимых технических средств на месте совершения дорожно-транспортного происшествия.

Представители правоохранительных органов, обеспечивающие безопасность дорожного движения, а именно сотрудники дорожно-патрульной службы, несомненно, играют важную роль в обеспечении нормальной жизнедеятельности нашего государства. Как отмечают отдельные авторы, «человек, транспортное средство, дорога» составляют правовую концепцию, объясняющую возникновение причин и условий ДТП [1]. В специализированной литературе также отмечается: дорожно-транспортные происшествия представляют один из наиболее распространённых видов правонарушений, в результате которых погибает и получает травмы большое количество граждан [2]. Дополняя это, в научных источниках отмечается, что вопросы дорожной безопасности являются сферой внимания государственной политики в сфере безопасности дорожного движения [3].

Ответственность за соблюдение нормативных правил законодательного характера и предписаний, закреплённых в правилах дорожного движения, а также контроль за их соблюдением и поддержанием в рабочем состоянии также ложится на представителей дорожно-патрульной службы. Они регулируют режим движения дорожного потока, выявляют и предотвращают нарушения правил до-

рожного движения, а при необходимости выдают предписания или предупреждения соответствующим субъектам. Их непосредственное участие в дорожном движении и личное присутствие на улично-дорожной сети оказывают сдерживающее влияние на неосторожное и агрессивное вождение транспортных средств, а также обеспечивают повышение уровня безопасности дорожных условий.

Немаловажным аспектом является способность к оперативному и эффективному реагированию на совершение дорожно-транспортного происшествия. В обязанности рассматриваемой категории сотрудников правоохранительных органов входит обеспечение безопасности на месте происшествия, оказание неотложной первой помощи, координация своих действий иными экстренными службами. Своевременное, оперативное их реагирование на сложившуюся ситуацию позволяет оказать неоценимую помощь в обеспечении безопасности всех вовлечённых сторон и смягчении последствий дорожно-транспортного происшествия.

Сотрудники дорожно-патрульной службы на постоянной основе получают и непрерывно совершенствуют профессиональную подготовку с целью приобретения необходимых навыков и знаний для эффективного выполнения своих обязанностей. Структурно в рамки их обучения входят блоки по управлению дорожным движением, реагированию на совершение дорожно-транспортных происшествий, оказанию первой медицинской помощи, коммуникации, разрешению конфликтов и правовым аспектам обеспечения соблюдения правил дорожного движения. Помимо этого, предусмотрены программы непрерывного профессионального развития, позволяющие сотрудникам полиции быть в курсе меняющихся правил дорожного движения и технических приёмов.

Рассматриваемая категория сотрудников правоохранительных органов в процессе выполнения своих повседневных задач сталкивается с различными трудностями при выполнении своих обязанностей. Затрагиваемая проблематика тесно связана с общением посредством вербального контакта с агрессивными или несговорчивыми водителями транспортных средств, преодолением стрессовых ситуаций, работой в неблагоприятных погодных и климатических условиях. Профессионализм имеет первостепенное значение для поддержания общественного доверия и обеспечения эффективного выполнения своих обязанностей.

В соответствии с положениями приказа МВД России от 2 мая 2023 года № 264 «Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения» при непосредственном получении сообщения о дорожно-транспортном происшествии сотрудник обязан выяснить и при наличии возможности зафиксировать:

- место, время, вид и обстоятельства ДТП;
- сведения о количестве, возрасте и половой принадлежности пострадавших;
- сведения о транспортных средствах (тип, марка, цвет, государственные регистрационные знаки), на которых были отправлены пострадавшие;
- сведения о водителях и транспортных средствах, причастных к данному ДТП;
- сведения о свидетелях ДТП.

По прибытии на место ДТП сотрудник полиции производит опрос участников ДТП и принимает меры к сохранности вещественных доказательств, следов, имущества, других предметов, в том числе видеорегистраторов, иных технических средств с функцией фотосъёмки, аудио- и видеозаписи и зафиксированной ими информации, имеющей отношение к ДТП.

При наличии признаков преступлений, предусмотренных статьями 264, 268 Уголовного кодекса РФ, процессуальные действия на месте ДТП осуществляются следственно-оперативной группой, направляемой дежурной частью территориального органа внутренних дел [4].

Далее, после проведения первоначальных действий на месте дорожно-транспортного происшествия, в случае оформления материалов сотрудниками при отсутствии признаков преступлений, предусмотренных статьями 264 и 268 Уголовного кодекса РФ, но при наличии признаков Административного правонарушения, предусмотренного статьёй 12.24 или частью 2 статьи 12.30 КоАП РФ, составляется протокол осмотра места совершения административного правонарушения, к которому прилагается схема места совершения административного правонарушения.

Эффективность производства регулирования дорожного движения и организации управления на месте дорожно-транспортного происшествия имеет первостепенное значение для предотвращения сопутствующего ущерба и сохранения человеческой жизни. На основании предыдущих утверждений можно говорить о соответствующей роли, которую играют сотрудники российской дорожной полиции в обеспечении безопасности и порядка на местах дорожно-транспортных происшествий.

На сотрудников дорожно-патрульной службы в России возложен целый ряд обязанностей на месте ДТП. Их функции включают поддержание транспортного потока, оказание неотложной первой помощи, сбор доказательств и содействие расследованию дорожно-транспортных происшествий. Такое разнообразие обязанностей подчёркивает многогранный характер их работы.

Направление движения в объезд места происшествия имеет первостепенное значение. Это не только снижает риск дополнительных столкновений, но и облегчает прибытие медицинских и других экстренных служб. Эта задача часто представляет собой серьёзную проблему, учитывая присущую дорожным условиям непредсказуемость и изменчивость.

Сотрудники полиции должны действовать с непоколебимой решительностью и напористостью, чтобы обеспечить успешное перенаправление дорожного движения [5].

Кроме того, сотрудники ДПС, как правило, оказывают экстренную первую помощь пострадавшим сторонам до прибытия медицинской помощи. Это подчёркивает необходимость того, чтобы сотрудники ДПС были хорошо осведомлены об основных процедурах спасения жизни. Их действия в эти драгоценные начальные моменты могут существенно повысить шансы на выживание тех, кто попал в аварию.

Кроме того, неотъемлемой частью их обязанностей является обеспечение сохранности для последующего сбора и изъятия следов и объектов, причастных произошедшему событию. Это включает в себя производство фотосъёмки, при-

нятие заявлений и обеспечение сохранности вещественных доказательств, которые становятся жизненно важными для последующего расследования происшествия [6].

Необходимо также отметить высокое значение коммуникативных навыков. Сотрудники полиции должны общаться с широким кругом лиц – жертвами, свидетелями, другим персоналом экстренных служб, а иногда и со средствами массовой информации. Их способность передавать ясную и точную информацию, оставаясь чуткими и в то же время твёрдыми, имеет решающее значение [7].

Кроме того, основная проблема заключается в борьбе с феноменом «резинного подглядывания» – склонностью прохожих замедлять шаг и из любопытства наблюдать за происходящим. Это может вызвать перебои в движении, отвлечь внимание сотрудников полиции и потенциально привести к вторичным авариям. Управление этим требует сочетания навыков контроля толпы и стратегического размещения барьеров для поддержания потока и защиты места происшествия.

Для оптимизации эффективности на местах дорожно-транспортных происшествий крайне важно постоянно совершенствовать стратегии, опираясь как на эмпирические данные, так и на теоретические основы. Одной из ключевых стратегий является внедрение стандартизированных протоколов управления на месте происшествия. Они служат основой для сотрудников, обеспечивая последовательность и эффективность их действий.

Кроме того, инвестиции в повышение квалификации сотрудников могут значительно повысить их готовность. Такое обучение должно охватывать как практические навыки, такие как оказание первой помощи, сбор доказательств и управление толпой, так и более мягкие навыки, такие как общение в кризисных ситуациях. В специализированной литературе отмечается, что рекомендации, предопределяющие успешное расследование ДТП, непрерывно совершенствуются в соответствии с непосредственным развитием транспорта, инфраструктуры, разрабатываются современные способы и технические средства контроля за дорожным движением, методы и способы получения доказательственной информации [8].

Использование технологий также обладает многообещающим потенциалом. От беспилотных летательных аппаратов для наблюдения с воздуха и управления дорожным движением до передовых баз данных для эффективной обработки информации – технологии могут снабдить полицейских бесценными инструментами для управления местами происшествий. Отдельными авторами обосновывается возможность использования в следственном осмотре дистанционно управляемых летательных аппаратов с камерой [9], что, несомненно, представляет интерес в деятельности по фиксации обстановки места дорожно-транспортного происшествия, помимо классических способов фиксации исследуемой информации [10].

В заключение следует отметить, что сотрудники дорожной полиции в России играют жизненно важную роль в обеспечении безопасности и порядка на месте ДТП. Они ориентируются в сложном ландшафте обязанностей, вызовов и ожиданий, используя сочетание навыков, стратегий и ресурсов.

Постоянное совершенствование их подготовки и инструментов является неотъемлемой частью их успеха, внося значительный вклад в достижение более широкой цели – сохранения жизни и имущества во время дорожно-транспортных происшествий.

1. Чаплыгина В. Н., Булыжкин А. В. Проблемные аспекты расследования отдельных видов ДТП // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования: сборник материалов XVIII Международной научно-практической конференции, Орёл, 25–26 апреля 2024 года. В 2 ч. Орёл: Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2024. С. 211–217.
2. Бадиков Д. А., Булыжкин А. В. Современные аспекты использования технических средств при фиксации обстановки места ДТП // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования: сборник материалов XVI международной научно-практической конференции, к 100-летию со дня рождения В. В. Лукьянова, Орёл, 21–22 апреля 2022 г. Т. 1. Орёл: Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2022. С. 34–39.
3. Сретенцев А. Н., Сучков А. И. Сравнительно-правовой анализ деятельности по расследованию ДТП в Российской Федерации и Республике Никарагуа // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2024. № 1 (98). С. 220–227.
4. Бадиков Д. А., Булыжкин А. В. Современные аспекты использования технических средств при фиксации обстановки места ДТП // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования: сборник материалов XVI международной научно-практической конференции, к 100-летию со дня рождения В. В. Лукьянова, Орёл, 21–22 апреля 2022 г. Т. 1. Орёл: Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2022. С. 34–39.
5. Боровинский А. М. Алгоритмы действия сотрудника ДПС полиции при несении службы на постах и маршрутах патрулирования по обеспечению ООП и ОБ, а также профилактики нарушений ПДД // Актуальные вопросы транспортной безопасности: материалы межведомственной научно-практической конференции, Иркутск, 29 ноября 2019 г. Иркутск: Восточно-Сибирский институт Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2019. С. 20–24.
6. Бадиков Д. А. Некоторые аспекты подготовки иллюстрационной таблицы к протоколу осмотра места происшествия // Закон и право. 2022. № 3. С. 131–133.
7. Иванова Е. С., Рязанцев Е. Н. Особенности тактических действий и соблюдения мер личной безопасности сотрудников ДПС ГИБДД при преследовании и остановке транспортных средств // Актуальные проблемы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): материалы межведомственной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 26 февраля 2019 г. / составители: А. В. Вашкевич, А. В. Ефимовский. СПб.: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2019. С. 152–156.

8. Морозова Н. В., Васюков В. Ф., Чаплыгина В. Н. Некоторые аспекты криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений как основополагающего структурного элемента методики расследования ДТП // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования: сборник материалов XVI международной научно-практической конференции, к 100-летию со дня рождения В. В. Лукьянова, Орёл, 21–22 апреля 2022 г. Т. 1. Орёл: Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2022. С. 255–260.
9. Сретенцев Д. Н. К вопросу об использовании дистанционно управляемых летательных аппаратов с камерой в следственном осмотре // Библиотека криминалиста 2016. № 4 (27). С. 177–180.
10. Бадиков Д. А., Гришечкина Д. А. Применение фото- и видеозаписи в расследовании преступлений // Уголовно-процессуальные и криминалистические проблемы борьбы с преступностью: сборник научных статей. Орёл: Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2023. С. 12–16.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Бадиков Дмитрий Алексеевич. Кандидат юридических наук. Доцент кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, технико-криминалистические средства, сотрудник дорожно-патрульной службы, технико-криминалистические средства.

Барышников М. В.

ЕВРОПЕЙСКИЕ ПОДХОДЫ К САНКЦИЯМ ЗА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Статья посвящена анализу существующих систем санкций за нарушения правил дорожного движения в европейских странах и их воздействию на права участников дорожного движения. В условиях отсутствия единой системы наказаний в Европе каждая страна устанавливает свои правила, учитывающие культурные, экономические и менталитетные особенности населения. Статья подчёркивает, что различия в системах наказаний могут существенно влиять на безопасность дорожного движения, а также призывает к необходимости дальнейшего изучения и возможной гармонизации подходов к регулированию дорожного движения в Европе.

В настоящее время отдельное внимание уделяется вопросам безопасности дорожного движения. Так, изучая юридическую литературу в данной области исследования, приходим к выводу о том, что существует несколько важных со-

ставляющих – практическая деятельность, и скоординированность действий различных специалистов. В результате всё это благоприятствует появлению грамотной и эффективной концепции безопасности дорожного движения [5, с. 109].

Установление ограничений зачастую не будет иметь никакого влияния на обеспечение безопасности дорожного движения, если не гарантировано принудительное выполнение данных ограничений, наиболее часто выражающееся в применении негативных санкций в отношении лица, совершившего правонарушение. На данный момент в государствах Европы отсутствует единая система санкций за нарушения Правил дорожного движения и вся процедура привлечения к ответственности, размеры и виды наказаний регулируются в соответствии с национальным законодательством соответствующих стран. При этом, безусловно, учитывается менталитет народа, а также культурные и экономические особенности стран.

А. И. Смоляков в своей работе отмечает, что «обеспечение безопасности дорожного движения в большинстве зарубежных стран так же, как и в Российской Федерации, осуществляется, прежде всего, путём использования метода административно-правового принуждения. При этом набор основных средств, с помощью которых обеспечивается должное поведение управляемых субъектов в рассматриваемой области, в подавляющем большинстве случаев совпадает» [1, с. 131].

Основными видами наказаний на территории государств Европы являются административный штраф и лишение права управлением транспортным средством. Как писал в своей работе П. Г. Андреев, низкий уровень административных штрафов, по сравнению с европейскими странами, их статичность вне зависимости от уровня инфляции несколько отдаляет от достижения основной цели административного наказания, предусмотренной статьей 3.1 КоАП РФ, как меры предупреждения совершения новых правонарушений [6]. Административный штраф является самым распространённым видом санкций и подразумевает под собой выплату определённой суммы денежных средств лицом, нарушившим правила дорожного движения, в пользу государства. Размер административного штрафа зависит от двух основных факторов:

- от уровня экономического развития государства, на территории которого было совершено правонарушение;
- от тяжести совершённого правонарушения.

В большинстве государств Европы, как и в Российской Федерации, размер административного штрафа за совершённое правонарушение закреплён в соответствии с национальным законодательством, при этом размер санкции определяется в конкретной денежной сумме или же в установленном диапазоне. Исключением из данного правила является Финляндия, где, помимо фиксированного размера штрафа, за более серьёзные правонарушения установлена система штрафов по дневному тарифу, который рассчитывается из месячного заработка правонарушителя. Также в ряде европейских стран, если лицо признаёт свою вину и оплачивает штраф сразу или в течение установленного срока, то правонарушителю предоставляется скидка. Так, во Франции, если лицо признаёт свою вину и оплачивает административный штраф в течение 15 дней, то сумма выплаты сокращается в 1,5 раза. Схожая ситуация в Королевстве Испания, где право-

нарушителю предоставляют 20 дней, в течение которых действует 50-процентная скидка. Следует отметить, что на территории Российской Федерации действует аналогичная система.

Говоря об административном штрафе за превышение скорости движения транспортного средства, следует отметить, что почти во всех государствах Европы, в отличие от Российской Федерации, существует следующее разделение:

- административный штраф за превышение скорости транспортного средства на территории населённого пункта;
- административный штраф за превышение скорости транспортного средства вне населённого пункта.

Так, например, во Франции сумма штрафа за превышение скорости движения транспортного средства менее чем на 20 км/ч вне населённого пункта будет составлять 68 евро, в то время как за аналогичное правонарушение на территории населённого пункта размер штрафа повышается до 135 евро.

Хотелось отдельно выделить штрафную систему Финляндии. Как указывалось ранее, на территории данного государства, помимо фиксированного размера административного штрафа, действует система, определяющая сумму штрафа в соответствии с заработком правонарушителя, называемая «дневным тарифом». Дневной тариф рассчитывается по следующей формуле: из месячного дохода лица, оставшегося после уплаты всех налоговых сборов, вычитается 255 евро, после этого получившееся значение делят на 60. При расчёте суммы штрафа также учитывается количество детей, находящихся на иждивении правонарушителя. Так, за каждого ребёнка из суммы дневного тарифа вычитается 3 евро. Однако следует учитывать, что минимальная сумма дневного тарифа установлена в размере 6 евро.

Рассмотрим в качестве примера размеры штрафов за превышение скорости движения транспортного средства в Финляндии [2, с. 41–42]:

- от 1 км/ч до 10 км/ч на территории населённого пункта размер штрафа составляет 100 евро;
- от 11 км/ч до 15 км/ч на территории населённого пункта размер штрафа составляет 170 евро, вне населённого пункта размер снижается до 140 евро;
- от 16 км/ч до 20 км/ч на территории населённого пункта размер штрафа составляет 200 евро, вне населённого пункта штраф аналогичен;
- от 21 км/ч до 23 км/ч на территории населённого пункта размер штрафа составляет 12 дневных тарифов, вне населённого пункта размер штрафа снижается до 10 дневных тарифов;
- за превышение скорости движения транспортного средства от 24 км/ч до 26 км/ч на территории населённого пункта размер штрафа составляет 14 дневных тарифов, вне населённого пункта размер штрафа снижается до 12 дневных тарифов;
- за превышение скорости движения транспортного средства от 27 км/ч до 29 км/ч на территории населённого пункта размер штрафа составляет 16 дневных тарифов, вне населённого пункта размер штрафа снижается до 14 дневных тарифов;
- за превышение скорости движения транспортного средства от 30 км/ч до 32 км/ч на территории населённого пункта размер штрафа составляет 18 днев-

ных тарифов, вне населённого пункта размер штрафа снижается до 16 дневных тарифов;

- за превышение скорости движения транспортного средства от 33 км/ч до 35 км/ч на территории населённого пункта размер штрафа составляет 20 дневных тарифов, вне населённого пункта размер штрафа снижается до 18 дневных тарифов;

- за превышение скорости движения транспортного средства от 36 км/ч до 38 км/ч на территории населённого пункта размер штрафа составляет 22 дневных тарифа, вне населённого пункта размер штрафа снижается до 20 дневных тарифов;

- за превышение скорости движения транспортного средства от 39 км/ч до 41 км/ч на территории населённого пункта размер штрафа составляет 24 дневных тарифа, вне населённого пункта размер штрафа снижается до 22 дневных тарифов;

- за превышение скорости движения транспортного средства от 42 км/ч до 44 км/ч на территории населённого пункта размер штрафа составляет 26 дневных тарифов, вне населённого пункта размер штрафа снижается до 24 дневных тарифов;

- за превышение скорости движения транспортного средства от 45 км/ч до 47 км/ч на территории населённого пункта размер штрафа составляет 28 дневных тарифов, вне населённого пункта размер штрафа снижается до 26 дневных тарифов;

- за превышение скорости движения транспортного средства от 48 км/ч до 50 км/ч на территории населённого пункта размер штрафа определяется согласно судебному решению, вне населённого пункта размер штрафа составляет 28 дневных тарифов;

- за превышение скорости движения транспортного средства свыше 50 км/ч на территории населённого пункта и вне населённого пункта размер штрафа определяется согласно судебному решению.

Также при превышении скорости более чем на 32 км/ч на территории населённого пункта и 35 км/ч вне населённого пункта лицо дополнительно лишается права управления транспортным средством на срок от 1 до 6 месяцев.

В Австрии размер санкции за состояние алкогольного опьянения зависит от объёма содержания алкоголя в крови:

- если содержание алкоголя в крови равно значению от 0,5 промилле до 0,79 промилле, то лицо подвергается административному штрафу от 300 евро до 3 700 евро, а если водитель совершит данное правонарушение 3 раза за 2 года, то его лишают права управления транспортным средством;

- если содержание алкоголя в крови равно значению от 0,8 промилле до 1,19 промилле, то лицо подвергается административному штрафу от 800 евро до 3 700 евро и лишению права управления транспортным средством на срок 1 месяц, а в случае повторного правонарушения срок будет увеличен до 3 месяцев;

- если содержание алкоголя в крови равно значению от 1,2 промилле до 1,59 промилле, то лицо подвергается административному штрафу от 1 200 евро до 4 400 евро и лишению права управления транспортным средством на срок 4 месяца;

– если содержание алкоголя в крови превышает значение 1,6 промилле, то лицо подвергается административному штрафу от 1 600 евро до 5 900 евро и лишению права управления транспортным средством на срок 6 месяцев [3].

Помимо назначения штрафов, при нарушении Правил дорожного движения в ряде государств Европы на сегодняшний день действует балльная система. Водителю, нарушившему правила дорожного движения, помимо основной санкции, начисляют (аннулируют) баллы, если в течение определённого периода наберётся достаточное количество баллов, то лицо отстраняют от управления транспортным средством. На сегодняшний день балльная система введена в таких государствах, как Итальянская республика Королевство Испания, Королевство Норвегия, Латвийская республика, Республика Мальта, Румыния, Федеративная Республика Германия, Чешская Республика.

На данный момент принято выделять 2 вида балльных систем в Европе:

– накопительная балльная система, когда лицу начисляются баллы за нарушение правил дорожного движения (Федеративная Республика Германия и Чешская Республика);

– списывающая балльная система, когда у лица аннулируют баллы за нарушение правил дорожного движения (Итальянская Республика и Королевство Испания).

При этом хотелось бы отметить, что на территории Российской Федерации в период с 1993-го по 1997 год действовала накопительная балльная система учёта правил дорожного движения, которая была закреплена в примечании к статье 118.1. Кодекса РСФСР об административных правонарушениях. Как отмечает А. И. Смоляков, за период действия рассматриваемой статьи было отмечено стабильное ежегодное сокращение как количества дорожно-транспортных происшествий, так и числа лиц, в них пострадавших и погибших. Число погибших, в частности, сократилось с 37 120 до 27 665 человек. При этом снижение числа ДТП наблюдалось на фоне значительного роста автомобильного парка, увеличившегося за период с 1992-го по 1997 год с 15,64 миллиона до 22,54 миллиона единиц, в том числе легковых автомобилей – с 11 миллионов до 17,6 миллиона [1, с. 135].

В Федеративной Республике Германия, если лицо превышает максимально допустимую скорость движения транспортного средства за пределами населённого пункта на значение от 21 до 40 км/ч, то, помимо административного штрафа, размер которого будет составлять от 70 до 120 евро, будет начислен 1 штрафной балл, а в случае если превышение скорости будет более 40 км/ч – 2 штрафных балла, а также лицо подвергается административному штрафу от 160 до 600 евро и лишению права управления транспортным средством на срок от 1 до 3 месяцев. Однако если водитель превысил скорость более чем на 30 км/ч на территории населённого пункта, лицо подвергается административному штрафу от 160 до 680 евро и лишается права управления транспортным средством, а также начисляются 2 штрафных балла [4].

Если водитель набирает 8 штрафных баллов, то его лишают водительских прав на срок от 6 месяцев. Восстановить водительское удостоверение можно только после прохождения медико-психического обследования, широко известного как «Идиотен-тест». Пройти данное обследование можно только после по-

сещения 40 занятий с психологом, общая стоимость которых составит 4 000 евро.

Таким образом, из вышесказанного целесообразно сделать вывод о том, что размеры применяемых санкций за нарушение правил дорожного движения между государствами Европы имеют ряд различий, что непосредственно связано с национальным законодательством, которое устанавливается с учётом менталитета народа, а также с культурными и экономическими особенностями государства.

1. Смоляков А. И. Административно-правовое принуждение и поощрение в системе государственно-правовых методов обеспечения безопасности дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. Орел, 2014. 191 с.
2. Финляндия. Платные дороги. ПДД и штрафы [Электронный ресурс]. URL: <https://autotraveler.ru/finland/#speed-limit>.
3. Правила дорожного движения в Австрии [Электронный ресурс]. URL: <https://imin-austria.com/ru/blog/traffic-regulations-in-austria>.
4. Дорожные штрафы в Германии, во что обойдется нарушение правил [Электронный ресурс]. URL: <https://rusverlag.de/2022/04/07/88873/dorozhnye-shtrafy-germanii-0704a.htmlnii>.
5. Афонин В. В. О роли органов внутренних дел в обеспечении безопасности дорожного движения на современном этапе // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2021. № 1 (86). С. 109–113. EDN OBGDI.
6. Литвинов А. В., Андреев П. Г. Административная ответственность за превышение установленной скорости движения // Вестник Белгородского юридического института МВД России имени И. Д. Путилина. 2024. № 3. С. 43–48. EDN EWTMXG.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Барышников Максим Валерьевич. Кандидат юридических наук. Доцент кафедры специальной подготовки.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, правила дорожного движения, правонарушения, административный штраф, лишение права на управление транспортного средства, превышение скорости, европейские страны.

Бекмурзинова К. К.

УЧАСТИЕ ГРАЖДАН В ВЫЯВЛЕНИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В данной статье рассматривается и обосновывается необходимость разработки специального программного обеспечения с целью вовлечения граж-

дан в выявление административных правонарушений в целях обеспечения безопасности дорожного движения.

Ежедневно сотни тысяч людей нарушают правила дорожного движения. Большинство подобных нарушений выявляется и фиксируется как с помощью специального технического обеспечения, так и административно-юрисдикционными органами непосредственно, но оставшаяся часть нарушений правил дорожного движения всё же остаётся латентной. Выявление латентных нарушений правил дорожного движения, а также работа с обществом, направленная на повышение правовой культуры населения, являются основополагающими элементами предупреждения дорожно-транспортной аварийности.

В данном контексте следует отдельно отметить тот факт, что сотрудники структурных подразделений Госавтоинспекции МВД России имеют право и обязаны осуществлять мероприятия, которые непосредственно влияют на безопасность дорожного движения, снижают уровень аварийности, тяжесть последствий при ДТП и таким образом реализуют задачи государства в области безопасности дорожного движения [3, с. 110]. Кроме того, активное взаимодействие Госавтоинспекции с гражданами направлено не только на повышение эффективности профилактических мер, но и на дисциплину участников дорожного движения. Основными нарушениями, выявляемыми гражданами, являются неправильная стоянка автомобиля, движение транспортных средств на запрещающие знаки дорожного движения, управление транспортным средством водителем в состоянии алкогольного опьянения и др. На протяжении последних нескольких лет роль общественности в выявлении и пресечении фактов управления транспортным средством лицами, находящимися в состоянии алкогольного опьянения, возрастает, взаимодействие по передаче информации о таких правонарушителях осуществляется различными способами (через телефон, социальные сети, сообщение через службу 112) [1].

В соответствии с ФЗ от 10 декабря 1995 года № 196 «О безопасности дорожного движения», ФЗ от 2 апреля 2014 года № 44 «Об участии граждан в охране общественного порядка» каждый участник дорожного движения обязан соблюдать правила дорожного движения и содействовать обеспечению безопасности на дорогах. Кроме того, в соответствии с ФЗ от 2 мая 2006 года № 59 «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации» каждый гражданин имеет право обращаться в органы государственной власти с заявлением о фактах административных правонарушений. Таким образом, законодательно предусмотрена активная роль граждан в выявлении административных правонарушений с целью обеспечения общественного порядка на дорогах.

Как правило, все выявляемые гражданами административные правонарушения в области дорожного движения фиксируются на имеющиеся у них смартфоны, с помощью фото- и видеофиксации, а также специально установленным программным обеспечением (например, на территории Республики Татарстан «Народный инспектор»).

Региональными органами исполнительной власти вводятся различного рода поощрения граждан о фактах нарушения правил дорожного движения, в частности за управление транспортным средством в состоянии опьянения (в Респу-

лике Коми, Вологодской, Мурманской, Нижегородской областях, ЯНАО и Марий Эл вознаграждение от 3 до 5 тыс.). Соседние государства также развивают политику, направленную на выявление гражданами нарушений правил дорожного движения. Так, в Республике Казахстан внесён проект закона «О профилактике правонарушений», в котором закреплено право граждан добровольно принимать участие в охране общественного порядка. В качестве поощрения граждане могут рассчитывать не только на объявление благодарности и награждение грамотой, а на вполне осязаемые бонусы. «Денежные вознаграждения от суммы взысканного с нарушителя штрафа или льготы по решениям местных исполнительных органов (бесплатный проезд на общественном транспорте, право на бесплатную парковку и т. д.)». Вводимые меры поощрения для граждан не всегда являются эффективными, поскольку многие граждане всё же не сообщают о совершаемых правонарушениях, аргументируя нежеланием участия в процессуальных действиях, затрачивающих личное время.

Активное участие граждан в выявлении нарушений правил дорожного движения, применяемые меры стимулирования говорят об актуальности данного направления и необходимости разработки специального программного обеспечения, которое бы позволило фиксировать административные правонарушения в области дорожного движения с помощью фото- и видеофиксации на смартфонах граждан [2] и использовать полученные данные при привлечении правонарушителей к административной ответственности с использованием особого порядка привлечения к административной ответственности.

Выявление гражданами административных правонарушений в области дорожного движения является важным элементом в системе предупреждения дорожно-транспортных происшествий и обеспечения безопасности на дорогах.

1. Никулин Е. Д., Сергунова А. С. Роль общественности в выявлении административных правонарушений в области дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2022. № 2. С. 38–43.
2. Амеличкин А. В., Исаев М. М. Использование специального программного обеспечения для мобильных устройств в целях повышения эффективности обеспечения безопасности дорожного движения // NB: Административное право и практика администрирования. 2020. № 3.
3. Афонин В. В. О роли органов внутренних дел в обеспечении безопасности дорожного движения на современном этапе // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2021. № 1 (86). С. 109–113. EDN OBGDI.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Бекмурзинова Камила Кайратовна. Преподаватель кафедры административного права и административной деятельности ОВД.

Омская академия МВД России.

644092, Российская Федерация, г. Омск, ул. Комарова, 7.

Ключевые слова: производство по делам об административных правонарушениях, участие граждан, дорожное движение, цифровизация, привлечение к административной ответственности.

Белевский Р. А.

ИНФОРМАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ЦИФРОВУЮ ЭПОХУ: ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ И ВЫЗОВЫ

В статье рассматриваются правовые аспекты обеспечения информационной безопасности в Российской Федерации. Анализируются ключевые нормативно-правовые акты, регулирующие защиту информации, включая Конституцию РФ, федеральные законы «Об информации, информационных технологиях и о защите информации», «О персональных данных» и «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации». Подчёркивается значимость правовой регламентации в условиях цифровизации общества и роста киберпреступности.

В условиях современного общества информация приобретает статус значимого ресурса, требующего правовой защиты, поскольку неправомерные действия, направленные на её использование, модификацию или уничтожение, способны причинить ущерб интересам личности, общества и государства.

Согласно российскому законодательству, под информацией понимаются сведения (сообщения, данные) вне зависимости от формы их представления [2]. Исходя из этого, информационная безопасность представляет собой систему правовых, организационных и технических мер, направленных на защиту таких сведений от актуальных угроз.

Информационная безопасность является составной частью национальной безопасности Российской Федерации, обеспечивая защищённость личности, общества и государства от внутренних и внешних информационных угроз. Данный институт направлен на реализацию конституционных прав и свобод граждан, сохранение суверенитета, территориальной целостности, обеспечение устойчивого социально-экономического развития, а также обороноспособности и безопасности государства [8, с. 58].

В рамках правового регулирования информационная безопасность охватывает вопросы обеспечения конфиденциальности, целостности и доступности информации, а также защиты от рисков, связанных с её сбором, хранением, обработкой и передачей.

Современный уровень информатизации ставит задачи обеспечения информационной безопасности в число приоритетных направлений государственной политики, поскольку информационные ресурсы задействованы во всех сферах общественной жизни, а активное использование гражданами социальных сетей и интернет-платформ увеличивает объём передаваемых персональных данных. Актуальность данной проблемы подтверждается статистикой роста преступлений, совершаемых с применением информационно-телекоммуникационных тех-

нологий. Согласно официальным данным МВД России, каждое третье преступление связано с использованием таких технологий. В 2024 году количество зарегистрированных преступлений данной категории увеличилось на 29,7 % по сравнению с 2023 годом, при этом раскрываемость указанных преступлений выросла на 21 % [10].

Правовое обеспечение информационной безопасности включает совокупность нормативно-правовых актов, регламентирующих вопросы обработки, хранения и передачи информации, а также установление мер, направленных на защиту информационных ресурсов. В данную систему входят правовые нормы и стандарты, определяющие порядок сбора, обработки, хранения и передачи сведений, а также механизмы предотвращения и пресечения угроз в данной сфере.

Правовое регулирование информационной безопасности в Российской Федерации основывается на положениях Конституции Российской Федерации, закрепляющей право каждого гражданина свободно осуществлять поиск, получение, передачу, производство и распространение информации любыми законными способами.

В то же время конституционные нормы устанавливают пределы информационной свободы, исключая возможность неправомерного использования сведений, полученных незаконным путём либо не предназначенных для конкретного субъекта. Особую правовую значимость в данном контексте имеют нормы, регламентирующие защиту персональных данных и частной жизни граждан. В частности, Конституция Российской Федерации прямо запрещает сбор, хранение, использование и распространение информации о частной жизни лица без его согласия, за исключением случаев, предусмотренных федеральным законодательством.

Перечень сведений, относящихся к государственной тайне, определяется на основании соответствующих федеральных законов и иных нормативных правовых актов, регулирующих порядок их защиты и использования. Таким образом, правовое обеспечение информационной безопасности представляет собой баланс между правом граждан на доступ к информации и необходимостью защиты интересов личности, общества и государства [1].

Исследуя различные источники, следует отметить, что защита информации преследует ряд целей, в частности:

- недопущение утечки, воровства, утраты, искажения и фальсификации информации;
- защита от информационных угроз личности, общества и государства (обеспечение конституционного права граждан на сохранение личной тайны);
- сохранность государственной тайны, документации в соответствии с законодательством [9, с. 28].

Достижение этих целей осуществляется с помощью законодательной регламентации мероприятий по обеспечению информационной безопасности. Одним из основных нормативных актов является Федеральный закон «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» [2]. В данном законе регулируются отношения, возникающие при необходимости защиты информации. Он устанавливает основные понятия, используемые в данной области, принципы, на основании которых осуществляется защита информации.

Ввиду того что в настоящее время вся основная инфраструктура государства использует компьютерные технологии для хранения и обработки данных, значимым является Федеральный закон «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации» [3]. Он устанавливает требования к компаниям и организациям, работающим в сфере информационных технологий, определяет меры по предотвращению и реагированию на кибератаки. Закон устанавливает обязанности по защите информационной инфраструктуры, включая установку средств защиты, регулярное обновление программного и аппаратного обеспечения, обучение сотрудников по безопасности информации, осуществление контроля за доступом к данным и многие другие аспекты.

Федеральный закон «О персональных данных» регулирует сбор, хранение, использование, обработку и защиту персональных данных граждан [4]. Он устанавливает правила и требования, которым должны соответствовать организации и лица, осуществляющие обработку персональных данных, чтобы обеспечить их конфиденциальность, целостность и доступность. Закон регулирует передачу персональных данных третьим лицам, в том числе за пределы страны.

Важность защиты информации подтверждается существованием ответственности за совершение правонарушений и преступлений в области информационной безопасности. Такая ответственность установлена Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях и Уголовным кодексом Российской Федерации. Административная ответственность полагается за нарушение законодательства в области персональных данных, нарушение правил защиты информации, разглашение информации с ограниченным доступом и т. д. [5] Уголовно наказуемыми являются незаконный доступ к информации, создание и использование вредоносных программ, неправомерное воздействие на критическую информационную инфраструктуру Российской Федерации и др. [6]

Стоит отметить и Указ Президента, который утверждает Доктрину информационной безопасности [7]. Данный документ содержит систему официальных взглядов на обеспечение национальной безопасности Российской Федерации в информационной сфере.

Названные документы – это лишь малая часть того правового поля, которое обеспечивает информационную безопасность. Учитывая тот факт, что информационно-телекоммуникационные технологии довольно прочно вошли в жизнь современного человека и без них уже не обходится ни одна сфера деятельности, защита необходима.

Нами были рассмотрены ключевые аспекты правового обеспечения информационной безопасности в Российской Федерации. Информационная безопасность – это неотъемлемый элемент национальной безопасности, обеспечивающий защиту личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз. Проанализированы основные нормативно-правовые акты, регулирующие эту сферу, включая Конституцию РФ, федеральные законы и подзаконные акты.

Подчёркнута важность правовой регламентации защиты информации в условиях цифровизации общества и роста преступлений, совершаемых с использованием информационно-телекоммуникационных технологий. Приведены меры по обеспечению конфиденциальности, целостности и доступности данных, а также обозначены угрозы и правовые механизмы их предотвращения.

Информационная безопасность – это структурный элемент национальной безопасности, требующий постоянного совершенствования нормативно-правовой базы с учётом технологического прогресса и роста киберугроз.

Современное законодательство в области защиты информации охватывает ключевые направления, включая защиту персональных данных, обеспечение безопасности критической информационной инфраструктуры и борьбу с киберпреступностью. Однако требуется дальнейшая детализация норм, регулирующих защиту данных в условиях искусственного интеллекта и больших данных.

Правоприменительная практика показывает необходимость усиления контроля за соблюдением законодательства в сфере информационной безопасности, а также развития цифровой грамотности граждан.

Обеспечение информационной безопасности невозможно без комплексного подхода, включающего правовые, технические и организационные меры.

В последние годы государство придаёт большое значение организации и осуществлению мероприятий, направленных на совершенствование системы обеспечения безопасности дорожного движения. Современное состояние безопасности дорожного движения не только на дорогах России, но и в мире представляет реальную опасность для демографии и национальной безопасности государств. Если исходить из масштабов наносимого вреда, аварийность на дорогах уже признана Организацией Объединённых Наций основной угрозой современности [11, с. 67].

Таким образом, правовое обеспечение информационной безопасности требует постоянного развития и адаптации к меняющимся реалиям цифровой эпохи. Комплексный подход, включающий правовые, технические и образовательные меры, позволит эффективно защищать информационные ресурсы и снизить риски, связанные с цифровыми угрозами.

1. Конституция Российской Федерации [Электронный ресурс]: принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. (с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 1 июля 2020 г.) / Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru>.

2. Об информации, информационных технологиях и о защите информации: Федер. закон Рос. Федерации от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ (в ред. от 12 декабря 2023 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2006. № 31 (1 ч.), ст. 3448.

3. О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации: Федер. закон Рос. Федерации от 26 июля 2017 г. № 187-ФЗ (в ред. от 10 июля 2023 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2017. № 31 (ч. I), ст. 4736.

4. О персональных данных: Федер. закон Рос. Федерации от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ (в ред. от 6 февраля 2023 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2006. № 31 (1 ч.), ст. 3451.

5. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (в ред. от 11 марта 2024 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 1 (ч. 1), ст. 1.

6. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (в ред. от 23 марта 2024 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 25, ст. 2954.
7. Об утверждении Доктрины информационной безопасности Российской Федерации: Указ Президента Рос. Федерации от 5 декабря 2016 г. № 646 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2016. № 50, ст. 7074.
8. Вострецова Е. В. Основы информационной безопасности: учебное пособие для студентов вузов. Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та, 2019. С. 58.
9. Полякова Т. А., Бойченко И. С. Особенности взаимодействия и правового обеспечения информационной безопасности в единой биометрической системе в Российской Федерации // Правовая политика и правовая жизнь. 2023. № 3. С. 26–34.
10. Краткая характеристика состояния преступности в Российской Федерации за январь–декабрь 2023 года [Электронный ресурс]. URL: <https://мвд.рф/reports/item/47055751> (дата обращения: 03.04.2024).
11. Афонин В. В. Некоторые проблемы административно-правового регулирования сферы обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2018. № 2 (52). С. 67–70. EDN RUHLOP.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Белевский Роман Александрович. Кандидат юридических наук. Старший преподаватель кафедры информационных технологий в деятельности ОВД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: информационная безопасность, правовое регулирование, киберугрозы, защита данных, законодательство РФ, персональные данные, национальная безопасность.

Беляева О. В.

ЦИФРОВИЗАЦИЯ В СИСТЕМЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В данной статье рассматривается процесс цифровизации в Государственной автоинспекции. Приводятся наглядные примеры онлайн-сервисов, применяемых в Госавтоинспекции, и положительный опыт цифровизации в её работе.

В настоящее время цифровизация получила широкое распространение во всех сферах жизни общества. Без использования информационных технологий невозможно представить ни один рабочий день современного человека. Компьютерные возможности оказывают колоссальное влияние на эффективность развития института прав человека. Неотчуждаемые, основополагающие конституционные права человека и гражданина, такие как право на свободу слова, веро-

исповедание, тайну переписки, телефонных переговоров, неприкосновенность частной жизни, свободу информации и многие другие, подвергаются значительным угрозам ввиду скоротечной информатизации общественной жизни.

Влияние информационного прогресса на защищённость прав человека двояко. С одной стороны, компьютеризация общественной жизни ускоряет обмен, копирование, передачу информации, тем самым создавая непосредственные предпосылки возникновения угроз.

Следует отметить, что и Госавтоинспекция не отстаёт от положительного опыта цифровизации, эффективно применяя её в работе. В частности, внедрено немалое количество достаточно полезных сервисов для водителей. В этой связи необходимо отметить работу официального сайта гибдд.рф, а также портала государственных услуг, на котором достаточно быстро можно проверить наличие и оплату штрафов, водительские права и собственно сам автомобиль. При этом с каждым годом возможности цифровизации в Государственной автоинспекции постоянно пополняются. Например, появилась такая возможность, как использование QR-кодов для проверки Свидетельств о регистрации транспортного средства (СТС), а также удостоверений прав на управление транспортным средством.

Цифровая эволюция оказывает содействие и в борьбе угрозами, осуществляет поиск наиболее эффективных способов по их недопущению и (или) преодолению. Так, в Госавтоинспекции совершенствуются системы контроля нарушений правил дорожного движения (ПДД), учёта организованных перевозок групп детей автобусами, проверки операторов техосмотра. Таким образом, можно сказать, что цифровизация в этом ведомстве идёт полным ходом.

Процесс цифровизации и его влияние на жизнь каждого российского гражданина неоспоримы. В национальной и мировой правовых системах на повестке дня сегодня стоит вопрос о внедрении информационных технологий в те области, где это представляется целесообразным и эффективным. Но, данная тенденция вызывает и ряд проблем. Ведь полноценно защитить свои права в телекоммуникационной сети Интернет довольно-таки сложно.

Сегодня достаточно популярными являются инструменты для осуществления проверки информации о водителях, о транспортных средствах, которые доступны на официальном сайте Госавтоинспекции. Следует отметить, что этим сайтом пользуются достаточно часто. Так, только за 2023 год более 1 млрд раз использовали сайт по проверки штрафов, а это порядка 3 млн запросов в сутки. Подобная услуга есть и на портале госуслуг, а также и в мобильном приложении. При этом, помимо информации через портал госуслуг, есть возможность получить цифровую копию постановления и фотографию PDF-файлом.

Официальный сайт Госавтоинспекции и портал госуслуг дают возможность проверить автомобиль по VIN-коду, а также историю регистрационных действий и сведения о нахождении автомобиля в розыске или в залоге у банка. Эта услуга также является очень популярной среда населения, особенно при покупке поддержанного автомобиля. Следует обратить внимание и на возможность получения информации о ДТП с участием автомобиля и о выданной диагностической карте.

По данным официального сайта Госавтоинспекции, только 2023 году поступило и обработано порядка 630 млн запросов о данных автотранспортных

средств и их регистрации, более 480 запросов об их участии в дорожно-транспортных происшествиях и порядка 147 запросов о нахождении автомобиля в розыске.

Следует отметить, что с помощью сервисов цифры в 2023 году 145 тыс. пользователей поверили автомобили.

В Госавтоинспекции уточняют, что в перспективе можно будет получать юридически значимые выписки обо всех зарегистрированных на граждан или юридических лиц транспортных средствах. Или, наоборот, выписки о том, что таковых автомобилей во владении нет [1]. Такие документы могут понадобиться в банке, налоговой или социальной службе.

Ещё один пример применения цифровой системы. Так, через цифровую систему «Витрина данных», которая введена в эксплуатацию уже с 1 июля 2022 года, упрощено межведомственное взаимодействие. Например, Министерство труда может получить сведения о транспортных средствах, зарегистрированных на граждан, которые претендуют на социальные выплаты.

Помимо указанных услуг, с помощью цифровых систем можно прекратить регистрацию проданного транспортного средства, не посещая Госавтоинспекцию. Данной услугой воспользовались уже порядка 1,7 млн российских граждан. Также на сайтах Госавтоинспекции и Госуслуг можно оформить в электронном виде электронные договоры купли-продажи транспортного средства, что является наиболее удобным, при этом исключаются ситуации получения штрафов прежним владельцем транспортного средства, уже ему не принадлежащего.

Особый интерес для собственников автомобильных средств может представлять мобильное приложение «Госуслуги.Авто», учитывая стремительно растущий парк автомобилей, изменение их технических характеристик, постоянную трансформацию дорожно-уличной сети [2]. Данное приложение позволяет сгенерировать QR-код на СТС и водительское удостоверение, которое можно предъявлять инспекторам, у которых для считывания есть планшеты с камерой и специальным софтом.

У Госавтоинспекции существуют и другие онлайн-сервисы, в частности:

- на официальном сайте гибдд.рф существует постоянно обновляемая интерактивная карта дорожных камер: можно найти любой комплекс, посмотреть его координаты, модель и выяснить список фиксируемых нарушений. Сейчас в России функционирует более 43 тыс. камер – все они нанесены на карту;

- на официальном сайте гибдд.рф и портале госуслуг есть сервис по проверке водительских прав. С его помощью автотранспортные компании и перевозчики могут проверить статус удостоверений (лишён/не лишён/срок выдачи) у нанимаемых или действующих работников. В 2022 году через сервис было проверено более 24 млн документов. В 2023 году сервисом проверки водительских удостоверений воспользовалось более 408 тыс. пользователей;

- на официальном сайте гибдд.рф также существует сервис по уведомлению об организованных перевозках групп детей автобусами (это обязанность школ и организаторов экскурсий, закреплённая в постановлении Правительства № 1527). Впоследствии планируется реализовать его также на базе портала госуслуг.

При всех положительных сторонах рассматриваемого вопроса следует учитывать и гарантию невмешательства государства, и распространение личных данных. Процесс цифровизации общественных отношений, в свою очередь, оказывает непосредственное влияние и на конституционные права и свободы граждан Российской Федерации, а также трансформацию их реализации и защиты. Безусловно, как таковая свобода слова представляет собой неотъемлемую часть демократического государства и свидетельствует о высоком уровне развития гражданского общества. Помимо этого, со стороны государства предоставляется свобода средств массовой информации (далее – СМИ). Но всё не так уж однозначно в процессе цифровизации, как это думается на первый взгляд. Его влияние на жизнь каждого российского гражданина неоспоримо. В национальной и мировой правовых системах на повестке дня сегодня стоит вопрос о внедрении информационных технологий в те области, где это представляется целесообразным и эффективным. Но данная тенденция вызывает и ряд проблем. Ведь полноценно защитить свои права в телекоммуникационной сети Интернет довольно-таки сложно.

Нельзя поспорить с тем, что современные цифровые технологии – полезный и актуальный ресурс. Сегодня в России внедрение «цифры» происходит в срочном порядке и довольно спешно. Международные организации поясняют, каким образом этические нормы в области прав человека используются в сетевом пространстве, публикуют рекомендации, руководящие принципы. В первую очередь подразумеваются документы о защите частной жизни в связи со сбором, хранением и передачей персональных данных [3, с. 10].

Ныне действующие редакции нормативных правовых актов и различные правовые концепции не успевают за стремительным развитием медиапространства. Ежедневно происходит усовершенствование возможностей социальных сетей. Именно они выступают той платформой, на которой граждане могут свободно высказывать своё мнение по тем или иным вопросам, касающимся любых сфер общественной жизни. Также при помощи них реализуется право на доступ к информации. Но такой широкий простор для беспрепятственного выражения своего мнения, являясь положительным аспектом жизни населения, одновременно влечёт и риски для государственной и общественной безопасности.

В данной области необходимо выработать ряд рекомендаций по улучшению реализации принципа свободы слова в эпоху цифровизации. К таковым можно отнести следующее. Во-первых, целесообразным представляется использование цифровых технологий в качестве инструмента либо орудия труда, но никак не средства создания виртуальной среды, подменяющей реальную жизнь [4, с. 112].

Таким образом, подводя итоги, стоит отметить, что, претендуя на роль «ведущего», «инновационного» государства, Россия должна стремиться к снижению затрат «человеческого ресурса», а также повышать роль цифровых процессов в деятельности как государственных, так и судебных органов. Несомненно, при этом планомерно усовершенствовать разработанные технологии с опорой на зарубежный опыт и апробировать их в условиях самобытной национальной правовой системы. Свобода слова в таких условиях крайне неоднозначна и многопланова. Но важно стремиться к обеспечению таких условий, при которых

не будет допущено нарушений в правах на свободу слова и доступа к информации и, как следствие, потери индивидуальности человека.

1. Сервисы Госавтоинспекции [Электронный ресурс]. URL: <https://мвд.рф/сервисы-гибдд> (дата обращения: 26.02.2025).
2. Алексеева Л. А. Историко-правовые аспекты становления безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2021. № 1 (4). С. 16–20.
3. Савина Л. Защита прав и свобод человека в цифровую эпоху // Слово в науке. 2023. № 11. С. 10–11.
4. Пивень В. П. Цифровое рабство или электронный рай // Век глобализации. 2018. № 4. С. 107–113.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

Беляева Ольга Васильевна. Кандидат юридических наук, доцент. Доцент кафедры государственно-правовых дисциплин.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: цифровизация, Госавтоинспекция, онлайн-сервисы, транспортные средства.

Бердышева С. Н.

ПРОБЛЕМЫ АДМИНИСТРАТИВНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обеспечение безопасности дорожного движения является одним из важнейших направлений деятельности государственных органов. На сегодняшний день недостаточно осуществляется профилактика и минимизация последствий дорожно-транспортных происшествий. В статье рассмотрены проблемы и пути совершенствования проблем административного регулирования обеспечения безопасности дорожного движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения является одним из главных направлений деятельности государства. Однако сфера безопасности дорожного движения имеет организационно-правовые проблемы. Это подтверждает и статистика дорожно-транспортных происшествий: 2022 год – 92 218 дорожно-транспортных происшествий, 2023 год – 96 768, 2024 год – 116 190.

В сфере обеспечения безопасности дорожного движения на сегодняшний день недостаточно внедрены цифровые технологии. Мы предлагаем активнее внедрять беспилотные летательные аппараты для надзора за обеспечением безопасности дорожного движения. Несмотря на то, что имеется распоряжение

Правительства от 25 марта 2020 года № 724-Р «О Концепции безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» и применение местами БПЛА в субъектах РФ, массовое применение данных средств возможно лишь после принятия соответствующей нормативной правовой регламентации. Мы соглашаемся с Д. А. Полетыкиным в вопросе о создании отдельного нормативного акта по применению беспилотных летательных средств в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, поэтому предлагаем принять для применения данных специальных технических средств Федеральный закон «Беспилотные летательные аппараты в обеспечении безопасности дорожного движения» [1]. Это позволит законно идентифицировать нарушителей дорожного движения с помощью БПЛА, выявлять незаконно припаркованные машины, собирать информацию в сфере безопасности дорожного движения, дисциплинировать субъектов дорожного движения.

Опубликование дорожно-транспортных происшествий и комментарии к ним, ведение блогов по дорожно-транспортным происшествиям можно классифицировать как отягчающий признак административных правонарушений. Поэтому считаем, что необходимо вести борьбу с распространением контента про дорожно-транспортные происшествия, которые влияют на психику (когда правонарушения совершаются специально, чтобы заработать деньги).

Для решения данной проблемы предлагаем дополнить статью 13.41 частью 7 следующего содержания: «Ведение провайдером хостинга, владельцем социальной сети или иным лицом, обеспечивающим размещение в информационно-телекоммуникационных сетях, в том числе в сети Интернет, информационного ресурса, имеющего целевой контент и публикующего частые видеозаписи нарушений правил дорожного движения, влечёт блокировку страниц граждан и наложение административного штрафа граждан в размере от двадцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей; на должностных лиц – от ста тысяч до двухсот тысяч рублей и закрытие сайта; на юридических лиц – от двухсот тысяч до четырёхсот тысяч рублей и блокировку сайта».

КоАП РФ закрепляет право на обжалование постановлений и решений по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, а также основания об отказе в возбуждении дела об административном правонарушении. Но обжаловать применение должностными лицами ОВД мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях и действий по составлению протокола об административном правонарушении КоАП РФ не закреплено. Отсутствие этого в законодательстве не позволяет в полной мере обеспечить реализацию закреплённого в части 1 статьи 45 Конституции РФ права граждан на защиту их прав и свобод. Гражданин может в любой момент оспорить решение сотрудника органов внутренних дел в суде. В настоящее время право обжалования действий должностных лиц органов внутренних дел по применению мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения и составлению протокола об административном правонарушении предусмотрено статьёй 53 Федерального закона «О полиции». В связи с этим предлагаем в КоАП РФ добавить статью 30.20 «Обжалование мер обеспечения производства по делу об административном

правонарушении» и предусмотреть порядок обжалования мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях и действий по составлению протокола об административном правонарушении в вышестоящий орган (должностному лицу) или в суд. Право подачи жалобы должно быть у лица, в отношении которого ведётся производство по делу об административном правонарушении, или его представителя в любой момент до вынесения постановления по делу об административном правонарушении. При этом установить сокращённый срок рассмотрения жалобы, а именно до пяти дней. Это позволит своевременно реагировать на неправомерные действия органов внутренних дел.

Считаем необходимым статью 27.1 КоАП РФ дополнить частью 3 «применение мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях обжалуется в соответствии с настоящим Федеральным законом».

Все вышеописанные предложения в области обеспечения безопасности дорожного движения ориентированы на повышение безопасности дорожного движения.

1. Полетыкин Д. А. Правовое регулирование использования беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации: текущее состояние и перспективы развития [Электронный ресурс] // Юридическая наука. 2023. № 9. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovoe-regulirovanie-ispolzovaniya-bespilotnyh-letatelnyh-apparatov-v-rossiyskoy-federatsii-tekushee-sostoyanie-i-perspektivy> (дата обращения: 16.03.2025).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Бердышева Светлана Николаевна. Старший преподаватель кафедры гражданско-правовых и уголовно-правовых дисциплин.

Некоммерческое образовательное частное учреждение высшего образования «Высшая школа управления» (ЦКО).

109472, Российская Федерация, г. Москва, ул. Ташкентская, 26, корп. 2, стр. 1, 2.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортные происшествия, цифровые технологии, обжалование действий должностных лиц.

Бирюкова М. С., Шукаева И. Н.

ЦИФРОВЫЕ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ПАРАДИГМЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ ИНТЕГРАЦИИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО И СОЦИАЛЬНОГО ЭФФЕКТА

Обеспечение быстрого и безопасного движения в современных городах требует применения комплекса мероприятий организационного характера по цифровизации технологий. Применение IT-технологий является наиболее эффек-

тивным методом в организации дорожного движения и позволяет избежать конфликтных ситуаций на улично-дорожной сети.

На сегодняшний день уровень дорожно-транспортных происшествий продолжает оставаться серьёзной проблемой для многих стран, что требует эффективных мер по обеспечению безопасности на автомобильных дорогах.

По данным Всемирной организации здравоохранения [2], дорожно-транспортные происшествия являются одной из ведущих причин смерти среди молодёжи и взрослых, поэтому внедрение цифровых технологий, таких как системы мониторинга, анализа данных и автоматизации управления движением, становится необходимым для снижения числа дорожных происшествий и повышения общей безопасности [1].

Цифровизация и развитие информационных технологий открывают новые возможности для оптимизации автоматизированных процессов управления дорожным движением. Интеграция экономического и социального эффекта в государственную политику позволяет не только улучшить безопасность на автомобильных дорогах, но и повысить качество жизни граждан.

Цифровые решения могут способствовать более эффективному распределению ресурсов, снижению затрат на конфликтные дорожные ситуации и улучшению инфраструктуры [4]. Современное законодательство требует от государственных структур адаптации к новым реалиям, связанным с цифровизацией, что создаёт необходимость в исследовании правовых аспектов внедрения цифровых решений в сферу дорожного движения и является важным для формирования эффективной государственной политики.

В современных реалиях опыт показывает, что внедрение цифровых технологий способствует повышению безопасности дорожного движения и созданию более комфортной и эффективной транспортной системы.

Цифровизация процессов управления дорожным движением является важным шагом в развитии современной транспортной системы, позволяющей сделать её более эффективной и безопасной. Внедрение цифровых технологий в сферу управления дорожным движением приводит к следующим достижениям:

- улучшение обмена информацией между участниками дорожного движения (водитель, пешеход, сотрудники Госавтоинспекции, диспетчерские службы);
- повышение точности и оперативности реагирования на нештатные ситуации;
- создание единой системы мониторинга дорожного движения с централизованным управлением;
- возможность прогнозирования пробок и аварий с целью своевременного принятия превентивных мер.

Однако цифровизация процессов управления дорожным движением сопровождается требованием для решения следующих аспектов:

- необходимостью в значительных инвестициях в информационные системы, оборудование и обучения сотрудников;
- решением вопросов безопасности данных и защиты от киберугроз;
- разработки и внедрения единых стандартов и протоколов для интеграции различных информационных систем;

– созданием систем управления дорожным движением с учётом особенностей региона, инфраструктуры и плотности движения.

Несмотря на вышеуказанные пробелы, цифровизация становится неизбежным процессом общественных отношений, обеспечивающих создание более интеллектуальной и эффективной транспортной системы в скором будущем [4].

Не всегда есть возможность построить новую дорогу или расширить существующую магистраль, поэтому решать проблему загруженных дорог необходимо с помощью современных технологий. Интеллектуальные транспортные системы призваны помочь в этом вопросе за счет эффективного управления светофорными объектами, средствами регулирования и мониторинга дорожного трафика, системами информирования участников движения о ситуации на дорогах [7].

Внедрение IT-решений в сфере безопасности дорожного движения, как правило, требует значительных финансовых вложений. Однако экономическая эффективность внедрённых IT-решений может быть оценена с помощью следующих факторов:

– снижение числа дорожно-транспортных происшествий и соответствующее уменьшение расходов на лечение пострадавших и ремонт транспортных средств;

– улучшение транспортной инфраструктуры за счёт оптимизации транспортных потоков, что приводит к уменьшению пробок и сокращению времени в пути;

– создание новых сервисов и бизнес-моделей на основе информации, сбора и обработки данных о дорожном движении.

Исследования показывают, что экономическая отдача от внедрения IT-решений в сферу безопасности дорожного движения может быть значительной, особенно в долгосрочной перспективе. Однако необходимо учитывать следующие моменты:

– не все IT-решения обладают одинаковой эффективностью и рентабельностью;

– в некоторых случаях внедрение IT-решений может требовать дополнительных расходов на обслуживание и обновление оборудования;

– для достижения максимальной экономической эффективности необходимо создавать комплексные решения, включающие в себя различные IT-решения и другие меры по повышению безопасности дорожного движения.

Экономическая эффективность IT-решений в сфере безопасности дорожного движения на сегодняшний день – сложный вопрос, требующий тщательного анализа и учёта всех факторов [4]. Тем не менее в целом внедрение IT-решений может быть очень выгодным как для государства, так и для частного сектора.

Внедрение IT-решений в сфере безопасности дорожного движения имеет не только экономический, но и важный социальный эффект. Социальный эффект от реализации технологических инноваций можно оценить по следующим критериям:

– снижение числа дорожно-транспортных происшествий и соответствующее уменьшение числа жертв и пострадавших на дорогах;

- повышение уровня безопасности для участников дорожного движения: водителей, пешеходов, велосипедистов;
- улучшение качества жизни в городах за счёт снижения уровня шума и загрязнения воздуха от транспорта;
- создание новых возможностей для разработки и внедрения инновационных сервисов и приложений для участников дорожного движения.

Однако необходимо учитывать и некоторые социальные риски, связанные с внедрением ИТ-решений в сферу безопасности дорожного движения:

- возможность нарушения конфиденциальности личной информации водителей;
- потенциал для злоупотребления системами фиксации нарушений правил дорожного движения;
- необходимость в обеспечении доступности ИТ-решений для всех категорий населения.

В целом внедрение ИТ-решений в сфере безопасности дорожного движения имеет значительный социальный эффект. Однако для его максимальной реализации необходимо учитывать социальные риски и обеспечивать соответствующие меры по их минимизации.

В будущем ИТ-технологии будут играть ещё более важную роль в обеспечении безопасности дорожного движения [3]. Перспективные направления развития ИТ-технологий в этой сфере включают в себя:

- внедрение систем автономного управления транспортом (беспилотные автомобили);
- разработка и внедрение интеллектуальных систем управления дорожным движением с использованием искусственного интеллекта;
- создание единых цифровых платформ для обмена информацией между участниками дорожного движения и органами управления дорожным движением;
- разработка и внедрение новых инновационных сервисов и приложений для водителей, пешеходов и велосипедистов.

Внедрение ИТ-решений в сфере безопасности дорожного движения представляет сложный технологический прогресс, но и важный шаг в направлении создания более безопасной и комфортной транспортной системы для всех участников дорожного движения. Важно учитывать все аспекты внедрения ИТ-решений: как экономические, так и социальные – для достижения максимальной эффективности и безопасности [3].

Следует отметить, что высокий уровень гибели на автомобильных дорогах страны заставляет задуматься о причинах их возникновения. По мнению современных исследователей, на сегодняшний день однозначно ответить на этот вопрос нельзя [5].

В свете решения проблем, сложившихся в данной области, необходимо признать необходимость привлечения дополнительного финансирования. Немаловажным фактором является стабильное целевое финансирование, представляющее собой одну из главных составляющих системы управления обеспечением безопасности дорожного движения. Долговременный характер решения актуальных задач в этой сфере сопряжён с необходимостью постоянных финансовых вложений, которые возможны лишь при условии стабильности источников

бюджетных и внебюджетных средств. Представляется, что вопрос об источниках и механизмах финансирования в исследуемой сфере должен быть решён на законодательном уровне посредством создания федерального специализированного фонда безопасности дорожного движения [6, с. 70].

Таким образом, исследование цифровых решений в контексте безопасности дорожного движения не только актуально, но и необходимо для формирования комплексного подхода к решению данной проблемы. Оно позволит выявить лучшие практики, оценить влияние цифровизации на общественные процессы и предложить рекомендации по интеграции экономических и социальных факторов в государственную политику.

1. Кондратьев В. Д., Щепкин А. В. К вопросу о методологии обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Дороги и мосты. 2017. № 36. С. 14.
2. Всемирная организация здравоохранения [Электронный ресурс]. URL: <https://www.who.int/ru>.
3. Интеллектуальные транспортные системы: итоги 2023 года [Электронный ресурс]. URL: <https://rosavtodor.gov.ru/press-center/news/669891>.
4. Современные технологии для повышения безопасности на дорогах [Электронный ресурс]. URL: <https://e-putevoy.ru/tpost/fcduvvgflul-sovremennie-tehnologii-dlya-povisheniya?ysclid=m7k5clse9m141518082>.
5. Былинин И. А. Некоторые аспекты повышения безопасности дорожного движения в современных условиях // ВВ: Административное право и практика администрирования. 2019. № 4. С. 6–11.
6. Афонин В. В. Некоторые проблемы административно-правового регулирования сферы обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2018. № 2 (52). С. 67–70. EDN RUHLOP.
7. Прохорова А. А., Сабинин А. А. Перспективы развития интеллектуальной транспортной системы в Российской Федерации // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции, Орёл, 27 ноября 2020 г. Орёл: Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2020. С. 88–94.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Бирюкова Марина Сергеевна. Кандидат юридических наук. Начальник учебного отделения.

Луганский филиал Воронежского института МВД России.

291047, Российская Федерация, г. Луганск, ул. Краснодонская, 6.

Шукаева Ирина Николаевна. Преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.

302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: организация дорожного движения, безопасность дорожного движения, правила дорожного движения, дорожная инфраструктура, специальные технические средства организации дорожного движения.

Борисова С. Е.

ПОЗИТИВНЫЙ ИМИДЖ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ И СПОСОБЫ ЕГО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ

Обосновывается актуальность рассмотрения феномена позитивного имиджа руководителей органов внутренних дел. Осуществляется упорядочивание способов совершенствования имиджа начальников Госавтоинспекции. Эмпирически установлено, что наиболее предпочтительны самоанализ, самообразование, повышение квалификации, изучение профессиональных биографий успешных руководителей. Целесообразна дальнейшая разработка эффективных технологий преобразования имиджа руководителей подразделений Госавтоинспекции.

В настоящее время сохраняется острота проблемы, связанной с кадровым обеспечением и подготовкой действующего личного состава Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее – МВД России) к выполнению оперативно-служебных задач, в том числе в условиях социальной напряжённости и нестабильности. В подобных обстоятельствах пристальный взор обращён к официальному и неформальному поведению, призванному отвечать нормам должностования и критериям позитивного имиджа сотрудников органов внутренних дел.

При этом каждый индивидуум и служебный коллектив вносят повседневный вклад в создание собственного облика, содействуя выработке естественно обусловленных социальных представлений. Несоответствие номинально передаваемых параметров имиджа и фактического поведения его носителей способно привести к когнитивному диссонансу в общественном сознании. Отрицательным последствием подобного рассогласования может оказаться недоверие в оценке непосредственно наблюдаемых или опосредованно воспринимаемых достижений сотрудников полиции.

Сошлёмся на суждение, согласно которому констатируется огромная роль общественного мнения, но не меньшее значение придаётся интенциям, возникающим у сотрудников органов внутренних дел и касающихся структурной наполненности их профессионального образа [1].

В публикациях отмечается вариативность сочетания таких компонентов имиджа, как интеллектуальность, психическая устойчивость, энергетическая активность, решительность, нравственность, созидательная мотивация и способность к саморазвитию [2; 3].

Оговариваются требования к персональному имиджу субъекта управления: наличие лидерских свойств; адресованность разным социальным группам;

готовность оказать помощь в пределах своих полномочий; эффективность в стратегиях деловой коммуникации [2; 3].

Поясним, что имидж руководителя трактуется как элемент управленческой деятельности, обусловленный уровнем компетентности, деловыми и личностными качествами, среди которых отдельное место занимает способность к самоанализу, самообучению и саморазвитию [4].

Данное определение соотносится с результатами эмпирического исследования, проведённого в Орловском юридическом институте МВД России имени В. В. Лукьянова и посвящённого выяснению ведущих способов совершенствования имиджа руководителей. В опросе приняли участие сорок шесть респондентов, обучающихся в 2023 и 2024 годах по дополнительной профессиональной программе «Повышение квалификации командиров (заместителей, начальников штабов) строевых подразделений дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения территориальных органов МВД России на региональном и районном уровнях». Итоги опроса приведены в таблице 1.

Таблица 1

**Ранжирование способов совершенствования имиджа
руководителей подразделений Госавтоинспекции
(наибольший ранг присвоен наиболее значимому варианту ответа)**

№	Название способа совершенствования имиджа руководителя подразделения Госавтоинспекции	Обратные ранги
1	периодический самоанализ просчётов, допускаемых в профессиональном общении и управленческой деятельности	10
2	непрерывное самообразование, расширение собственной общей и профессиональной эрудиции	9
3	повышение квалификации согласно плану-графику	8
4	анализ биографий известных лидеров и руководителей как приём обучения на положительных примерах и чужих ошибках	7
5	получение психологических консультаций от квалифицированных психологов системы МВД России	5
6	самостоятельное изучение литературы по психологии управления	5
7	постоянный поиск индивидуального стиля делового общения, в том числе в случае прохождения собственных проб и ошибок	4
8	получение психологических консультаций от квалифицированных психологов, работающих вне системы МВД России (конфиденциально и по собственной инициативе)	2
9	участие в психологических тренингах для руководителей, проводимых психологами МВД России	2
10	участие в психологических тренингах для руководителей, проводимых вне системы МВД России (по собственной инициативе)	1

Как показывают результаты, наиболее предпочитаемым способом совершенствования имиджа является самоанализ как стремление к исправлению оши-

бочных траекторий, допущенных руководителями в коммуникативном и управленческо-результатирующем аспектах труда.

Уместно сослаться на исследование, согласно которому проблематика имиджа во многом связана с самосознанием, лежащим, в числе прочих характеристик специалиста, в основе профессиональной идентичности и приверженности ценностям выполняемой деятельности [5].

Следующий по значимости вектор совершенствования имиджа предполагает непрерывное самообразование, а также расширение общей и профессиональной эрудиции. Выбор опрошенных корреспондирует с мнением, подтверждающим целесообразность формирования облика руководителя благодаря повышению профессионального уровня и самообразования, обогащению кругозора в сфере управления и специфики правоохранительной деятельности [4].

Наряду с этим популярным методом положительного преобразования имиджа выступает повышение квалификации, организуемое согласно плану-графику в МВД России. Подчеркнём, что в Орловском юридическом институте МВД России имени В. В. Лукьянова на системной основе проводится повышение квалификации с помощью дистанционной образовательной технологии. В процессе онлайн-диалога происходит обращение к новостным видеорепортажам и психологический разбор действий сотрудников Госавтоинспекции, способствующий выработке у слушателей конструктивных смысловых установок относительно служебной деятельности.

Учитывая, что сведения массмедиа, оказываются одним из источников формирования имиджа органов внутренних дел [6; 7], расцениваем подобные обсуждения как предпосылку к конструированию достоверного и благоприятного медийного Я-образа руководителя подразделения Госавтоинспекции.

Акцентируя внимание на функции образовательных организаций МВД России, выскажем допущение, в соответствии с которым повышение квалификации резонно воплощать в формате смешанного обучения, сопровождающегося очными встречами, тренингами и интенсивным обменом управленческим опытом. При этом желательно максимальное соответствие профессиональных интересов слушателей, с одной стороны, и уникальности обучающего контента и дидактических инноваций – с другой.

Несколько слов стоит сказать о предпочтении респондентами такого способа совершенствования имиджа, как изучение биографий лидеров, позволяющее перенимать положительные примеры. Считаем, что знакомство с жизненными сценариями успешных начальников Госавтоинспекции, как и освещение их передовых идей, ярко презентованных в отдельных публикациях [8], позволяет усвоить прогрессивный опыт и выступает основой для построения идеальной имиджевой модели руководителя.

В целом опрошенные ориентированы, прежде всего, на активизацию собственных внутренних ресурсов, рефлексия, поиск поведенческих эталонов и повышение квалификации, организуемое в МВД России. В меньшей мере они заявляют о приемлемости психологических консультаций и тренингов, реализуемых практическими психологами. Принимая в расчёт позицию респондентов, представляется разумным культивирование ценности саморазвития в сочетании с продуманным обновлением образовательных подходов, интегрируемых в кон-

текст подготовки кадров для замещения должностей в органах внутренних дел Российской Федерации.

Одновременно видится рациональным переосмысление приоритетов психологической работы, создание стимулов для усиления взаимодействия психологов и руководителей подразделений Госавтоинспекции.

В завершение отметим насущность дальнейших научных изысканий, направленных на уточнение структурного и содержательного наполнения позитивного имиджа, а также разработку комплекса эффективных технологий его совершенствования, реализуемых социальными институтами и руководителями подразделений Госавтоинспекции.

1. Клоков Е. А., Зиберова О. С. Структура положительного имиджа сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2023. № 2 (72). С. 68–73.
2. Зазыкин В. Г. Психологические основания эффективного имиджа // Современный имидж правоохранительных органов: мифы и реалии: монография / отв. ред. А. Л. Журавлев, Е. Е. Гаврина. М.: Проспект: Академия ФСИН России, 2024. С. 44–62.
3. Кечил Д. И. Об имидже профессионализма и профессионала // Современный имидж правоохранительных органов: мифы и реалии: монография / отв. ред. А. Л. Журавлев, Е. Е. Гаврина. М.: Проспект: Академия ФСИН России, 2024. С. 95–104.
4. Мазеина О. Н. Имидж руководителя как составляющая часть имиджа правоохранительных органов // Современный имидж правоохранительных органов: мифы и реалии: монография / отв. ред. А. Л. Журавлев, Е. Е. Гаврина. М.: Проспект: Академия ФСИН России, 2024. С. 157–174.
5. Александрова Ю. Ю., Карловская Н. Н., Пряжников Н. С. Имидж специалиста: парадоксы профессиональной идентичности // Вестник Омского университета. Серия: Психология. 2023. № 3. С. 38–47.
6. Браженская Н. Е., Чернобродов Е. Р. Средства массовой информации как один из основных механизмов формирования имиджа сотрудника полиции // Психопедагогика в правоохранительных органах. 2019. Т. 24, № 3 (78). С. 306–311. DOI 10.24411/1999-6241-2019-13010.
7. Гарник С. В. Формирование имиджа сотрудников органов внутренних дел России в условиях обострения информационного противоборства // Современный имидж правоохранительных органов: мифы и реалии: монография / отв. ред. А. Л. Журавлев, Е. Е. Гаврина. М.: Проспект: Академия ФСИН России, 2024. С. 203–216.
8. Сальников Е. В., Гаврилин С. А. В. В. Лукьянов и формирование научного подхода к системе обеспечения безопасности дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2022. № 2 (91). С. 18–25.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Борисова Светлана Евгеньевна. Кандидат психологических наук, доцент. Профессор кафедры психологии, педагогики и организации работы с кадрами.

Академия управления МВД России.

125993, Российская Федерация г. Москва, ул. Зои и Александра Космодемьянских, 8.

Ключевые слова: позитивный имидж, самоанализ, самообразование, повышение квалификации, руководители подразделений Госавтоинспекции.

Бровчук О. В., Чупахин И. Ю.

ФОРМИРОВАНИЕ У СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ НАВЫКОВ САМОРЕГУЛЯЦИИ И ОКАЗАНИЯ ПСИХОЛОГИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ ГРАЖДАНАМ ПРИ НЕСЕНИИ СЛУЖБЫ В ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ

В статье рассмотрены виды реакций на экстремальные условия, связанные с переживанием угрозы для здоровья и жизни человека; также представлены алгоритмы и техники применения навыков саморегуляции сотрудников Госавтоинспекции и оказания психологической помощи гражданам при несении службы в особых условиях.

Осложнение оперативной обстановки на современном этапе развития нашего государства и общества оказало влияние на всю структуру органов внутренних дел, включая подразделения Госавтоинспекции, а также обусловило реализацию своих служебных обязанностей в нестандартных, часто сопряжённых с риском для здоровья и жизни ситуаций, требующих не только применения физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия, но и стрессоустойчивости, умения владеть собой и оказывать психологическую помощь гражданам в особых условиях.

В сложившихся обстоятельствах экстремальный и публичный характер профессиональной деятельности сотрудников Госавтоинспекции, как и органов внутренних дел в целом, значительно возрос.

Обеспечение безопасности дорожного движения, личности, общества и государства, реализации их законных интересов, а также сохранение психического и физического здоровья сотрудников органов внутренних дел в современных условиях выступают в числе приоритетных и значимых задач Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Жизнь абсолютно каждого человека независимо от возраста, гендерных характеристик, социального статуса, профессиональной принадлежности связана с наличием большого числа факторов, вызывающих нервно-психические перегрузки. Эти факторы бывают как объективными, связанными с различными сложными ситуациями или потрясениями, так и субъективными, зависящими

непосредственно от психологических особенностей личности. К таким субъективным факторам относится стресс, когда человек сталкивается с определённым риском для жизни себя и окружающих, что практически всегда сопровождается эмоциональным напряжением и переживанием.

Стресс – это совокупность неспецифических адаптационных реакций организма на воздействие различных неблагоприятных факторов. Влияние стресса на организм и психику человека зависит от его психофизиологических ресурсов, умения управлять своим психическим состоянием. Реагирование человека на различные экстремальные ситуации, связанные с острым переживанием угрозы для здоровья или жизни, сопровождается сбоями в работе дыхательной системы и ритма сердца, ощущением нехватки воздуха, мышечными спазмами, ощущением бессилия [1, с. 4].

Так, рассматривая ситуацию дорожно-транспортного происшествия как экстремальную, можно отметить характерные признаки для её участника: тревожность, чувство страха, ажитация или полный ступор. При этом данные эмоциональные состояния могут трансформироваться в агрессию, направленную против себя и окружающих, психическую травму, затяжной стресс, фрустрацию, депрессию.

Для сотрудника Госавтоинспекции обозначенная ситуация является экстремальной, если имеют место: опасность для жизни и здоровья, внезапность, дефицит времени, недостаток информации. Нарастание осознаваемой угрозы влияет на качество принимаемых сотрудником решений и дезорганизует его поведение, что приводит к ухудшению самоконтроля, снижению возможности продуктивно мыслить, возникновению боязни неправильного принятия решения.

Одним из предшественников стрессового состояния является тревога, обозначаемая как ощущение неопределённой угрозы. Тревога как психическое состояние характеризуется повышенным возбуждением и опасением, переходящим в мучительное беспокойство. Тревогу, возникающую при реальной внешней опасности, следует отличать от естественного страха. Тревогой в этом случае называют преувеличенную реакцию, не соответствующую степени угрозы [2, с. 127].

Страх дезорганизует поведение. Физические проявления страха связаны с активацией нервной системы и мобилизацией организма для борьбы или бегства. Эмоциональные проявления страха индивидуальны для каждого человека и сопровождаются гневом, беспокойством, злостью. В некоторых случаях переживание страха достигает силы аффекта, при котором мыслительные процессы отключаются.

Иногда у людей, переживающих страх, возникают такие психические состояния, как ажитация, ступор и сумерки сознания.

Ажитация выражается в стремлении убежать, спрятаться, не видеть и не слышать того, что пугает. В этом состоянии человек совершает автоматические действия защитного характера, например: закрывает глаза, втягивает голову в плечи, прикрывает лицо или тело руками.

Ступор проявляется в том, что человек застывает на одном месте либо становится крайне медлительным и неловким, а то и просто падает без сознания.

Мышцы судорожно сужаются, их кровоснабжение резко ухудшается, координация движений нарушается.

Сумеречное состояние сознания выражается в провалах памяти (человек не помнит того, что он только что делал), алогичности мышления, эмоциональном перевозбуждении. Внешне сумерки сознания выглядят как приступ безумия, непоследовательные или бессмысленные агрессивные действия в отношении источника страха [3, с. 51].

Анализ ситуаций, при которых человек испытывал стресс, показал, что первоначальной стадией его формирования является когнитивная оценка угрозы. Следующей стадией является оценка тех возможностей, которые человек в сложившейся ситуации может использовать исходя из личного опыта, имеющихся у него способностей, знаний, навыков саморегуляции. Завершающим этапом выступает переоценка ситуации, которая заключается в мобилизации как эффективных психических состояний, так и неэффективных. Неэффективными в сложившихся обстоятельствах считаются такие состояния, как сосредоточенность на угрозе, уязвимость, опасность, что в итоге приведёт к субъективным ощущениям неспособности справиться с ними, отсутствию волевого самоконтроля. Степень напряжённости и беспокойства в ситуации угрозы во многом зависит от самооценки эффективности поведения человека, с ростом которой личностные ресурсы будут восприниматься как соответствующие экстремальным условиям, а сами условия – как контролируемые и менее неблагоприятные.

Диагностика оптимального поведения в стрессогенных ситуациях показала, что концентрация на личных возможностях и надлежащая реакция на угрозу значительно снижают уровень стресса. Таким образом, сопротивляемость стрессу заключается в способности переносить сложные экстремальные ситуации без дезорганизации поведения, что возможно достичь путём обучения навыкам саморегуляции.

Рассматривая в качестве экстремальной ситуацию дорожно-транспортного происшествия, можно сделать вывод, что для участника дорожного движения данная ситуация может повлечь за собой негативные психологические последствия, о которых было сказано выше.

В контексте деятельности сотрудников Госавтоинспекции дорожно-транспортное происшествие представляет собой стандартную ситуацию, требующую знаний алгоритма действий в соответствии с требованиями нормативных правовых актов. При этом в случае дорожно-транспортного происшествия, повлёкшего гибель людей, сотрудники Госавтоинспекции не только осуществляют неотложные следственные действия и оперативно-разыскные мероприятия, но оказывают пострадавшим первую медицинскую и психологическую помощь, что требует специальной подготовленности.

Данные обстоятельства обуславливают необходимость пересмотра организации профессиональной психологической подготовки сотрудников органов внутренних дел и Госавтоинспекции в частности, где в качестве одного из значимых направлений выступает не только способность пресечь противоправные деяния, но и оказать психологическую помощь гражданам, оказавшимся в затруднительной ситуации, а также обеспечить самозащиту на внешние воздействия и восстановить свои внутренние психофизиологические ресурсы: психоло-

гическую устойчивость, выдержку, самообладание, формирование навыков оказания психологической само- и взаимопомощи, мобилизации дополнительных ресурсов.

Одним из направлений психологической подготовки является формирование у сотрудников Госавтоинспекции готовности к эффективному выполнению оперативно-служебных задач, обучение навыкам саморегуляции и оказания помощи гражданам в особых (экстремальных) условиях.

С целью решения обозначенных задач в процессе обучения сотрудников Госавтоинспекции в рамках психологической подготовки осуществляются тренинговые занятия по формированию необходимых профессионально важных и личных качеств, а также моделирование служебных ситуаций с привлечением действующих сотрудников МЧС России по Орловской области для отработки навыков оказания психологической поддержки лицам, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, находящихся под воздействием острых стрессовых реакций. Кроме того, проведение совместного обучения и обмена опытом позволяет на практике реализовать полученные теоретические знания, отрабатывать практические навыки, участвуя в ролевых и деловых играх, моделировать и решать типовые ситуации, возникающие в практической деятельности сотрудников органов внутренних дел, проецировать различные варианты решения затруднительных ситуаций, осваивать навыки самоконтроля и саморегуляции в особых условиях несения службы и в экстремальных ситуациях.

Так, в особых (экстремальных) условиях несения службы сотрудник Госавтоинспекции может применять некоторые методы, техники и приёмы саморегуляции своего поведения, а также алгоритмы оказания психологической помощи гражданам в особых условиях несения службы.

Эффективными методами саморегуляции являются противострессовое или холотропное дыхание, медитация, аутогенная тренировка.

Благоприятно влияют на общее психофизиологическое состояние техники и приёмы: визуализации (представление чего-либо в форме, удобной для наблюдения), вербализации негативного состояния (установки на повышение уверенности, наличие личного опыта, а также за счёт изменения телесных параметров: поза, жесты, дыхание, голосовые характеристики); изменения восприятия событий через представление стрессовой ситуации в виде чёрно-белой неподвижной картинки, в которой можно менять пропорции, людей и предметы, вызвавшие стресс [4, с. 247]; релаксации (расслабления мышц лица, шеи, плеч, рук, которые напрягаются при страхе или обиде, за счёт выполнения простых физических упражнений в виде взмаха руками, приседания или лёгкого пощипывания напряжённых мышц).

В качестве дополнительных возможностей при снятии стресса можно использовать смену обстановки, спокойную успокаивающую музыку (звуки природы, воды), созерцание красивых видов, общение с психологом и людьми, которые могут проявить эмпатию.

В ситуациях, связанных с оказанием психологической помощи гражданам при несении службы в особых условиях, сотрудникам Госавтоинспекции рекомендуется учитывать следующий алгоритм действий: 1) оценить, в каком психическом состоянии находится пострадавший; 2) установить и проанализировать

причины изменения и ухудшения состояния, определить наличие и причины стрессогенных факторов; 3) попытаться спрогнозировать реакции потерпевшего в зависимости от ситуации и выстроить тактику дальнейшего общения и поведения по отношению к нему (недопустимо грубое обращение и предвзятость и, наоборот, проявление сочувствия, понимания и поддержки обеспечат установление психологического контакта и доверительного отношения к Вам).

Таким образом, навыки саморегуляции, умение противодействовать негативному влиянию стресс-факторов и оказывать психологическую помощь гражданам при несении службы в особых условиях являются профессионально значимыми качествами сотрудников Госавтоинспекции, от которых зависит эффективность оперативно-служебной деятельности, имидж сотрудников Госавтоинспекции и органов внутренних дел в целом.

При этом следует помнить, что психические ресурсы человека, способствующие успешной адаптации к экстремальным ситуациям, ограничены. Постоянный эмоциональный и физический стресс, связанный с несением службы в особых условиях, приводит к профессиональной деформации, развитию психосоматических заболеваний и нервно-психических расстройств, что требует принятия эффективных мер по предотвращению и профилактике негативных последствий.

-
1. Яковлев Е. В., Леонтьев О. В., Гневышев Е. Н. Психология стресса: учебное пособие. СПб.: Изд-во Университета при МПА ЕврАзЭС, 2020. 94 с.
 2. Абакарова Э. Г. Диагностика и коррекция тревожности у детей 5-7 лет в условиях дошкольного образовательного учреждения: дис. ... канд. психол. наук. Ставрополь. 2003. 211 с.
 3. Тарас А. Е. Боевая машина: Руководство по самозащите. Мн.: Харвест, 2004. 83 с.
 4. Павлова С. А. Формирование эмоциональной устойчивости у курсантов образовательных организаций МВД России // Актуальные вопросы совершенствования специальной подготовки курсантов и слушателей образовательных организаций системы МВД России: материалы Всероссийской научно-практической конференции. Краснодарский университет МВД России, 2015. С. 178–189.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Бровчук Ольга Владимировна. Кандидат социологических наук. Доцент кафедры социально-гуманитарных дисциплин.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Чупахин Илья Юрьевич. Преподаватель кафедры социально-гуманитарных дисциплин.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: экстремальная ситуация, стресс, тревога, ажитация, ступор, сумеречное состояние, саморегуляция, визуализация, вербализация, профессиональная деформация.

Былинин И. А.

ВЛИЯНИЕ ПРИРОДНО-КЛИМАТИЧЕСКИХ ФАКТОРОВ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: СОВРЕМЕННЫЕ ПОДХОДЫ К ЭКСПЛУАТАЦИОННОМУ СОДЕРЖАНИЮ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Природно-климатические факторы напрямую воздействуют на условия эксплуатации и строительства дорог. При этом влияние каждого из них достаточно трудно выделить, так как они находятся во взаимосвязи, которая приводит к усилению или ослаблению их воздействия на дороги. Из этого следует, что оценка природных условий определённого района строительства автомобильных дорог складывается из тщательного анализа всех природно-географических зон, а также их характеристик, сочетающих в себе определённые природные факторы.

В современных условиях строительства новых дорог необходимо учитывать возможную производственную деятельность человека на каждом из участков, которая в процессе может привести к изменению природных условий или влиянию на них. Так, например, вырубка лесов приводит к постепенному осушению местности.

В целях изучения вопросов влияния природно-климатических факторов на безопасность дорожного движения необходимо провести анализ самого термина. Однако следует отметить, что до настоящего времени отсутствует общепризнанная дефиниция понятия «безопасность дорожного движения» и наряду с данным нормативным определением существует множество научных точек зрения. Это создаёт определённые практические трудности [6, с. 111].

Таким образом, для того чтобы определить, как же климатические факторы и в целом климат в различных регионах могут повлиять на дорожное строительство и эксплуатацию дорог, следует дать данным понятиям определение. Под климатическими факторами или элементами понимают отдельные характеристики состояния атмосферы, которые определяются и устанавливаются на метеостанциях, к ним можно отнести туман, метель, атмосферное давление, температуру и иные факторы. В свою очередь, под климатом понимают статистический режим условий погоды за длительный период времени или же имеющую закономерный характер последовательность атмосферных процессов в определённой местности, которая формирует режим погоды, характерный для этой территории [1].

Микроклимат как одна из составляющих климатических условий также способен повлиять на процесс эксплуатации и строительства дороги, так как без рассмотрения его особенностей невозможно спроектировать безопасную и эф-

фективную автомобильную дорогу. Так, понятие микроклимата звучит следующим образом – это климат, но уже небольшой территории, который возникает вследствие его различий с климатическими условиями конкретного региона в рельефе, состоянии почвы, наличии растительности определённого типа или же водоёма, которые и формируют его особенность [2].

Рельеф местности также имеет огромное значение при строительстве и дальнейшей эксплуатации автомобильных дорог. В частности, в горной или достаточно пересечённой местностях температурные и водные режимы зависят от расположения на данной территории склонов, на которых расположена автомобильная дорога.

Рельеф местности и его элементы учитываются в нормативной литературе по строительству и эксплуатации автомобильных дорог. Например, в «СП 34.13330.2021. Свод правил. Автомобильные дороги. СНиП 2.05.02-85*» установлено, что на равнинном, пересечённом или горном рельефе с учётом интенсивности движения на дорогах категории I и II устанавливаются четыре, шесть и восемь полос движения соответственно. К категориям рельефа, применяемым в проектировании, относят: равнинный, слабохолмистый, сильнопересечённый, гористый и горный рельефы.

Столь пристальное внимание при проектировании и строительстве дорог уделяется рельефу вследствие того, что он в значительной степени влияет на климат той или иной территории, а именно на изменение скорости и направления ветра или же на испарение влаги, что впоследствии оказывает воздействие на эксплуатационные характеристики автомобильных дорог.

Россия имеет площадь семнадцать миллионов квадратных километров, в пределах которых разместились территории с кардинально отличным друг от друга рельефом и, соответственно, природным климатом. Такое разнообразие природных факторов привело к появлению понятия «дорожно-климатическая зона», которое обозначает условную часть территории страны с однородными по особенностям строительства автомобильных дорог климатическими условиями.

В процессе эксплуатации дорог особенно большое влияние на неё оказывают климатические условия. К таким факторам можно отнести количество осадков, влажность, колебания температур в регионе, скорость ветра, глубину промерзания почвы и так далее. Гидрогеологические и гидрологические условия климата определённой территории имеют такие характеристики, как глубина залегания грунтовых вод, интенсивность испарения влаги, толщина снегового покрова и скорость его таяния. Поэтому при проектировании водоотвода данные показатели строго отслеживаются. Проверка обозначенных климатических условий закреплена нормативно, а это значит, что их соблюдение обязательно. Совершение же ошибок в расчётах проектирования автомобильной дороги приводит к снижению срока её эксплуатации и повышению опасности передвижения транспортных средств по ней, так как различного рода проломы, сдвиги или выбоины приводят к возникновению аварийных ситуаций.

Внимание уделить необходимо и тому, что при строительстве и последующей работе автомобильной дороги в большинстве случаев возникает так называемая обратная взаимосвязь, то есть изменение природных условий в результате постройки дороги на определённой территории. Примерами такой обратной

реакции может послужить расчистка придорожной полосы и вырубка в пределах полосы отвода растительности, приводящие к её осушению, более глубокому промерзанию в зимний период и, соответственно, скоротечному оттаиванию в весеннее время. Изменению также подвержен процесс заболачивания, зависящий от потока грунтовых вод, который может быть прерван вследствие пересечения болота насыпью, сжимающей торф. Для того чтобы избежать возможных пагубных последствий, следует производить не только точные расчёты влияния климатических условий в районе строительства дороги, но и придерживаться нормативных правил в сфере охраны окружающей среды при осуществлении подобной деятельности.

Так, ОДМ 218.3.031-2013, закрепляющий «Методические рекомендации по охране окружающей среды при строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог» и разработанный Федеральным дорожным агентством «Росавтодор», в пункте 5.1.1. устанавливает, что мероприятия по охране окружающей среды при строительстве автомобильных дорог выполняют в соответствии с разработанным и утверждённым рабочим проектом, а это значит, что охране подлежат атмосферный воздух, водные ресурсы, леса, растения и иные элементы природы.

В своих трудах О. Н. Гулько под дорожно-климатическим районированием или зонированием понимает разделение территории на районы со схожими в той или иной степени природно-территориальными комплексами, которые различаются по сложности проектирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог на них. Кроме того, он провёл обширный анализ территории Крайнего Севера европейской части России, где, как уже сказали ранее, преобладают многолетнемёрзлые грунты. Всё это позволило ему определить природно-климатические характеристики каждого района этой территории и в их же пределах границы дорожно-климатических зон, подзон и входящих в них районов [3].

Аналогичные работы провели С. В. Ефименко, В. Н. Ефименко и А. О. Афиногенов, которые в своих трудах с помощью многолетних исследований влияния природно-климатических условий на состояние автомобильных дорог Западно-Сибирского региона предложили собственные методические рекомендации по установлению дорожно-климатических зон в России, которые способны повысить качество проектирования и строительства дорог, а также снизить эксплуатационные затраты на их содержание [4].

Установление дорожно-климатической зоны и свойственных ей характеристик климата имеет огромное значение в вопросе строительства и последующей работы автомобильной дороги. Однако соблюдение всех нормативных правил и рекомендаций при производстве такой деятельности не способно в полной мере предугадать возможные изменения окружающей среды отдельно взятой территории, так как климатические условия имеют стихийный характер. Поэтому все обозначенные ранее природные факторы в зависимости от дорожно-климатической зоны могут в различной степени повлиять на условия движения транспортного потока в пределах автомобильных дорог.

Проектирование автомобильной дороги, безусловно, должно учитывать интересы всех участников дорожного движения и не только водителей, но и лиц,

управляющих средствами индивидуальной мобильности. В последнее время стало популярным передвижение по автомобильным дорогам общего пользования на короткие дистанции при помощи технических устройств с электродвигателем [5].

Примером влияния на движение транспортного потока в первую очередь может послужить право владельцев автомобильных дорог устанавливать временные ограничения или прекращение движения транспортных средств по автомобильным дорогам в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий. Основной целью таких мероприятий выступает обеспечение безопасности дорожного движения, то есть защита граждан и их собственности. При этом органы исполнительной власти на всех уровнях в зависимости от участка перекрытой автомобильной дороги обязаны принимать меры по организации дорожного движения, в том числе посредством устройства объездов, а также информировать граждан о сроках ограничения или прекращения движения и наличии возможности воспользоваться объездом.

Функции МВД России в сфере дорожного движения реализуются в рамках трех основных направлений: контроль за соблюдением законодательства при использовании транспортных средств, контроль за соответствием дорожной инфраструктуры требованиям ГОСТов и законодательства, осуществление технического надзора в сфере дорожного движения [7].

На основании вышеизложенного полагаем, что дорожно-климатические зоны и порядок их территориального зонирования имеет основополагающее значение при проектировании, строительстве и эксплуатации автомобильных дорог, так как грамотный подход к осуществлению подобной деятельности обеспечит максимальный уровень безопасности на дорогах нашей страны, а наличие навыков вождения в подобных неблагоприятных условиях у водителей лишь закрепит результат такой трудоёмкой работы со стороны государства.

-
1. Хромов // Кварнер – Конгур. М.: Советская энциклопедия, 1973. (Большая советская энциклопедия: [в 30 т.] / гл. ред. А. М. Прохоров, 1969–1978. Т. 12.)
 2. Микроклимат // Большая советская энциклопедия: [в 30 т.] / гл. ред. А. М. Прохоров. 3-е изд. М.: Советская энциклопедия, 1969–1978.
 3. Гулько О. Н. Дорожно-климатическое районирование территории многолетне-мёрзлых фунтов на Крайнем Севере Европейской части России // Новости в дорожном деле: научно-технический информационный сборник / ФГУП «ИНФОРМАВТОДОР». М., 2004. Вып. 3. 48 с. С. 36–41.
 4. Ефименко С. В., Ефименко В. М., Афиногенов А. О. К уточнению схемы дорожно-климатического районирования территорий на примере районов Западной Сибири // Вестник ТГАСУ. 2014. № 1 (42).
 5. Былинин И. А. К вопросу нормативно-правовой регламентации административно-правового статуса лиц, использующих индивидуальные транспортные средства с электродвигателем, не предназначенных для движения по дорогам общего пользования // ВВ: Административное право и практика администрирования. 2019. № 5. С. 15–20.
 6. Афонин В. В. О роли органов внутренних дел в обеспечении безопасности дорожного движения на современном этапе // Научный вестник Орловского юри-

дического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2021. № 1 (86). С. 109–113. EDN OBGGDI.

7. Тузов А. И., Жбанова С. А. Факторы и условия, влияющие на дорожно-транспортный травматизм. Пути снижения показателей смертности // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2023. № 4 (62). С. 104–108. EDN QDOWED.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Былинин Игорь Александрович. Заместитель начальника научно-исследовательского и редакционно-издательского отдела.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: организация дорожного движения, природно-климатические условия, безопасность дорожного движения, дорожная инфраструктура, строительство, планирование.

Вайсергисер Е.Ю.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПО ДЕЛАМ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В данной научной статье автором подвергается анализу практическая деятельность структурных подразделений по делам несовершеннолетних по профилактике административных правонарушений в области безопасности дорожного движения, приводятся статистические данные в исследуемой области, на основании чего предлагается ряд решений имеющихся проблем в исследуемой области.

Вопросам профилактики правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения в приказе МВД России № 845 [1] уделён лишь один пункт, который обязывает инспекторов ПДН оказывать содействие подразделениям Госавтоинспекции в проводимой ими работе по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. Такое положение дел резко ограничивает возможности подразделений ПДН осуществлять эффективную профилактику правонарушений несовершеннолетних в области безопасности дорожного движения. Помимо того, что приказ содержит лишь один пункт, так он ещё и вменяет лишь оказывать содействие, что сразу перечёркивает возможность работы в данном направлении.

Сущность детского дорожно-транспортного травматизма сводится в широком понимании к получению несовершеннолетним участником движения травм различной степени тяжести, которые можно расклассифицировать на четыре основные категории без учёта того, был ли ребёнок активным участником

движения (управлял мотоциклом, мопедом, велосипедом, был пешеходом) или пассивным (являлся пассажиром автомобиля, автобуса, троллейбуса и т. д.) [2].

Подобное положение дел негативно сказывается на количестве дорожно-транспортных происшествий и правонарушений с участием несовершеннолетних. Статистика за последние два года показывает отрицательную динамику в данной сфере.

В 2023 году отмечается значительное увеличение количества ДТП (+83,8 %, или 1 834), в которых дети являлись водителями механических ТС. Удельный вес среди всех ДТП с участием детей увеличился более чем в полтора раза – до 10,6 %. В таких происшествиях погибли 52 (+30 %) и ранен 1 791 (+84,4 %) ребёнок-водитель. На протяжении нескольких лет наблюдается тенденция к увеличению основных показателей аварийности с участием детей, управляющих механическими ТС. Всего с участием детей-водителей механических ТС произошло 2 393 ДТП, в которых погибли 83 и ранены 2 837 человек.

В 8 из 10 ДТП с участием детей-водителей они управляли мототранспортом (79,9 %, или 1 465 ДТП), количество таких происшествий увеличилось на 57 %. В этих ДТП погиб 41 (+24,2 %) ребёнок и 1 432 (+56,8 %) получили ранения. При этом в половине (51,7 %, или 757, +65,6 %) таких ДТП дети управляли мопедами или приравненными к ним ТС. В них погибли 19 (+46,2 %) и ранен 741 (+66,1 %) ребёнок-водитель. Стоит отдельно обратить внимание, что 9 погибших детей-водителей управляли так называемыми «питбайками», являющимися спортивным инвентарём, не предназначенным для участия в дорожном движении и не подлежащим государственной регистрации, а также 6 погибших детей-водителей управляли квадроциклами [3].

В 2024 году зафиксировано увеличение количества ДТП с участием детей-велосипедистов на 0,6 % (1 456), однако число погибших в данных ДТП уменьшилось на 6,7 % (28), раненых – на 0,3 % (1 432). Происшествия с детьми-велосипедистами составляют почти треть (32,5 %) от всех ДТП с участием велосипедистов. Показатель тяжести последствий ДТП с участием детей-велосипедистов уменьшился с 2,1 до 1,9. Более чем в половине (57,8 %, или 842) ДТП дети-велосипедисты стали участниками происшествий по собственной неосторожности. На эти происшествия приходится почти половина (50 %, или 14) погибших и более половины раненых (57,9 %, или 830) детей-велосипедистов. В отчётном периоде количество ДТП с участием детей-водителей механических транспортных средств увеличилось на 38,4 % (2 301), число погибших в них детей – на 23,9 % (57), число раненых – на 39,8 % (2 272). Тяжесть последствий в таких ДТП составила 2,4. Более чем в трёх четвертях (76,9 %) ДТП с участием детей-водителей механических транспортных средств они управляли мототранспортом. Всего в течение 9 месяцев 2024 года произошло 1 769 (+33,1 %) таких ДТП, в которых 44 (+18,9 %) ребёнка погибли и 1 752 (+34,9 %) получили ранения. По собственной неосторожности детей-водителей мототранспорта произошло более двух третей (76,8 %, или 1 276) ДТП, на которые приходится три четверти (75,6 %, или 31) погибших и примерно столько же (76,9 %, или 1 252) раненых детей-водителей мототранспорта [4].

Из представленных данных видно, что с каждым годом количество ДТП с участием несовершеннолетних растёт. Из чего следует вывод, что проводимая

работа по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма и правонарушений, совершаемых несовершеннолетними, осуществляется не так эффективно, как требует того обстановка. Одной из причин, связанных с этим, предположительно, является недостаточно продуктивная деятельность подразделений ПДН в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Приказ МВД России № 845 обязывает подразделения ПДН осуществлять профилактику всех правонарушений, не производя при этом деления их на категории. И именно поэтому инспекторам ПДН открывается широкая возможность реализации своей деятельности в данном направлении.

В дальнейшем будут проанализированы способы и методы, посредством которых подразделения ПДН осуществляют свою деятельность в области обеспечения безопасности дорожного движения. Поэтому важно уточнить, что, употребляя понятия «правонарушение», «преступления», «несчастные случаи» и другие, мы будем иметь в виду происшествия, так или иначе связанные с безопасностью дорожного движения, в которых участвовал несовершеннолетний независимо от его роли в этом, будь он его виновником или участником.

Во-первых, основным способом деятельности подразделений ПДН является проведение индивидуальной профилактической работы, которая заключается главным образом в проведении профилактических бесед с несовершеннолетним, результат которых прямо зависит от навыков и опыта работы инспектора.

Во-вторых, другим видом деятельности подразделений ПДН в вопросах профилактики правонарушений являются уведомления заинтересованных в этом органов и учреждений о фактах совершения несовершеннолетними правонарушений и антиобщественных действий.

Ранее упоминалось, что согласно приказу МВД России № 845 инспекторы ПДН обязаны содействовать подразделениям Госавтоинспекции. В связи с этим необходимо сказать, что наиболее важно взаимодействие инспекторов ПДН с подразделениями Госавтоинспекции, так как одной из основных задач Госавтоинспекции является обеспечение безопасности дорожного движения. Именно поэтому обоим подразделениям необходимо осуществлять совместную деятельность в данном направлении, поскольку они имеют возможность оказывать существенную поддержку друг другу. Госавтоинспекция умеет это делать, а подразделения ПДН владеют всей необходимой информацией о причинах, условиях, факторах, способствующих тому, что несовершеннолетние становятся участниками ДТП.

В дополнение к этому отметим: не стоит забывать, что, помимо Госавтоинспекции, подразделения ПДН имеют возможность взаимодействовать с образовательными организациями, что также очень важно. Это обуславливается тем, что школы и её сотрудники взаимодействуют с несовершеннолетними гораздо чаще, нежели подразделения ПДН. Поэтому необходимо уделять особое внимание взаимодействию двух этих организаций.

Подразделения ПДН оказывают содействие образовательным учреждениям в организации правовой пропаганды. И тут у инспекторов ПДН открывается широкая свобода действий, которая позволяет эффективно обеспечивать безопасность дорожного движения.

Поскольку подразделения ПДН наделены широким объёмом дискреционных полномочий, то это позволяет им наиболее эффективно выстраивать свою работу по взаимодействию с образовательными организациями. Вот лишь небольшой перечень того, что инспектора ПДН могут осуществлять в тесном взаимодействии с образовательными организациями:

- разрабатывать и реализовать совместно с образовательными организациями программы по правовой пропаганде среди несовершеннолетних;

- разрабатывать и проводить мероприятия по профилактике правонарушений несовершеннолетних в области дорожного движения и формирования у них полезных навыков поведения на дорогах;

- совместно с образовательными организациями участвовать в подготовке и реализации федеральных целевых программ по профилактике правонарушений несовершеннолетних;

- вести учёт несовершеннолетних, характеризующихся антиобщественным поведением.

Безусловно, это далеко не полный перечень совместных мероприятий, направленных на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма, осуществляемых подразделениями ПДН совместно с образовательными организациями.

Помимо этого, приказ МВД России № 845 предусмотрел интересное положение, которое вменяет в обязанность подразделений ПДН принятие мер по привлечению общественных объединений к деятельности по профилактике правонарушений несовершеннолетних.

Привлечение организаций, которые специализируются на дорожном законодательстве или имеют какое-либо отношение к дорожному движению, позволит оказать эффективное воздействие на несовершеннолетних.

Специфика детской психики такова, что нравоучения и советы, которые преподносятся сотрудниками в форме, не воспринимаются всерьёз и вызывают, наоборот, негативную реакцию. Призывы к правомерному поведению отталкивают несовершеннолетних и приводят к тому, что они стремятся нарушать установленные правила [4].

Привлечение к разговору с детьми человека «из народа» должно обеспечить положительное влияние на разум и поведение несовершеннолетних, так как он воспринимается ими совершенно иначе, нежели сотрудник полиции или педагог.

Также ведомственный приказ МВД России № 845 предусмотрел возможность участия инспекторов ПДН в рассмотрении совместно с уполномоченными на то органами материалов о правонарушениях и антиобщественных действиях, совершённых несовершеннолетними.

В контексте обеспечения безопасности дорожного движения подобное участие подразделений ПДН с Госавтоинспекцией позволяет обоим субъектами эффективнее выполнять поставленные перед ними задачи. Только совместными усилиями можно выявить причины и условия, способствующие совершению несовершеннолетними правонарушений.

Проанализировав формы и методы деятельности подразделений ПДН, можно утверждать: несмотря на то, что приказ МВД России № 845 и содержит в

себе возможность участия подразделений ПДН в области обеспечения безопасности дорожного движения благодаря большому объёму дискреционных полномочий и широким возможностям по взаимодействию с различными органами и организациями, предоставленных полномочий явно недостаточно, что требует оперативного решения путём проведения нормотворческих работ.

1. Об утверждении Инструкции по организации деятельности подразделений по делам несовершеннолетних органов внутренних дел Российской Федерации [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 15 октября 2013 г. № 845 (в ред. от 31 декабря 2018 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. Афолина Е. Г. Полномочия как элемент компетенции органов внутренних дел в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2024. № 1 (98). С. 34–41. EDN NODNXI.
3. URL: [НЦБДД.МВД.РФ/dop_stanici/аналитические обзоры](https://nscdd.mvd.ru/dop_stanici/analiticheskie_obzory) – 2023.
4. URL: [НЦБДД.МВД.РФ/dop_stanici/аналитические обзоры](https://nscdd.mvd.ru/dop_stanici/analiticheskie_obzory) – 2024.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Вайсергисер Елена Юрьевна. Кандидат юридических наук. Старший преподаватель кафедры административного права и административной деятельности ОВД.

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

Ключевые слова: сотрудник Госавтоинспекции, несовершеннолетние, безопасность дорожного движения, профилактика, правонарушения.

Галустян А. Г.

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО СТАТУСА СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ В РАМКАХ ЛИЧНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ НАДЗОРА ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ УЧАСТНИКАМИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ О БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Данная статья посвящена некоторым аспектам правового статуса сотрудников Госавтоинспекции МВД России применительно к личной безопасности при осуществлении ими контрольно-надзорной деятельности за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения. Предложен стандартный порядок поведения граждан, находящихся в салоне автомобиля, в случаях его остановки сотрудником с целью обеспечения безопасности субъекта, осуществляющего правоохранительную функцию. Представлены некоторые

пункты, которые целесообразно внести в Правила дорожного движения Российской Федерации.

За последнюю четверть века обстановка, связанная с дорожным движением и его регулированием, значительно изменилась. На сегодняшний день мы имеем довольно загруженный трафик дорожного движения, в первую очередь связанный с массовым приобретением гражданами различных видов транспортных средств. Это, безусловно, создаёт необходимость формирования эффективной и правильной организации надзорной деятельности в сфере дорожного движения. По сей день, не взирая на массовую установку электронно-технических средств контроля за дорожной обстановкой, основными субъектами, осуществляющими деятельность по обеспечению порядка на дорогах, выступают сотрудники подразделений Госавтоинспекции.

В связи со сложившейся обстановкой добиваться порядка на дорогах и обеспечивать безопасность участников дорожного движения стало гораздо сложнее при том, что в настоящее время существует критический недостаток кадров. По этой причине целесообразно принимать меры, связанные с облегчением работы соответствующих уполномоченных лиц при одновременном повышении эффективности и улучшении результатов проводимой ими работы.

Наряду с указанными сложностями следует отметить положение рассматриваемой категории сотрудников, связанное с их имиджем. Не является секретом то, что в своём большинстве сотрудники подразделений, осуществляющих деятельность по обеспечению контроля и надзора в сфере дорожного движения, не вызывают у водителей транспортных средств высокого уважения и доверия. Безусловно, это связано с определёнными причинами, которые необратимо связаны с репутацией сотрудников, их профессионализмом, поведением при общении с гражданами, коррупционными проявлениями. Конечно, это касается не всех представителей власти, однако на протяжении долгого времени этот вопрос является достаточно актуальным.

В связи с этим необходимо сформировать новые положения, связанные с повышением эффективности работы этих подразделений органов внутренних дел, а также возложением на участников дорожного движения, в основном это касается водителей транспортных средств, определённых обязанностей, которые не будут в значительной степени затрагивать и ущемлять их права и свободы, однако способствуют повышению уровня их дисциплинированности, правового статуса и имиджа сотрудников подразделений Госавтоинспекции, что также обеспечит их личную безопасность при осуществлении контрольно-надзорной функции при остановке транспортных средств и взаимодействии с водителями.

Так, предлагается выработать и закрепить определённый порядок поведения водителей, алгоритм их действий при остановке транспортного средства на дороге. Стоит отметить, что сотрудники ДПС Госавтоинспекции наравне с сотрудниками патрульно-постовой службы полиции относительно остальных подразделений ОВД подвергаются нападениям гораздо чаще. Ежегодно гибнут и получают ранения десятки сотрудников Госавтоинспекции при исполнении своих обязанностей и выполнении возложенных задач вследствие нападений и агрессивного поведения водителей транспортных средств.

Утомляющие погодные условия, шум, вибрации, неправомерное поведение участников дорожного движения, конфликты на дорогах, повышенная загазованность дорог и иные условия неблагоприятно влияют на работу уполномоченных лиц, вследствие чего ухудшается способность реагировать на источники опасности соответствующим образом. Ещё одной особенностью, обуславливающей повышенный риск в деятельности сотрудников, является то, что при возникновении экстремальных ситуаций, которые в большинстве своём появляются максимально неожиданно, они характеризуются новизной, нестандартностью, внезапностью и стремительностью, в том числе возникают с одновременными умственными, эмоциональными, физическими и волевыми нагрузками для сотрудников [1].

Даже в сравнении с сотрудниками патрульно-постовой службы полиции риск быть подвергнутым насильственным посягательствам в отношении сотрудников ДПС Госавтоинспекции выше, поскольку при возникновении ситуаций, связанных со служебным контактом с правонарушителями, зачастую сотрудники ДПС не имеют возможности заранее выявить и проанализировать признаки угрозы. Единственной имеющейся в арсенале возможностью оценить обстановку при остановке транспортного средства, а также выявить количественные и качественные характеристики предоставляет визуальный осмотр. Данная процедура усложнена тем, что визуальный осмотр позволяет получить минимальное количество информации по причине конструктивных особенностей автомобиля и других транспортных средств, которые, как правило, имеют закрытый замкнутый контур [2].

В 2021 году, согласно статистике ГИБДД, погибли 13 сотрудников, а 415 человек получили ранения. За первые пять месяцев 2022 года при исполнении своих обязанностей погибло трое сотрудников ГИБДД – ещё 176 сотрудников пострадали, – сообщает ТАСС со ссылкой на материалы ведомства. За 5 месяцев 2022 года при выполнении служебных обязанностей погибли 3 и получили ранения 176 сотрудников Госавтоинспекции [3]. Более свежие данные официальными источниками не представлены, однако, смеем полагать, что цифры пока не обнадеживают.

С каждым годом такой риск возрастает по причине того, что условия несения службы неблагоприятно влияют на физиологическое и психологическое состояние здоровья сотрудников.

Остановка применяется для предотвращения опасности и преступлений на дорогах, а также для сохранения порядка во время движения или оказания помощи участникам движения [4]. Наиболее актуальна такая ситуация в случаях остановки транспортных средств, имеющих тонировку, а также основным факторов из влияющих на ухудшение условий визуального осмотра является тёмное время суток. В сложившейся обстановке, приближаясь к автомобилю, сотрудники Госавтоинспекции зачастую не имеют сведений о количестве и намерениях лиц, находящихся в салоне, о наличии у них оружия и иных средств.

По этой причине задача минимизации угрозы и рисков для уполномоченных лиц становится важной и актуальной. Решения, как правило, могут быть разного характера, начиная от повышения качества материально-технического обеспечения, заканчивая повышением качества их профессиональной подготов-

ки и квалификации, в частности при обеспечении личной безопасности. Предложенные меры, очевидно, являются материально затратными, в связи с чем с наименьшей вероятностью будут реализованными и дадут необходимый эффект.

Вместе с тем не стоит останавливаться на этих решениях, существуют и иные меры, способствующие повышению эффективности и безопасности сотрудников, которые в большей степени связаны с чёткой регламентацией поведения сторон в различных возникающих ситуациях при остановке транспортного средства. К сожалению, имеющееся на сегодняшний день правовое регулирование затрагиваемого вопроса не направлено на формирование конкретных моделей поведения водителей транспортных средств. Политика такова, что практически во всех ситуациях предвзятое и критикующее отношение направлено лишь в сторону сотрудников.

Данное обстоятельство порождает поведение водителей по их личному усмотрению, которое в некоторых ситуациях является небезопасным для должностных лиц полиции. Такое свободное положение даёт возможность лицам с преступными намерениями дополнительные варианты и способы для открытого или скрытого извлечения оружия, нападения на сотрудника, которые в силу перечисленных выше обстоятельств не смогут предотвратить такое посягательство, а значит, это снижет их личную защищённость до минимума. В этой ситуации представляется необходимым принять меры, способствующие установлению стандартизации поведения и действий лиц, транспорт которых был остановлен сотрудником полиции для проверки.

Для решения поставленной проблемы следует внести в Правила дорожного движения Российской Федерации [5] некоторые пункты, устанавливающие конкретный алгоритм действий водителей, который обязателен, и исполняется ещё до того, как сотрудник Госавтоинспекции даст конкретные дополнительные указания, связанные с контрольно-надзорной деятельностью.

Например, такими действиями могут быть:

- заглушить двигатель транспортного средства;
- не покидать транспортное средство до дачи указаний сотрудником;
- руки держать на руле так, чтобы они были видимы для сотрудника;
- в ночное время заранее включать свет в салоне автомобиля;
- снижать громкость звучания аудиоаппаратуры в автомобиле;
- переднее боковое стекло со стороны водителя полностью опускать;
- в случае если все боковые стёкла автомобиля затонированы, то необходимо их все опустить.

Причём целесообразной будет мера о запрете покидать автомобиль без указания на то сотрудника не только для водителя, но и пассажиров, находящихся в салоне данного транспортного средства.

Безусловно, резкое внедрение мер, носящих обязательный характер, может выразиться в негативном отношении со стороны водителей и пассажиров. По этой причине для начала необходимо, включая эти меры в Правила дорожного движения, наделить их рекомендательным характером, а чуть позже представлять как обязательные. Это делается с целью постепенной адаптации к новым правилам поведения при остановке транспортного средства, а также для исключения резко негативного реагирования на новые нормы.

Для более чёткого упорядочения можно отдельно внести перечень обязанностей (рекомендаций) для водителей, а также определённые пункты, касающиеся поведения пассажиров. Например, пассажиры не имеют права (им запрещено):

- открывать двери транспортного средства при его остановке сотрудником Госавтоинспекции;
- расстёгивать ремень безопасности или выходить из автомобиля без разрешения сотрудника;
- отвлекать водителя во время общения с инспектором и т. д.

Развитие российской государственности неотъемлемо связано с эффективностью законодательства, в этом случае особенная роль принадлежит правовым категориям, одной из которых является административное законодательство, т. к. основной закон страны относит эту правовую категорию к предмету совместного ведения, что, с одной стороны, должно повышать стабильность правовых процессов, происходящих в каждом отдельном субъекте, с другой стороны, порождает юридико-правовые коллизии, в том числе в административно-юрисдикционных производствах [6].

Таким образом, подводя краткий итог, отметим, что чаще других с гражданами взаимодействуют сотрудники подразделений дорожно-патрульной службы, по итогам деятельности которых и проводится анализ взаимоотношений между гражданами и сотрудниками Госавтоинспекции [7, с. 32], в связи с чем следует ещё раз подчеркнуть, что риск и угроза, сопровождающие сотрудников подразделений, осуществляющих контрольно-надзорную деятельность в сфере дорожного движения, выступают как объективная составляющая их профессиональной деятельности. Предложенные меры по обеспечению личной безопасности сотрудников, а также по повышению их правового статуса при остановке транспортных средств способствуют положительному влиянию на общий уровень их защищённости, минимизируют случаи нападения и причинения вреда, повысят безопасность и эффективность деятельности. Более того, стандартизированный порядок поведения может оказаться плюсом и для водителей, поскольку в данной ситуации, зная свои обязанности, они смогут спокойно выполнить предложенные действия, не задумываясь о том, как вести себя в сложившейся обстановке, что облегчит и их мыслительную деятельность, а также сотрудникам, поскольку оба субъекта примерно понимают, чего им ожидать.

1. Фомин В. В. Влияние экстремальных условий на психику и действия сотрудников правоохранительных органов [Электронный ресурс] // Уголовно-исполнительное право. 2020. С. 312–316. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vliyanie-ekstremalnyh-situatsiy-na-psihiku-i-deystviya-sotrudnikov-pravoohranitelnyh-organov/viewer>.

2. Галустян А. Г. К вопросу о личной безопасности должностных лиц органов внутренних дел (полиции) при осуществлении надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения // Актуальные вопросы деятельности службы участковых уполномоченных полиции, 2024. С. 18–22.

3. URL: <https://tass.ru/obschestvo/15176247>.

4. Гутиева И. Г. Понятия и правовые основания остановки и задержания транспортного средства // Евразийский юридический журнал. 2022. № 2 (165). С. 148–149.
5. О правилах дорожного движения [Электронный ресурс]: постановление Совета Министров – Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090. Доступ из справ.-правовой системы «ГАРАНТ».
6. Жбанова С. А., Понежина Л. Ю., Копыл Д. В. Некоторые проблемы теории и практики оказания профессиональной юридической помощи гражданам, привлекаемым к административной ответственности // Философия права. 2024. № 3 (110). С. 72–78.
7. Афонин В. В. Практика взаимодействия сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения Российской Федерации с участниками дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2019. № 1 (2). С. 31–36. EDN ZEIOIH.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Галустян Андраник Гайкович. Старший преподаватель кафедры безопасности дорожного движения.

Краснодарский университет МВД России.

350005, Российская Федерация, Краснодар, ул. Ярославская, 128.

Ключевые слова: обязанности водителей транспортных средств, пассажир, сотрудники органов внутренних дел, ДПС, Госавтоинспекция, личная безопасность, Правила дорожного движения.

Гарина О. В.

ОТДЕЛЬНЫЕ НЕДОСТАТКИ ОРГАНИЗАЦИИ ТАКСОМОТОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СВЕТЕ РЕАЛИЗАЦИИ ФЗ РФ ОТ 29 ДЕКАБРЯ 2022 ГОДА № 580-ФЗ

В статье рассматриваются отдельные проблемные аспекты организации таксомоторной деятельности в контексте внедрения Федерального закона РФ от 29 декабря 2022 года № 580-ФЗ. Анализируются ключевые положения закона, касающиеся правомерного осуществления таксомоторной деятельности. Автор приходит к выводу о необходимости доработки отдельных положений закона с учётом практических аспектов его реализации и возможных социально-экономических последствий. Предлагаются направления совершенствования нормативного регулирования таксомоторной деятельности для достижения баланса между обеспечением безопасности пассажиров и развитием отрасли.

Федеральный закон от 29 декабря 2022 года № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» (далее по тексту – ФЗ № 580) [1] ознаменовал начало нового этапа в развитии таксомоторной деятельности. Приведённый нормативный правовой акт призван урегулировать деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси.

Для организации таксомоторной деятельности в соответствии с ФЗ № 580 необходимо выполнить следующий алгоритм:

1. Привести транспортное средство в соответствие с требованиями, предъявляемыми к легковому такси.

В связи с тем, что разрешение на таксомоторную деятельность выдаётся на транспортное средство, то оно к моменту подачи соответствующего заявления должно соответствовать установленным в ФЗ № 580 и законах субъекта РФ требованиям. К ним относятся:

1. Наличие на кузове цветографической схемы и на крыше автомобиля опознавательного фонаря оранжевого цвета;

2. Соответствие ограничению по возрасту, цветовой гамме кузова и экологическому классу, установленным в субъекте РФ;

3. Отсутствие в салоне автомобиля информации о маршруте перевозки, начальном и (или) конечном пунктах перевозки, о стоимости такой перевозки;

4. Размещение в салоне легкового такси информации:

1) о государственном регистрационном номере транспортного средства, используемого в качестве легкового такси;

2) о наименовании перевозчика;

3) о номере записи в региональном реестре перевозчиков легковым такси;

4) о предоставлении перевозчику разрешения и о сроке действия разрешения;

5) об абонентском телефонном номере перевозчика для приёма жалоб и предложений;

6) об установочных данных водителя (Ф.И.О) легкового такси;

7) об абонентском телефонном номере уполномоченного органа;

8) о договоре обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров (ОСГОП).

Наличие данного требования предполагает, что к моменту осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа на легковом такси должен быть оформлен ОСГОП. При этом предоставление такого полиса не предусмотрено при оформлении разрешения. Следовательно, ОСГОП можно получить после обращения в уполномоченный орган за документом, позволяющим осуществлять таксомоторную деятельность.

Вместе с тем ОСГОП обязателен для всех машин, включённых в региональный реестр легковых такси. Это представляется не совсем корректным, так как перевозчик по получении разрешения может начать осуществлять свою ра-

боту даже при отсутствии ОСГОП. Такая ситуация отрицательно отражается на безопасности таксомоторных перевозок;

9) об информации о действующих тарифах на перевозку легковым такси, а также о правилах их применения при определении платы за перевозку.

Обращаем внимание, что субъект РФ может обязать такие сведения размещать на сайте, ссылка на который представлена в виде адреса в сети Интернет или двухмерного штрихового кода (QR-кода).

II. Регистрация субъекта деятельности и получение разрешения.

Осуществлять перевозку пассажиров и багажа легковым такси можно на основании разрешения. Оно выдаётся юридическому лицу, индивидуальному предпринимателю или физическому лицу-самозанятому. При этом запись о предоставлении документа вносится в региональный реестр перевозчиков легковым такси. Указанный реестр взаимосвязан с реестром легковых такси, который ведётся также на уровне региона. Аннулирование или приостановление разрешения влечёт исключение из реестров. Таким образом, взаимосвязь реестров позволяет оперативно отслеживать законность осуществления таксомоторной деятельности субъектом.

III. Оформление полиса ОСГОП.

ОСГОП является одним из условий повышения безопасности пассажирских перевозок. Его достаточно высокая стоимость по сравнению с ОСАГО позволяет исключить из сферы деятельности недобросовестных перевозчиков. Однако отсутствие достаточного контроля со стороны агрегаторов и уполномоченных органов власти способствует наличию фактов осуществления таксомоторной деятельности как без ОСГОП, так и без разрешения.

Как выше было обозначено, для оформления полиса ОСГОП на легковое такси должно быть оформлено разрешение, а сведения о данном транспортном средстве и документе внесены во ФГИС «Такси». Если ОСГОП не был оформлен, то это является основанием для аннулирования разрешения. Срок предоставления указанного полиса составляет 5 дней. Таким образом, субъект вправе получить разрешение без ОСГОП, которое будет аннулировано через 5 дней. Такая ситуация позволяет недобросовестным перевозчикам выйти из блокировки агрегатором доступа к информации о заказах.

Обращаем внимание, что, помимо ОСГОП, на легковое такси должен быть оформлен полис ОСАГО. Указание в полисе цели использования – в качестве легкового такси – отражается на его стоимости. Получается, для осуществления перевозок пассажиров и багажа легковым такси необходимы значительные материальные вложения. С одной стороны, это позволяет убрать с рынка данных услуг недобросовестных перевозчиков, с другой – отсутствие должного контроля за исполнением законодательства приводит к совершению латентных правонарушений в сфере таксомоторной деятельности [2]. Для исправления сложившейся ситуации предоставляется необходимым предусмотреть льготы по оплате полисов ОСАГО и ОСГОП для лиц, чья деятельность связана с перевозкой пассажиров и багажа легковым такси.

IV. Проверка водителя легкового такси, прохождение медицинского и технического осмотра.

Осуществление таксомоторной деятельности возможно в статусе юридического лица, индивидуального предпринимателя, самозанятого или наёмного работника таксопарка. Водитель легкового такси должен иметь права категории «В» и не иметь судимости. В отдельных субъектах РФ устанавливаются сферы, в которых не могут трудиться иностранные граждане. Следовательно, в последнем случае важно наличие гражданства РФ для осуществления таксомоторной деятельности.

Водитель проходит обязательный медицинский и технический осмотры, отметки о чём ставятся в путевом листе. Помимо этого, автомобиль, используемый для таксомоторной деятельности, должен проходить регулярный технический осмотр. За его отсутствие следует административная ответственность.

V. Подключение к лицензированному мобильному приложению для заказа такси.

Такое подключение возможно при условии предоставления фото транспортного средства, водителя-перевозчика и его документов, разрешение на занятие таксомоторной деятельностью.

Периодические проверки со стороны агрегатора позволяют блокировать оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа легковым такси водителем, у которого не оформлено или аннулировано разрешение [3]. Допускаем необходимость проверки агрегатором наличия ОСГОП у водителя.

ФЗ № 580 ужесточил правила осуществления таксомоторной деятельности, вместе с тем повысив безопасность и прозрачность отрасли и создав значительные барьеры для легальных участников рынка сферы пассажирских перевозок легковым такси. ФЗ № 580 направлен на борьбу с нелегальными перевозчиками, поэтому строгое соблюдение норм обязательно.

Успешная работа требует тщательного планирования, учёта региональных особенностей и готовности к высоким первоначальным затратам. В целях сокращения и оптимизации последних предлагаем предусмотреть льготные тарифы при оформлении ОСАГО и ОСГОП, а также внести изменения в части дополнения документов для получения разрешения и включить в существующий полис ОСГОП.

1. Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Жукова Ю. Д., Подмаркова А. С. Ответственность в сфере перевозок легковым такси // Закон. 2024. № 12. С. 162–177.

3. Гарина О. В. Право граждан на безопасность перевозок легковым такси // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2019. № 1 (2). С. 129–132.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Гарина Оксана Вячеславовна. Кандидат юридических наук. Старший преподаватель кафедры государственно-правовых дисциплин.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.

302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: легковое такси, безопасность дорожного движения, ОСГОП, разрешение, недостатки.

Головко В. В., Бекмурзинова К. К.

К ВОПРОСУ О ПРИМЕНЕНИИ ЦИФРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКАХ УЗБЕКИСТАН И БЕЛОРУССИЯ

В данной статье исследованы вопросы цифровизации производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения. Обозначен положительный опыт зарубежных стран и обоснована необходимость внедрения электронной формы производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения.

Обеспечение БДД представляет собой важное направление деятельности любого современного государства и включено в совокупность задач стратегического развития многих стран до 2030 года [1; 2]. В связи с этим авторами не только отводится особое место анализу механизма правового регулирования общественных отношений в области дорожного движения, но и проводится исследование реализации действующего законодательства в странах СНГ и статистических данных привлечения к административной ответственности. Например, на территории Республики Узбекистан за последнее десятилетие число дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) со смертельным исходом остаётся на высоком уровне. Если в 2017–2020 годах отмечалась тенденция снижения смертности в результате ДТП, которая составляла 26 %, а количество лиц, получивших вред здоровью, составляло 46 %, то в 2021 году данные показатели увеличились на 24 % и 40 % соответственно, в 2023 году статистические данные остались на том же уровне [3]. Однако органами государственной власти проводится широкий круг мероприятий по организации деятельности органов внутренних дел по обеспечению БДД, расширяется система компьютеризированного регулирования дорожного движения, которая обеспечивает высокую эффективность своевременного выявления и пресечения правонарушений [4]. В 2023 году в Республике Узбекистан было выявлено более 13 миллионов административных правонарушений с помощью камер автоматической фиксации, более 30 тысяч граждан привлечены к административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения [5].

Административное законодательство Республики Узбекистан содержит материальные и процессуальные нормы в едином Кодексе об административной ответственности от 22 сентября 1994 года № 2015-ХП (далее – КоАО РУ). Ответственность за нарушение правил дорожного движения (далее – ПДД) содержится в главе 9 КоАО РУ «Административная ответственность за правонарушения на транспорте, в области дорожного хозяйства и связи». Производству по делам об административных правонарушениях посвящён четвёртый раздел. Отличительной особенностью производства по делам об административных правонарушениях в Республике Узбекистан является применение электронной формы дела об административном правонарушении, в том числе и за правонарушения в области безопасности дорожного движения. Протокол об административном правонарушении в случае нарушений ПДД составляется сотрудником ГСБДД РУ на месте совершения правонарушения посредством системы «E-ma'muriy ish» при помощи мобильного устройства с установленным специальным программным обеспечением или компьютера. Протокол в электронной форме заверяется электронной цифровой подписью или электронной графической подписью, а также QR-кодом с установлением личности правонарушителя через «Электронную систему биометрических документов граждан» или дактилоскопическое сопоставление либо программы мультибиометрической идентификации.

В случае выявления совершённых правонарушений позднее возбуждения административных дел на основании заявления потерпевшего, а также в регионах, где отсутствует сеть связи либо в случаях, требующих формирования административного дела в бумажной форме, правонарушитель может получить постановление о применении меры административного принуждения через персональный кабинет на веб-сайте ejarima.uz или на Едином портале интерактивных государственных услуг. Кроме того, предусмотрена передача дел в иные органы через информационную систему посредством системы «E-ma'muriy ish».

После оплаты правонарушителем суммы штрафа сведения об осуществлённых платежах направляются в персональный кабинет правонарушителя на веб-сайте ejarima.uz с применением современных информационно-коммуникационных технологий, на его телефон посредством SMS-сообщения или по адресу проживания через почтовую службу. Правонарушитель может получить квитанцию об исполнении постановления через веб-сайт ejarima.uz или Единый портал интерактивных государственных услуг.

Кроме того, КоАО РУ, устанавливая перечень материалов дела, которые необходимо прилагать к протоколу об административном правонарушении, определяет перечень необходимых процессуальных действий при осуществлении производства по делу об административном правонарушении, что, на наш взгляд, значительно повышает эффективность правоприменительной деятельности в области дорожного движения.

Не менее важен опыт применения цифровых технологий в Республике Беларусь [6]. Необходимо отметить, что административное законодательство Республики Беларусь отличается от законодательства многих стран СНГ содержанием самостоятельных кодифицированных актов, посвящённых как материальным нормам административного права, так и процессуальным нормам (в Кодекс об административных правонарушениях РБ от 6 января 2021 года № 91-3, Про-

цессуально-исполнительный КоАП РБ от 6 января 2021 года № 92-3). Разграничение материальных и процессуальных норм необходимо для обеспечения детальной правовой регламентации порядка административного процесса и исполнения административных наказаний. Принятие процессуально-исполнительного кодекса об административных правонарушениях знаменует собой начало создания административно-процессуального законодательства, что является значительным шагом в развитии доктрины административного права и административного процесса.

В главе 18 КоАП РБ «Административные правонарушения против безопасности движения и эксплуатации транспорта» предусмотрена ответственность за правонарушения в области дорожного движения. Порядок осуществления производства по делу детально регламентирован главой 6 Процессуально-исполнительного КоАП РБ «Предмет доказывания. Доказательства. Оценка доказательств», где установлены обстоятельства, подлежащие доказыванию по делу об административном правонарушении, дано определение доказательств и их видов, регламентирован порядок хранения вещественных доказательств, а также порядок их собирания, проверки и оценки. Электронная форма производства и вынесения процессуальных документов в РБ не предусмотрена. Составление протокола об административном правонарушении в области дорожного движения в странах-участниках СНГ в большей степени отнесено к компетенции органов внутренних дел, в частности подразделений, осуществляющих контрольно-надзорные полномочия в обеспечении БДД, также им предоставляется возможность самостоятельно выносить решение по делу, если предполагается назначение наказания в виде предупреждения или штрафа.

Что же касается автоматической фиксации административных правонарушений в области дорожного движения, то следует отметить, что странами-участниками СНГ данный способ выявления и фиксации, привлечения к административной ответственности используется повсеместно, наблюдается тенденция к увеличению количества нарушений ПДД, зафиксированных техническими средствами. В рассматриваемых странах, как и в России, в случае фиксации административных правонарушений камерами фото- и видеофиксации, работающими в автоматическом режиме, протокол не составляется, выносится постановление о привлечении к административной ответственности без участия правонарушителя в отношении собственника транспортного средства. Постановление правонарушителю направляется посредством почты либо через личный кабинет Единого портала предоставления государственных услуг.

Проведённое исследование позволило сделать вывод, что производство по делу об административном правонарушении в странах СНГ может осуществляться как в бумажной, так и в электронной форме, что, полагаем, отвечает современным тенденциям применения информационных технологий. Следует также учитывать, что в перечисленных государствах, использующих электронную форму производства по делу об административном правонарушении, используется Единый реестр административных производств, а также обеспечено функционирование электронного правительства (Единый портал интерактивных государственных услуг), где правонарушители могут ознакомиться с постановлением по делу.

На основании краткого обзора и анализа административного законодательства Узбекистана и Белоруссии можно сделать вывод о том, что в настоящее время возникла необходимость цифровизации производства по делам об административных правонарушениях в Российской Федерации путём внедрения электронной формы производства, в частности совершённых в области дорожного движения, поскольку, помимо экономии на бумажных носителях, это обеспечит лицам, привлекаемым к административной ответственности, своевременный и полный доступ к материалам дела. Кроме того, электронная форма производства по делу об административном правонарушении в области дорожного движения не должна сводиться лишь к вынесению протокола и (или) постановления по делу, а должна использоваться при оформлении иных протоколов при применении мер обеспечения производства, при вынесении определений и других процессуальных документов. Также необходима возможность прикрепления к материалам дела фотографий, видеозаписей и других доказательств нарушений ПДД в электронном виде.

1. Татарян В. Г., Воронов А. М. Использование инновационных технологий для обеспечения безопасности личности в сфере дорожного движения // Современная наука. 2022. № 2. С. 12–17.
2. Баканов К. С., Гордеева А. Д., Исаев М. М. Обзор международных и зарубежных документов стратегического планирования в области обеспечения безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. М.: НИЦ БДД МВД России, 2024. URL: http://unctad.org/meetings/en/SessionalDocuments/ares70d1_ru.pdf (дата обращения: 15.01.2025).
3. URL: <https://www.unicef.org/uzbekistan/Пресс-релизы/узбекистан-принимает-дальнейшие-меры-по-повышению-безопасности-дорожного-движения> (дата обращения: 29.01.2025).
4. Калауов С. А. Приоритетные направления внедрения качественно новой системы обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Узбекистан // Безопасность дорожного движения. 2022. № 1. С. 25–27.
5. URL: <https://kun.uz/ru/news/2025/02/11/za-god-v-uzbekistane-nakazali-boleye-30-tys-chelovek-za-vojdieniye-v-ryanom-vidе> (дата обращения: 12.02.2025).
6. Курбатова О. В., Сакулина Л. Л., Звездкина А. С. Возбуждение дела по административно-деликтному законодательству Российской Федерации и государств – участников СНГ: структура стадии // Вестник Московского университета МВД России. 2023. № 6. С. 164–169.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Головко Владимир Владимирович. Доктор юридических наук, профессор. Профессор кафедры государственного и муниципального права. Омский государственный университет им. Ф. М. Достоевского. 644065, Российская Федерация, г. Омск, ул. 50 лет Профсоюзов, 100/1.

Бекмурзинова Камила Кайратовна. Преподаватель кафедры административного права и административной деятельности ОВД.

Омская академия МВД России.
644092, Российская Федерация, г. Омск, ул. Комарова, 7.

Ключевые слова: производство по делам об административных правонарушениях, участие граждан, дорожное движение, цифровизация, привлечение к административной ответственности.

Гришин А. В., Чупахина М. Ю.

ОТДЕЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ КВАЛИФИКАЦИИ ПРИЧИНЕНИЯ СМЕРТИ ПО НЕОСТОРОЖНОСТИ В СТАТЬЯХ 109, 264, 266 УК РФ И ИХ РАЗГРАНИЧЕНИЕ СО СМЕЖНЫМИ СОСТАВАМИ

Статья посвящена рассмотрению проблематики квалификации причинения смерти по неосторожности в статьях 264, 266 УК РФ и их разграничению со смежными составами, предусмотренными УК РФ. В ней затронуты отдельные вопросы уголовной ответственности за причинение смерти по неосторожности, обозначены тенденции, сформировавшиеся в этой области.

Первостепенное значение в раскрытии любого дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП) играет сформировавшаяся система следственных действий [1, с. 58–66], а также быстрый обмен информацией [2, с. 595].

Вместе с тем на практике довольно часто встречаются проблемные вопросы квалификации причинения смерти по неосторожности в статьях 264 (части 3, 4, 5 и 6), 266 (части 2 и 3) УК РФ и их разграничения со смежными составами УК РФ.

Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями.

В соответствии с примечанием 1 к статье 264 (в ред. Федерального закона от 14 июля 2022 года № 258-ФЗ), «под другими механическими транспортными средствами в настоящей статье и статьях 264.1 и 264.3 настоящего Кодекса понимаются трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право.

Ввиду того что, кроме статей 264, 266 УК РФ, существуют схожие преступления с квалифицированным признаком – наступление смерти по неосторожности [3, с. 12], вопросы квалификации такого деяния всегда остаются дискуссионными. Перечень таких деяний в статьях УК РФ, помимо названных, может быть представлен следующим образом: 109, часть 4 статьи 111, часть 3 статьи 123, часть 2 статьи 124, часть 2 статьи 124.1, часть 3 статьи 126, часть 3 статьи 127, а также иные деяния, наступление смерти потерпевшего при которых характеризуется неосторожной формой вины.

Ключевым элементом объективной стороны причинения смерти по неосторожности (статья 109 УК РФ) выступает общественно опасное противоправное деяние, которое может реализовываться, как правило, в форме действия. Однако подобное преступление может совершаться и в форме бездействия, что характерно для специальных субъектов преступления, не исполняющих должным образом профессиональные обязанности. В то же время преступным является только такое бездействие, которое повлекло общественно опасные последствия в виде смерти потерпевшего.

Применительно к причинению смерти по неосторожности путём действия виновный может совершать различные действия, влекущие наступление смерти (стреляет из оружия, управляет транспортом, проводит хирургическую операцию, наносит удар потерпевшему, задействует различные орудия и механизмы). Бездействие проявляется в том, что виновный, напротив, не предпринимает каких-либо действий, которые он должен или обязан был предпринять, вследствие чего причиняется смерть человеку. Причинение смерти по неосторожности в форме бездействия характерно для преступлений, совершаемых специальными субъектами – врачами, водителями, операторами различных механизмов [4, с. 465].

Форма вины причинения смерти по неосторожности – неосторожность, характеризующаяся легкомыслием или небрежностью; любая из этих видов неосторожности предусматривает наступление уголовной ответственности, даже если лицо не предвидело наступление общественно опасных последствий.

В системе Особенной части УК РФ имеются составы преступлений так же, как и в статье 264, 266 УК РФ, предусматривающие наступление общественно опасных последствий в виде причинения смерти по неосторожности. Данные составы образуют преступления с двойной формой вины, то есть совершаемые с умыслом и влекущие тяжкие последствия в виде неосторожной смерти человека, не охватываемые умыслом виновного. В таких преступлениях отношение субъекта к своим действиям и наступившим в результате них последствиям характеризуется прямым умыслом, но к отдалённому последствию в виде смерти отношение характеризуется неосторожной формой вины.

Основным критерием разграничения причинения смерти по неосторожности как самостоятельного состава, предусмотренного статьёй 109 УК РФ, и причинения смерти по неосторожности в других составах Особенной части УК РФ является то, что в других преступлениях причинение смерти по неосторожности выступает дополнительным общественно опасным последствием вследствие совершения иного, умышленного преступления. Таким образом, причинение смерти по неосторожности выступает элементом одной из форм вины, то есть речь идёт о преступлениях с двумя формами вины: умыслом в основном составе и неосторожности – в квалифицирующем признаке.

Проблемой в данном случае следует признать необходимость квалификации основного состава и последующего установления квалифицирующего признака в виде неосторожного причинения смерти.

С причинением смерти по неосторожности имеет ряд схожих признаков неоказание помощи больному, повлёкшее по неосторожности смерть потерпевшего (статья 124 УК РФ). В данной ситуации разграничение следует произво-

дить по субъекту, субъективной стороне и по объективной стороне. УК РФ не содержит перечня работников медицинских организаций, отнесённых к категории субъектов рассматриваемого преступления, в связи с чем определение виновных лиц нередко вызывает затруднения у правоприменителей.

В целом представляется, что квалификация неумышленных действий медицинских работников, вследствие которых происходит смерть больного, должна производиться по статье 124 УК РФ, а не по статье 109 УК РФ, что будет отвечать сущности преступления, субъектом которого является работник медицинской организации. Однако до настоящего времени суды демонстрируют различие в подходах к решению данного вопроса.

Если деяние предусмотрено в одной специальной норме и в большинстве признаков в общей – статье 109 УК РФ, то деяние должно квалифицироваться именно по специальной норме. Но при этом при квалификации по специальным нормам нужно основываться и на признаках, которые указаны в общей норме – статье 109 УК РФ. Во всех специальных составах наступлению смерти по неосторожности всегда предшествуют какие-либо умышленные деяния, посягающие на иной объект, например на здоровье. Смерть выступает побочным результатом умышленной деятельности субъекта.

В качестве решения проблемы несформированности судебной практики по вопросам причинения смерти по неосторожности, совершённого медицинским работником, внесено предложение о том, что квалификация неумышленных действий медицинских работников, вследствие которых происходит смерть больного, должна производиться по статье 124 УК РФ, а не по статье 109 УК РФ, что будет отвечать сущности преступления, субъектом которого является работник медицинской организации.

В заключение отметим, что вопросы отграничения преступного деяния, предусмотренного статьёй 109 УК РФ с другими составами, особенности сбора доказательств [5, с. 127–136] требуют дальнейшего уточнения. Все вышеназванные пробелы и неоднозначности в законодательстве могут вызывать разночтения, споры и дискуссии в практике применения уголовного права [6, с. 134–137], а также норм законодательства иной отраслевой принадлежности.

Преступления, предусмотренные в статьях 264 (части 3, 4, 5 и 6), 266 (части 2 и 3) УК РФ и имеющие схожие признаки с составом статьи 109 УК РФ, разграничиваются в первую очередь по такому критерию, как наличие двух форм вины: умысла в основном составе и неосторожности в квалифицирующем признаке, тогда как причинение смерти по неосторожности совершается только с одной формой вины – неосторожностью.

-
1. Гришин А. В., Зайцева А. А. Особенности производства следственных действий при расследовании преступлений на объектах железнодорожного, речного, морского и воздушного транспорта // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2020. № 4 (85). С. 58–66.
 2. Шишкина М. А. Расследование дорожно-транспортных происшествий с мест совершения которых скрылись водители транспортных средств // Актуальные проблемы публичного права: сборник научных трудов Всероссийской научно-

- практической конференции / редколлегия: О. Н. Дядькин (пред.) [и др.], 2020. С. 595.
3. Попов А. Н., Зимирева Л. А., Федышина П. В. Объективная сторона состава преступления: учебное пособие / под общ.ред. А. Н. Попова. СПб.: Санкт-Петербургский юридический институт (филиал) Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации, 2015. С. 12.
4. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный): в 2 т. / А. В. Бриллиантов, А. А. Арямов, С. Л. Бабаян [и др.]; Российский государственный университет правосудия, Университет им. О. Е. Кутафина (МГЮА). Т. 1. М.: Проспект, 2021. С. 465.
5. Гришин А. В., Ветрова О. А. Институт доказывания в современной России и актуальные проблемы доказывания в уголовном процессе // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2022. № 3 (92). С. 127–136.
6. Гришин А. В., Гришина М. В. Преступление или гражданско-правовое нарушение? Актуальные вопросы разграничения уголовной и гражданско-правовой ответственности, а также возмещения вреда, причинённого преступлением // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2018. № 1 (74). С. 134–137.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Гришин Андрей Владимирович. Кандидат юридических наук, доцент. Профессор кафедры уголовного права и криминологии. Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова. 302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Чупахина Марина Юрьевна. Кандидат юридических наук. Преподаватель кафедры уголовного права и криминологии. Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова. 302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: УК РФ, квалификация, причинение смерти по неосторожности, вред, возмещение ущерба.

Губенков А. О.

ЭФФЕКТИВНОСТЬ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ШТРАФОВ: МОТИВАЦИЯ ВОДИТЕЛЕЙ К СОБЛЮДЕНИЮ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В статье рассматривается уровень влияния административных штрафов на соблюдение водителями правил дорожного движения. Проанализированы другие меры воздействия на граждан, которые целесообразно использовать в совокупности с назначением административного наказания в виде административного штрафа.

Сейчас сложно представить нашу жизнь без использования автомобилей. Они стали неотъемлемой частью нашей повседневности, обеспечивая мобильность и свободу передвижения. Транспортные средства позволяют нам быстро добираться до работы, учёбы, магазинов, путешествовать между городами, посещать другие важные места. В связи с этим с каждым годом количество транспортных средств на дорогах только увеличивается. Это утверждение можно подтвердить данным аналитического агентства «АВТОСТАТ». Только за 2024 год в нашей стране было реализовано 1 571 272 новые легковые машины, что на 48,4 % больше, чем в 2023 году [1].

Для того чтобы большое количество автомобилей не превратилось в неконтролируемый поток, необходимо установить чёткую и эффективную систему, стимулирующую водителей к неукоснительному соблюдению правил дорожного движения. Здесь в роли регулятора выступает механизм привлечения граждан к административной ответственности путём наложения административного штрафа. Установление правонарушений осуществляется непосредственно сотрудниками Госавтоинспекции и (или) при помощи автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения. В данном ключе наиболее основополагающим основным направлением государственной политики нашего государства и важным фактором устойчивого демографического и социально-экономического его развития является повышение уровня безопасности дорожного движения, заключающееся в сохранении здоровья, жизни и имущества граждан [4, с. 111].

С вступлением в силу Федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 26 декабря 2024 года № 490-ФЗ были внесены поправки в Кодекс об административных правонарушениях, предполагающие ужесточение ответственности за нарушение правил дорожного движения и об изменении правил уплаты штрафа [2]. Что касается скидки на оплату административного штрафа, то её уменьшили вдвое, сейчас можно оплатить 75 % от суммы. Также изменился срок оплаты административного штрафа со скидкой. Ранее на оплату со скидкой давалось 20 дней, теперь же даётся 30 дней со дня вступления постановления в силу [3].

Причины для пересмотра штрафных санкций могут быть различными: от стремления повысить безопасность на дорогах до необходимости актуализировать размеры штрафов с учётом инфляции и социально-экономической обстановки. Но мы придерживаемся мнения о том, что изменение стоимости административных штрафов за нарушение правил дорожного движения – это вынужденная мера, направленная на повышение безопасности на дорогах и снижение аварийности. Предполагается, что в условиях инфляции более высокие административные штрафы заставят водителей более ответственно относиться к соблюдению правил. В таблице можно наглядно ознакомиться с изменениями стоимости административного штрафа (см. таблицу 1).

Таблица 1

Некоторые часто совершаемые административные правонарушения

Нарушение	Штраф до 1 января 2025 года, руб. (со скидкой, руб.)	Штраф с 1 января 2025 года, руб. (со скидкой, руб.)
Нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов	1 000 (500)	1 500 (1 125)
Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, если такие действия не содержат уголовно наказуемого деяния	30 тыс. (скидки нет)	45 тыс. (скидки нет)
Передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения	30 тыс. (скидки нет)	45 тыс. (скидки нет)
Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 20, но не более 40 километров в час	500 (250)	750 (562,5)
Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 40, но не более 60 километров в час	1 000 – 1 500 (500 – 750)	1 500 – 2 250 (1 125 – 1 687,5)
Повторное совершение превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 40, но не более 60 километров в час	2 000 – 2 500 (скидки нет)	3 000 – 3 750 (скидки нет)
Проезд на запрещающий сигнал светофора	1 000 (500)	1 500 (1 125)
Движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением	5 000 (2 500)	7 500 (5 625)
Невыполнение требования Правил дорожного движения о запрещении водителю употреблять алкогольные напитки, наркотические или психотропные вещества после дорожно-транспортного происшествия, к которому он причастен, либо после того, как транспортное средство было остановлено по требованию сотрудника полиции, до проведения уполномоченным должностным лицом освидетельствования в целях установления состояния опьянения или до принятия уполномоченным должностным лицом решения об освобождении от проведения такого освидетельствования	30 тыс. (скидки нет)	45 тыс. (скидки нет)

В краткосрочной перспективе после увеличения штрафов часто наблюдается снижение числа нарушений. Водители становятся более внимательными и осторожными, опасаясь финансовых потерь. Однако этот эффект со временем ослабевает.

Для того чтобы этот механизм исправно работал в будущем, необходимо применять его в комплексе с другими мерами воздействия на граждан, например, такими как:

1. Своевременная индексации административных штрафов за правонарушения, а также введение новых санкций статей, касающихся повторного совершения правонарушения. Данные изменения позволят уменьшить количество совершаемых административных правонарушений, что существенно повлияет на безопасность дорожного движения;

2. Увеличение количества технических средств автоматической фотовидеофиксации административных правонарушений, работающих с алгоритмами искусственного интеллекта, который поспособствует быстрой обработке информации, в последующем только необходимо будет перепроверить и заверить сотрудником Госавтоинспекции. Это позволит существенно сократить время процесса получения гражданами так называемого в народе «письма счастья»;

3. Повышение общей культуры вождения: в странах с низкой культурой вождения повышение штрафов может оказаться недостаточной мерой без параллельного проведения образовательных кампаний и работы по изменению отношения водителей к правилам дорожного движения. Одновременно с изменениями подготовки кандидатов на получение установленного образца водительского удостоверения необходимо постоянно видоизменять принятие экзаменов сотрудниками Госавтоинспекции. Это позволит будущим водителям не просто заучивать билеты, маршруты проведения экзамена, а умело применять полученные знания при постоянно меняющейся обстановке дорожного движения. В итоге отсеются те, кто не способен адаптироваться к непредсказуемым ситуациям на дороге, что значительно снизит риск дорожно-транспортных происшествий, вызванных человеческим фактором;

4. Постоянное взаимодействие сотрудников Госавтоинспекции в целях пропаганды уважительного отношения между участниками дорожного движения. Агрессия и нетерпимость, к сожалению, стали обыденностью на дорогах, что часто приводит к конфликтным ситуациям и опасным манёврам. Разъяснительная работа о необходимости соблюдения дистанции, об уступках при перестроении и вежливом общении между водителями поможет создать более безопасную и комфортную среду для всех.

Таким образом, на основании вышеизложенного можно сделать вывод о том, что ужесточение административной ответственности за нарушение правил дорожного движения – это важный, но не единственный инструмент обеспечения безопасности на дорогах. Эффективность данной меры напрямую зависит от комплексного подхода, включающего в себя постоянную актуализацию штрафов, активное внедрение современных технологий, повышение культуры вождения. Важно понимать, что безопасность дорожного движения является общей ответственностью всех участников и только совместными усилиями можно достичь значительных результатов.

1. Продажи новых легковых автомобилей в России в 2024 году [Электронный ресурс]. URL: <https://www.autostat.ru>

2. О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 26 декабря 2024 г. № 490-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (в ред. от 3 февраля 2025 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. Афонин В. В. О роли органов внутренних дел в обеспечении безопасности дорожного движения на современном этапе // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2021. № 1(86). С. 109–113. EDN OBGGDI.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Губенков Андрей Олегович. Начальник кафедры огневой подготовки и деятельности ОВД в особых условиях.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: меры воздействия на водителей, административный штраф, правила дорожного движения, общая культура вождения.

Давыдов М. В.

ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ТРЕБОВАНИЯ О ЗАПРЕТЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА КАК МЕРЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРИНУЖДЕНИЯ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В статье комплексному анализу подвергается правовая природа требования о запрете эксплуатации транспортного средства. Отмечается, что, несмотря на нормативное закрепление запрета эксплуатации транспортного средства в качестве инструмента государственного принуждения системы обеспечения безопасности дорожного движения, сегодня механизм её реализации законодательно не определён.

В Российской Федерации, как и в большинстве стран мира, вопросам безопасности дорожного движения отведена ключевая роль. Проблема безопасности дорожного движения имеет многоаспектный характер, в решение которой вовлечено множество субъектов органов власти как федерального, так и регионального масштаба, в том числе общественные объединения и граждане. Современное законодательство определяет МВД России не только в качестве основного субъекта, самостоятельно участвующего в осуществлении различных мероприятий в области дорожного движения, но и как органа, координирующего работу иных субъектов власти, принимающих непосредственное участие в реше-

нии общей задачи в рассматриваемой сфере [1, с. 46]. В системе МВД России обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения в первую очередь возложены на Госавтоинспекцию.

Предупреждение и пресечение правонарушений и преступлений, в первую очередь, строится на комплексном использовании сил и средств в соответствии с принципом взаимодействия, определенном в ФЗ «О полиции» [5; 10].

Следует отметить, что основополагающим направлением государственной политики нашего государства и важным фактором устойчивого демографического и социально-экономического его развития является повышение уровня безопасности дорожного движения, заключающегося в сохранении здоровья, жизни и имущества граждан [9, с. 111]. Кроме того, отметим, что особое место в правоприменительной деятельности сотрудников полиции занимают меры государственного принуждения, правовая природа и целевая направленность которых достаточно разнообразна по видовому содержанию. Наибольший интерес в контексте рассматриваемого правомочия представляет требование о запрете эксплуатации транспортного средства, которое по своему содержанию и назначению наиболее полно совпадает с такими разновидностями законного требования сотрудника полиции, как «предостережение», «предписание», «представление». Соответствующее положение продублировано в подпункте «ж» пункта 12 Положения о Госавтоинспекции [4]. В этой связи рассмотрению данного полномочия полиции будет уделено особое внимание.

Под термином «эксплуатация» применительно к предмету данной статьи целесообразно понимать «использование транспортного средства по назначению». По сути, результатом применения запрета эксплуатации транспортного средства является прекращение «...перемещения людей и грузов в пределах дорог» [6], что говорит о предупредительном характере рассматриваемой меры, направленной на устранение возможных последствий в будущем.

Сегодня запрет эксплуатации транспортного средства среди всего многообразия нормативно закреплённых механизмов регулирования общественных отношений играет не последнюю роль в обеспечении безопасности дорожного движения и в зависимости от формы правового закрепления может быть рассмотрен в нескольких значениях.

Прежде всего, его реализация долгое время была связана с производством по делам об административных правонарушениях. В частности, рассматриваемая мера выступала составной частью механизма реализации задержания транспортного средства как меры обеспечения производства. До 2014 года часть 2 статьи 27.13 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [2] (далее – КоАП РФ) предусматривала запрет эксплуатации транспортного средства при нарушении установленных правил и управлении транспортным средством в случаях, предусмотренных статьями 8.23, 9.3, частью 2 статьи 12.1, статьей 12.4, частями 2–7 статьи 12.5, частью 2 статьи 12.17.1, статьей 12.37 КоАП РФ, путём снятия регистрационных знаков до устранения причин, послуживших основанием их допущения. Однако в связи с тем, что так и не был на практике разработан механизм запрещения эксплуатации транспортного средства, а у их владельцев имелась возможность заказывать дубликаты госу-

дарственных регистрационных знаков, данная мера обеспечения производства была признана нецелесообразной.

Второе значение, с которым позиционируется запрещение эксплуатации транспортного средства, – это административно-правовой запрет. В зависимости от правовой формы закрепления и оснований запрета можно выделить три его основных вида.

Первый вид запрета представлен в статье 19 ФЗ «О безопасности дорожного движения» [3], в которой перечисляются только случаи запрета эксплуатации транспортного средства применительно к его состоянию либо личности водителя.

В частности, одним из запретов выступает техническое состояние самого транспортного средства независимо от того, кто им управляет. Анализ законодательства в области безопасности дорожного движения показывает, что такие неисправности сегодня нормативно не определены. Наряду с этим существует перечень неисправностей транспортных средств и условия, при которых запрещается их эксплуатация (далее – Перечень), предусмотренный Правилами дорожного движения (далее – ПДД) [6]. Этот перечень состоит из десяти разделов, включающих различные неисправности элементов конструкции транспортных средств (всего более ста видов неисправностей), наличие которых может создавать угрозу для безопасности дорожного движения. Здесь правомерно предположить, что речь идёт о разных технических неисправностях, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств, очевидно, что степень такой угрозы различна.

При этом рассматриваемое основание в силу неопределённости объективной стороны в полном объёме не обеспечено механизмом реализации запрета эксплуатации транспортного средства. В данном случае речь стоит вести только о неисправностях, указанных частью 2 статьи 12.5 КоАП РФ, за нарушение которых предусмотрено задержание транспортного средства. Во всех иных случаях законодатель ограничился исключительно административной ответственностью за их совершение.

Применительно к личности водителя запрет связан либо с обязанностью по страхованию гражданской ответственности владельцем транспортного средства, либо с управлением им в состоянии опьянения. Оба основания обеспечены административной ответственностью (статьи 12.37, 12.8 КоАП РФ). В первом случае на первый план выходит владелец транспортного средства, под которым действующее законодательство понимает собственника транспортного средства, а также лицо, владеющее транспортным средством на ином законном основании [7]. Следовательно, это основание может быть связано с самим водителем, только если он будет выступать в роли владельца транспортного средства. Здесь запрещение эксплуатации относится в целом к транспортному средству вне зависимости от лица, им управляющего. Рассматривая второе основание, связанное с личностью водителя, законодательство запрещает водителю управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного) [6].

Следует отметить, что рассматриваемое основание было включено в статью 19 анализируемого закона последним, после введения так называемой «ну-

левого промилле». Данная новация устраняла количественные показатели концентрации алкоголя и устанавливала полный запрет на управление транспортным средством в состоянии опьянения. Эти меры реализовались в рамках общей тенденции усиления уголовной ответственности, когда в статью 264 Уголовного кодекса РФ [8] (далее – УК РФ) был введён квалифицирующий признак – совершение дорожно-транспортного происшествия в состоянии опьянения) за управление транспортным средством в состоянии опьянения.

Как отмечалось выше, главным отличием запрещения эксплуатации транспортного средства по рассматриваемому основанию относительно других оснований является, то, что оно направлено на запрещение использования транспортного средства конкретным лицом, т. е. правоограничения в первую очередь направлены на водителя. И в этой связи по своей цели она схожа с такой мерой обеспечения, как отстранение от управления транспортным средством.

Второй вид запрета установлен в абзаце 2 пункта 2.3.1 [6] ПДД, где определено, что при наличии ряда неисправностей запрещается движение транспортного средства, а равно запрещается эксплуатация. К ним законодательство относит:

1. Неисправности рабочей тормозной системы, рулевого управления, сцепного устройства (в составе автопоезда);
2. Не горящие (отсутствующие) фары и задние габаритные огни в тёмное время суток или в условиях недостаточной видимости;
3. Недействующий со стороны водителя стеклоочиститель во время дождя или снегопада.

Нарушение указанных запретов имеет неравнозначные юридические последствия. Неисправности, предусмотренные пунктом 1, подпадают под требования части 2 статьи 12.5 КоАП РФ, остальные, хотя и носят «символический» характер, однако, обеспечены административной ответственностью частью 1 статьи 12.5 КоАП РФ.

Третий вид запрета установлен в пункте 12 Основных положений по допуску и связан как с самим транспортным средством, так и с лицом, им управляющим. Анализ данной нормы позволяет сделать вывод, что не все запреты обеспечены административной ответственностью. В частности, болезненное или утомлённое лицо, в настоящее время не предусматривает ответственности за подобное нарушение.

Вместе с тем, несмотря на всю важность установленных ограничений, предусмотренных для запрета эксплуатации транспортного средства, и возможность наступления негативных последствий общественным отношениям, действующим законодательством до настоящего времени не определён механизм запрета эксплуатации транспортного средства, позволяющий исключить их из участия в дорожном движении. Подготовленный МВД России проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу совершенствования порядка запрещения эксплуатации транспортного средства» в рамках исполнения пункта 17.10 Плана мероприятий по реализации Федерального проекта «Безопасность дорожного движения» так и не был реализован.

Представляется, что наиболее эффективным средством запрещение эксплуатации будет в том случае, когда основания запрета непосредственно связаны с техническими неисправностями и условиями транспортного средства. При этом соответствующий перечень должен быть ограниченным и строго определённым.

1. Капустина Е. Г. Деликтологический аспект безопасности дорожного движения на современном этапе // Государственная служба и кадры. 2021. № 4.
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Указ Президента Рос. Федерации от 15 июня 1998 г. № 711. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. О полиции [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. О Правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
7. 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».
8. Уголовный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]: от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
9. Афонин В. В. О роли органов внутренних дел в обеспечении безопасности дорожного движения на современном этапе // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2021. № 1 (86). С. 109–113. EDN OBGDIL.
10. Жбанова С. А., Тузов А. И. Предотвращение нарушений общественного порядка и преступлений при осуществлении контроля за дорожным движением // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2023. № 4 (97). С. 27–36.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Давыдов Максим Вячеславович. Кандидат юридических наук. Старший преподаватель кафедры административного права и административной деятельности ОВД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, транспортное средство, запрет эксплуатации, дорожное движение, проблемы.

Дикова И. В.

К ВОПРОСУ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ АГРЕГАТРОВ ТАКСИ

Современные агрегаторы такси стали неотъемлемой частью транспортной системы, но их правовой статус и степень ответственности за возможные нарушения остаются дискуссионными. Вопрос о том, должны ли агрегаторы нести ответственность наравне с перевозчиками или их роль сводится лишь к посредничеству, вызывает правовые коллизии и судебные разбирательства. В данной статье анализируются действующие нормы законодательства, судебная практика и возможные пути урегулирования данной проблемы с учётом интересов пассажиров, водителей и самих агрегаторов.

Одним из самых удобных и распространённых способов вызова такси сегодня является использование мобильных приложений, таких как «Яндекс Go», «Ситимобил» и другие. Пользователь открывает приложение, выбирает маршрут, подтверждает заказ и уже через несколько минут садится в машину. Однако при этом многие даже не задумываются, кто на самом деле оказывает услугу перевозки, и самое главное, кто несёт ответственность, если поездка пройдёт не так, как ожидалось.

Большинство пассажиров уверены, что, оформляя заказ через приложение, они заключают договор именно с этим сервисом, поскольку уведомления о заказе приходят от агрегатора, а автомобили нередко брендированы его символикой. Это создаёт впечатление, что агрегатор такси выступает в роли непосредственного перевозчика. Однако сами агрегаторы придерживаются иной позиции, утверждая, что их деятельность носит исключительно информационно-посреднический характер. Они предоставляют платформу для взаимодействия водителей и пассажиров, но не несут ответственности за фактическую перевозку.

Такая правовая неопределённость становится особенно важной в случаях, когда в процессе поездки пассажиру причиняется вред – будь то ущерб здоровью, имуществу или даже жизни.

На практике привлечь агрегатора к ответственности за действия водителя бывает непросто, несмотря на то, что Верховный Суд России ещё в 2018 году в своём постановлении № 26 указал: если потребитель, исходя из обстоятельств сделки (брендирование автомобилей, реклама, информация на сайте и т. д.), полагал, что заключает договор именно с агрегатором, а не с водителем или сторонней компанией, то агрегатор должен нести ответственность за последствия поездки [6].

А. Бычков в своей работе указывает, что агрегатор, принимая заказ через различные каналы связи и передавая его водителю с помощью программного обеспечения, фактически не берёт на себя обязательств по обеспечению безопасности перевозки и не гарантирует его исполнение. Это, в свою очередь, ли-

шает потребителей возможности получить достоверную информацию об услуге, её исполнителе и условиях выполнения заказа [3].

Схожую позицию выражает Д. В. Соколов, отмечая, что агрегатор лишь передаёт данные о заказе от пассажира к перевозчику, не вмешиваясь в сам процесс оказания услуги. Ответственность за безопасность поездки, соблюдение законодательных норм и организацию перевозки ложится исключительно на перевозчика. В результате такая модель взаимодействия приводит к тому, что перевозку может осуществлять практически любой водитель на любом транспортном средстве, получивший соответствующую информацию от платформы [5].

Вопросы правового регулирования деятельности агрегаторов такси и их ответственности не раз становились предметом научных дискуссий. В частности, С. Г. Долгов в своих исследованиях приходит к выводу о необходимости введения субсидиарной ответственности агрегатора и водителя на законодательном уровне [4]. В то же время В. А. Белов рассматривает возможность солидарной ответственности агрегатора и водителя в случаях, когда пассажиру причиняется вред – будь то ущерб здоровью, жизни или имуществу [2].

Верховный Суд РФ в своём Постановлении от 26 июня 2018 года № 26 также обращается к этому вопросу, указывая на необходимость защиты прав потребителей и разъясняя нюансы применения законодательства о перевозках. Однако на практике правоприменение остаётся неоднозначным, что создаёт необходимость дальнейшего законодательного регулирования деятельности агрегаторов такси.

Тема ответственности агрегаторов такси остаётся значимой не только в российской правовой системе, но и за её пределами. В мировой практике уже встречались судебные разбирательства, в ходе которых обсуждалась степень их вовлечённости в процесс перевозки пассажиров.

Показательным примером стало дело, рассмотренное Верховным Судом Великобритании, в котором фигурировала компания Uber. Суд установил, что агрегатор не просто передаёт информацию между пассажиром и водителем, а фактически контролирует процесс оказания транспортных услуг.

Главные аргументы в пользу такой позиции включали следующие факты: возможность бронирования поездки только через приложение, установление тарифов самим агрегатором и определение условий договора перевозки без участия водителя.

Помимо этого, Uber вводит определённые ограничения для водителей. Например, система отслеживает, с какой скоростью водитель принимает заказы, и может применять санкции, если фиксируется высокий уровень отказов. В частности, за частые отказы агрегатор может временно заблокировать водителя, ограничив его доступ к платформе.

Дополнительно используется рейтинговая система, позволяющая контролировать качество перевозок. Агрегатор также минимизирует возможности прямого общения между пассажиром и водителем, что препятствует возникновению личных договорённостей за пределами конкретного заказа.

Исходя из этих обстоятельств, британский суд пришёл к выводу, что агрегатор должен нести ответственность за качество транспортных услуг, так как его

влияние на процесс перевозки выходит далеко за рамки простой информационной посреднической деятельности.

В России агрегаторы такси, напротив, стремятся позиционировать себя исключительно как информационные посредники. Это стало особенно заметно после появления статьи 1253.1 Гражданского кодекса РФ, устанавливающей особенности ответственности информационных посредников. Согласно закону, к этой категории относятся лица, передающие информацию в Сети, предоставляющие доступ к материалам или размещающие их.

Таким образом, агрегаторы утверждают, что не могут быть привлечены к ответственности за качество перевозки, поскольку формально не оказывают транспортные услуги, а лишь обеспечивают информационное взаимодействие между пассажирами и водителями.

В 2022 году по инициативе Министерства транспорта РФ был принят Федеральный закон № 580-ФЗ, регулирующий деятельность агрегаторов такси и перевозчиков. Документ вступил в силу 1 сентября 2023 года и направлен на упорядочение правовых отношений в сфере перевозок пассажиров.

Одним из ключевых аспектов нового закона стала статья 29, посвящённая вопросам ответственности участников рынка таксомоторных перевозок. Законодатель, основываясь на судебной практике, попытался внести ясность в регулирование деятельности агрегаторов и определить их зону ответственности перед пассажирами.

В соответствии с новым законодательством агрегатор берёт на себя полную ответственность за вред, нанесённый пассажиру, если заранее не сообщил, кто именно выполняет перевозку, включая сведения о конкретном перевозчике. В случае, когда водитель не имеет лицензии или его разрешение на деятельность аннулировано либо приостановлено, агрегатор и перевозчик будут нести солидарную ответственность, но только в отношении ущерба, связанного с жизнью, здоровьем или имуществом пассажира.

При этом агрегатор может быть освобождён от ответственности, если он своевременно уведомил компетентные органы о невозможности получения актуальных данных из официальных реестров, а сами органы не передали ему необходимую информацию вовремя.

Закон также позволяет самозанятым гражданам работать в сфере пассажирских перевозок. Если в результате поездки с таким водителем пассажир понёс ущерб, агрегатор несёт субсидиарную ответственность, но только если страховое покрытие ОСАГО не компенсирует реальный ущерб.

Стоит подчеркнуть, что агрегатор вправе взыскать с виновного лица сумму, выплаченную пассажиру в качестве возмещения ущерба. Если же будет установлено, что сам агрегатор виновен в случившемся, размер его ответственности определит суд. Некоторые эксперты высказывают мнение, что такая схема может привести к снижению уровня контроля за водителями со стороны агрегаторов, поскольку в большинстве случаев финансовая ответственность ляжет именно на исполнителей перевозок [1, с. 116].

В соответствии с новым законодательством, если вред пассажиру был причинён из-за того, что перевозчик не исполнил свои обязательства по техническому обслуживанию и содержанию автомобиля, ответственность за послед-

ствия будет нести не только сам перевозчик, но и агрегатор, а также заказчик услуги. Это положение закреплено в пункте 5 части 1 статьи 13 закона.

Дополнительно стоит отметить, что в Государственной Думе РФ уже рассматривается законопроект, направленный на внесение изменений в Кодекс об административных правонарушениях. Документ предполагает введение ответственности за несоблюдение порядка обработки информации о заказах такси, а также за ведение деятельности службы заказа без подачи соответствующего уведомления.

Также 30 мая 2023 года было принято постановление Правительства РФ № 872, регулирующее порядок передачи заказов перевозчикам. Оно вступило в силу 1 сентября 2023 года и содержит важные нормы, касающиеся работы служб заказа.

В целом анализ правового регулирования деятельности агрегаторов такси показывает, что новый закон создаст более чёткие правила, которые помогут устранить правовые пробелы, привести судебную практику к единообразию и обеспечить более высокий уровень защиты прав пассажиров.

-
1. Белов В. А. Онлайн-посреднические платформы: обсуждаемые подходы и отечественная система правового регулирования // Закон. 2022. № 6. С. 116–125.
 2. Белов В. А. Цифровое посредничество и потребительские отношения: правовая природа и ответственность // Актуальные проблемы российского права. 2022. № 8. С. 68–82.
 3. Бычков А. Правовые аспекты деятельности агрегаторов // Новая бухгалтерия. 2017. № 8. С. 114–131.
 4. Долгов С. Г. Гражданско-правовая ответственность агрегаторов такси // Гражданское право. 2021. № 1. С. 3–7.
 5. Соколов Д. В. Об отдельных проблемах обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов легковым такси // Транспортное право. 2020. № 4. С. 8–11.
 6. О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции: постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 26 июня 2018 г. № 26 // Бюллетень Верховного Суда Рос. Федерации. 2018. № 8.

СВЕДЕНИЕ ОБ АВТОРЕ

Дикова Ирина Владимировна. Кандидат юридических наук. Преподаватель кафедры гражданско-правовых дисциплин.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: агрегаторы такси, юридическая ответственность, перевозчик, пассажир, цифровые платформы, транспортные услуги, посредничество, регулирование.

Дудченко Л. В.

ОСОБЕННОСТИ ПРЕВЕНЦИИ ПРАВОНАРУШЕНИЯ «УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ» В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

В статье раскрываются на основе анализа статистических данных, а также законодательства Республики Беларусь особенности мер, применяемых для повышения безопасности дорожного движения, сокращения дорожно-транспортных происшествий по вине водителей, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения.

В процессе дорожного движения такой участник, как водитель, является самым активным субъектом обозначенной деятельности, поскольку именно на него возлагается большая степень правовой ответственности за обеспечение безопасности дорожного движения. Деятельность водителя в современном мире подразумевает определённые требования к эмоциональному состоянию человека, его психике и когнитивным способностям, и, конечно же, знаниям и опыту, так как именно от водителя в большей степени зависят жизнь и здоровье других участников дорожного движения (пассажиров, водителей, пешеходов). Практика правоприменения в отношении отдельных категорий лиц, принимающих непосредственное участие в дорожном движении, на сегодняшний день складывается весьма неоднозначно. Даже с участниками дорожного движения, перечисленными в федеральном законодательстве, зачастую возникают трудности при привлечении их к административной ответственности [12, с. 126].

Одной из ключевых проблем дорожно-транспортных происшествий является управление транспортным средством в состоянии опьянения. Данные статистики это подтверждают. Так, в 2024 году в России произошло 13 936 ДТП (АППГ – 13 940) с участием водителей в состоянии опьянения либо водителей с признаками опьянения, 2 480 (АППГ – 2 429) совершено ДТП водителями отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения [2]. В Республике Беларусь в 2024 году совершено 226 (АППГ – 240) ДТП по вине водителей в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их прекурсоров и аналогов [3].

Обозначенная проблема требует особого внимания, так как показатели смертности и травматизма среди лиц, являющихся участниками рассматриваемых дорожно-транспортных происшествий, не уменьшаются [2; 4].

Водители транспортных средств, севшие за руль в состоянии опьянения, представляют высокую общественную опасность для всех участников дорожного движения, тем самым создавая угрозу для безопасности дорожного движения. Данное положение закреплено и подтверждается не только в основополагающих документах, регулирующих общественные отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения Российской Федерации [1; 5; 6; 7], но и в Кон-

цепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь [8].

Следует отметить, что обозначенная выше Концепция Республики Беларусь в качестве цели определяет создание предпосылок и условий, исключающих на территории Республики травматизм и гибель людей в результате ДТП. Одним из критериев целевых показателей является снижение числа погибших в ДТП до уровня не более 450 человек в год к 2025 году и не более 400 человек в год – к 2030. Анализируя статистические данные смертности в результате дорожно-транспортных происшествий на территории Беларуси за 5 лет, начиная с 2020 года, где количество погибших 575 человек, а в 2024 году – 434 человека [9], мы видим, что прослеживается тенденция к достижению целевых показателей, указанных в Концепции. Наравне с рассмотренной целью в Концепции выделяется целевой показатель, направленный на снижение количества ДТП с погибшими не менее чем на 15 % в год и уменьшение других видов потерь в дорожном движении – экономических, социальных, экологических – не менее чем на 15 % в 2025 году, не менее чем на 25 % в 2030 году.

Государственная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь направлена на совершенствование транспортной инфраструктуры, организации дорожного движения; повышение эффективности государственного управления и государственного контроля, внедрения и эксплуатации интеллектуальных транспортных систем, профилактической работы со всеми участниками дорожного движения, а также общественное взаимодействие.

В качестве мер по недопущению употребления водителями алкоголя, наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических и других одурманивающих веществ устанавливается ответственность в соответствии с Кодексом Республики Беларусь об административных правонарушениях. Так, в соответствии со статьей 18-15 КоАП Республики Беларусь [10] степень алкогольного опьянения зависит от количества содержащегося в организме водителя этилового спирта. Правонарушитель лишается водительского удостоверения сроком на 3 года и уплачивает штраф в размере 100 базовых величин в случае, если его алкогольное опьянение составляет 0,8 промилле включительно. Лишение водительского удостоверения сроком на 5 лет и штраф в размере 200 базовых величин грозит правонарушителю, в организме которого будет обнаружено свыше 0,8 промилле алкоголя.

Кроме того, частью 4 данной статьи предусмотрено наложение штрафа в размере 200 базовых величин и лишение водительского удостоверения сроком на 5 лет водителя в случае употребления им «алкогольных и слабо алкогольных напитков или пива, наркотических средств, психотропных веществ их аналогов или других одурманивающих веществ после подачи сигнала сотрудником ОВД об остановке транспортного средства или после ДТП, участником которого он является, до прохождения процедуры освидетельствования на состояние опьянения» [10].

В случае совершения повторного управления транспортным средством в состоянии опьянения в течение года правонарушитель привлекается к уголовной ответственности по статье 317-1. При этом предусмотрена альтернативная санк-

ция за совершённое преступление в виде исправительных работ сроком до 2 лет или арест со штрафом, или ограничение свободы на срок до 2 лет со штрафом, или лишение свободы на тот же срок с лишением права занимать определённые должности или заниматься определённой деятельностью. Также статьей 46-1 Уголовного кодекса Республики Беларусь предусмотрена *специальная конфискация транспортного средства, которым управляли в состоянии опьянения, независимо от права собственности* [11].

Следующей мерой по выявлению и пресечению фактов управления транспортом нетрезвыми водителями является проведение профилактических мероприятий. Сотрудниками Госавтоинспекции осуществляется усиленный надзор за дорожным движением, маршруты патрулирования приближены к местам проведения праздничных мероприятий, объектам торговли, специализирующимся на продаже алкогольных напитков и работающим в круглосуточном режиме. Контроль за дорожным движением осуществляется путём смешанного контроля, в том числе с использованием автомобилей без специальной цветографической окраски (негласный контроль). Усиленное патрулирование проводится также в дни недели, в которые по статистике совершается наибольшее количество ДТП по вине лица в состоянии опьянения.

Кроме того, своевременное информирование общественностью государственной автомобильной инспекции о фактах управления транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, значительно повышает эффективность проводимых профилактических мероприятий и способствует уменьшению числа данными водителями дорожно-транспортных происшествий.

Подразделениями Госавтоинспекции Республики Беларусь на постоянной основе издаются информационно-пропагандистские материалы, которые публикуются в местах массового скопления людей, на официальных сайтах государственных органов и организаций, а также органов местного самоуправления, освещая не только состояние безопасности дорожного движения, ответственность за нарушение правил дорожного движения, но и приводя конкретные случаи ДТП и факты совершённых правонарушений в данной сфере без сокрытия персональных данных виновников (что бы общественность знала «героев»), тем самым вызывая общественное порицание и воздействуя на правосознание граждан страны для формирования безопасной модели поведения на дороге.

Таким образом, следует отметить, что, как и в Российской Федерации, в Республике Беларусь одной из приоритетных задач проводимой государственной политики является сохранение жизни и здоровья людей посредством повышения безопасности дорожного движения. Согласно анализу статистических данных и Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь, одной из актуальных проблем является управление транспортным средством водителем в состоянии опьянения и совершение им ДТП, уносящего жизни как граждан Беларуси, так и лиц, обладающих иным правовым статусом. Государством в целях выявления и устранения причин, способствующих совершению данного противоправного действия, принимаются различные меры, которые направлены как на ужесточение ответственности в данной сфере, так и проведение профилактической работы подразделениями государственной автомобильной инспекции.

1. О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (в ред. от 8 августа 2024 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50, ст. 4873.
2. Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) и пострадавшие на автомобильных дорогах общего пользования по дням недели, времени суток и категориям пострадавших за отчетный период, январь–декабрь 2024 [Электронный ресурс] // Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 17.03.2025).
3. Количество дорожно-транспортных происшествий по вине водителей в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их прекурсоров и аналогов по территории Республики Беларусь [Электронный ресурс] // Официальный сайт Национального статистического комитета Республики Беларусь. URL: <https://dataportal.belstat.gov.by/osids/indicator-info/10108000022> (дата обращения: 17.03.2025).
4. Число погибших в результате дорожно-транспортных происшествий по вине водителей в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их прекурсоров и аналогов по территории Республики Беларусь [Электронный ресурс] // Официальный сайт Национального статистического комитета Республики Беларусь. URL: <https://dataportal.belstat.gov.by/osids/indicator-info/10108000023> (дата обращения: 17.03.2025).
5. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. Уголовный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]: от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (в ред. от 28 февраля 2025 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
7. О Правилах дорожного движения [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (в ред. от 6 декабря 2024 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
8. О Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь [Электронный ресурс]: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 22 мая 2023 г. № 329 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь.
9. Число погибших в дорожно-транспортных происшествиях по территории Республики Беларусь [Электронный ресурс] // Официальный сайт Национального статистического комитета Республики Беларусь. URL: <https://dataportal.belstat.gov.by/osids/indicator-info/10108000020> (дата обращения: 17.03.2025).
10. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: от 6 января 2021 г. № 91-З (с изм. от 27 февраля 2025 г. № 61-З) // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. URL: <https://etalonline.by/document/?regnum=НК9900275> (дата обращения: 17.03.2025).
11. Уголовный кодекс Республики Беларусь [Электронный ресурс]: от 9 июля 1999 г. № 275-З (с изм. от 27 февраля 2025 г. № 61-З) // Ведамасці Нацыянальна-

нага сходу Рэспублікі Беларусь. 1999. № 24, ст. 420. URL: <https://etalonline.by/document/?regnum=НК2100091> (дата обращения: 17.03.2025).

12. Афонин В. В. О некоторых проблемах выявления нарушений ПДД, совершаемых отдельными категориями участников дорожного движения в России // Обращение и право. 2020. № 6. С. 126–130. DOI 10.24411/2076-1503-2020-10618. EDN MHIEML.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Дудченко Лолита Вадимовна. Кандидат юридических наук. Преподаватель кафедры государственно-правовых дисциплин.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302014, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: управление транспортным средством, ответственность, опьянение, водитель, безопасность дорожного движения, Республика Беларусь.

Ерланулы Куат

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ: СОВРЕМЕННЫЕ РЕАЛИИ И ИХ ПРИМЕНЕНИЕ

Ежедневно мы являемся участниками дорожного движения, выступая в качестве пешехода, пассажира или водителя, и в этой бытности случаются дорожно-транспортные происшествия по вине той или иной стороны участников дорожного движения. При дорожно-транспортном происшествии зачастую риску получения травмы или увечья подвержены пешеходы. Однако именно пешеходы в большинстве случаев остаются правыми в своих действиях, и, как показывает практика, всю полноту ответственности по возмещению причинённого вреда несут водители транспортных средств.

На улицы городов вышли пешеходы на электрических средствах передвижения, таких как электросамокаты, сегвеи, гироскутеры и моноколёса.

Ускоренный темп жизни человека, его желание быстрого перемещения в пространстве требуют серьёзного внимания к существующим средствам передвижения и вопросам безопасности на дорогах.

Гироскутер – уличное электрическое транспортное средство, выполненное в форме двух соединённых поперечных площадок для ступней, подвижных относительно друг друга, с колёсами по бокам. Использует электродвигатели, питаемые от электроаккумулятора, и ряд гироскопических датчиков для самобалансировки и поддержания горизонтального положения площадки для ног.

Сегвей – электрическое самобалансирующееся транспортное средство с двумя колёсами, расположенными по обеим сторонам от водителя, внешне напоминающее колесницу [1].

Современный электротранспорт «моноколесо» завоевывает популярность у взрослых и детей, когда, стоя на одном колесе в пластиковом корпусе, достаточно только наклониться, чтобы поехать вперёд или остановиться.

Согласно данным Комитета по правовой статистике и специальным учётам Генеральной прокуратуры Республики Казахстан, за 2020 год было зарегистрировано 9 460 дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов, в которых 568 человек погибли и 4 389 человек получили телесные повреждения различной степени тяжести [2].

Постоянное балансирование на одном, двух колёсах увеличивает вероятность возможного падения, особенно у детей и подростков, что может привести к различным травмам и переломам, а в случае столкновения с автотранспортом – к трагическим последствиям.

Зачастую пешеходы, управляющие вышеупомянутыми средствами, передвигаются по дорогам общего пользования либо наравне с обычными пешеходами, доставляя массу неудобств как водителям, так и пешеходам. Это обусловлено тем, что водитель в силу своих возможностей не сможет своевременно увидеть передвигающегося пешехода на электронных средствах передвижения, а обычный пешеход – определить скорость передвигающегося электронного средства для предотвращения столкновения.

Согласно пункту 10 статьи 1 Закона Республики Казахстан «О дорожном движении», пешеход – это лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работы. К пешеходам приравниваются физические лица, передвигающиеся в креслах-колясках для инвалидов, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую коляску [3].

Как мы видим, законодатель не рассматривает в качестве пешеходов граждан, управляющих электросамокатами, сегвеями, гироскутерами и моноколёсами, которые передвигаются наравне с обычными пешеходами.

Также законодатель излагает не точную формулировку под определением такого транспортного средства, как мопед, определяя его как двух- или трёхколёсное транспортное средство, снабжённое двигателем внутреннего сгорания с объёмом цилиндра, не превышающим пятидесяти кубических сантиметров, либо электрическим двигателем и имеющее максимальную конструктивную скорость не более пятидесяти километров в час. К мопедам приравниваются велосипеды с подвесным двигателем, мокики, скутеры и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками. Таким образом, к категории мопедов можно отнести электросамокаты, сегвеи, гироскутеры, конструктивная скорость которых не превышает 15 км/ч на максимальной отметке. То есть, согласно законодательству Казахстана, владельцам данных устройств необходимо приобрести водительские удостоверения по категории «А1-мопеды». В таком случае что же делать юным участникам дорожного движения, не достигшим соответствующего возраста для приобретения водительского удостоверения. Ведь зачастую именно юные участники дорожного движения управляют вышеупомянутыми девайсами.

В целях разграничения категории участников дорожного движения предлагаем данную норму закона изложить в следующей редакции: «Мопед – двух- или трёхколёсное транспортное средство, снабжённое двигателем внутреннего сгорания с объёмом цилиндра, не превышающим пятидесяти кубических санти-

метров, либо электрическим двигателем, не превышающее максимальную конструктивную скорость от двадцати и не более пятидесяти километров в час. К мопедам приравниваются велосипеды, оснащённые подвесным двигателем, электрические средства передвижения и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками».

Из этого следует вопрос: почему же от двадцати и не более пятидесяти километров в час?

Это обусловлено тем, что именно от одного до пятнадцати километров в час – это тот скоростной диапазон, в котором передвигаются маловаттные электрические средства передвижения.

Также следует отметить, что данные электрические средства передвижения используются наравне с обычными пешеходами. В случае наезда первых, как их квалифицировать? Ведь Толковый словарь Ожегова даёт чёткое определение термину «пешеход» – это человек, идущий пешком [4]. Но, фактически управляя электрическим средством передвижения, он не идёт пешком, а передвигается. Именно поэтому мы предлагаем ввести в законодательство о дорожном движении отдельную категорию участников дорожного движения, таких как «мобильный пешеход».

Ещё одной новеллой современности в отрасли машиностроения является полномасштабное развитие электромобилей – автомобилей, оснащённых двигателями электропитания.

Электромобиль – автомобиль, приводимый в движение одним или несколькими электродвигателями с питанием от независимого источника электроэнергии (аккумуляторов, топливных элементов, конденсаторов и т. п.). Электромобиль следует отличать от троллейбусов и трамваев [5].

В эру экологической безопасности и сохранения окружающей среды ряд развитых стран повсеместно начал разработки по производству экологически чистого транспорта. На сегодняшний день таковым считается электромобиль.

Первый электромобиль был выпущен компанией «General Motors» под индексом GM EV1 («Electrical Vehicle 1») производства США с 1997-го по 2003 год.

На сегодняшний день следует отметить электромобили, выпускаемые серийно, такие как Toyota RAV4 EV, ZENN, ZAP Xebra, General Motors EV1, Chevrolet Volt, Volvo C30 BEV, Tesla Roadster, Tesla Model S, Modec, Reva NXR, Renault серия Z.E., Nissan LEAF, Tazzari ZERO.

В данном направлении и Казахстан не остаётся в стороне. Так, компанией «СарыаркаАвтоПром», расположенной в городе Костанай, выпускается электромобиль марки JAC под индексом iEV7S.

У электромобилей есть ряд преимуществ (в отличие двигателя внутреннего сгорания), главным из которых является – отсутствие выхлопных газов и простота в обслуживании. Это и подкупает автолюбителей приобретать их, что и происходит на автомобильном рынке.

По прогнозам Международного энергетического агентства, в 2025 году будет иметь место увеличение мирового электромобильного парка практически в 200 раз, т. е. он достигнет отметки 200 млн единиц машин.

Возникает вполне резонный вопрос: «Что же может вызвать увеличение роста мирового электромобильного парка?».

Ответ на данный вопрос кроется в наличии двух факторов на планете.

Первое – это повсеместное загрязнение окружающей среды отходами вредных химических соединений автомобилями, оснащёнными двигателя внутреннего сгорания. Так, в своём очередном Послании народу Казахстана Президент страны К. К. Токаев особо подчеркнул, что «охрана окружающей среды и экологическое развитие выходят на первый план казахстанской повестки дня. Этим вопросом занимается весь цивилизованный мир, и нам негоже оставаться в стороне от магистральной тенденции...» [6].

Второе – это дороговизна горюче-смазочных материалов, обусловленная низкой добычей нефтепродуктов, зависимость от добывающих стран и высокие затраты на содержание нефтеперерабатывающих заводов.

Всем известен тот случай, когда контейнеровоз Ever Given, оказавшись на мели и перегородив Суэцкий канал, вызвал огромный транспортный коллапс из судов, перевозивших различные виды товаров, в том числе танкеров, перевозивших нефтепродукты. В транспортном коллапсе, вызвавшем очередь протяжённостью в семь дней, стояло свыше 450 различных судов [7], что, в свою очередь, вызвало резкое увеличение цен на товары.

Мы считаем, что в будущем данная проблематика при эксплуатации транспортных средств окажет своё положительное влияние в выборе автомобиля в пользу электромобилей.

На сегодняшний день в мегаполисах Казахстана эксплуатируются электромобили различных марок автопроизводителей, и это имеет тенденцию роста. К примеру, по результатам 2020 года на территории Казахстана было зарегистрировано 73 легковых автомобиля на электрической тяге против 33 проданных годом ранее [8].

Причиной роста продаж электромобилей является развитие инфраструктуры в данном направлении и снижение пошлин на ввоз электромобилей в страну. Это обусловлено тем, что Евразийским экономическим союзом были обнулены ввозные таможенные пошлины на электромобили. Такое решение принял Совет Евразийской экономической комиссии [9]. Что, в свою очередь, должно повлиять на продаваемость электромобилей как в Казахстане, так и в странах-участницах ЕАЭС.

Исследуя данную тематику, уточним, что нам интересна правоприменительная практика в отношении водителей данного вида транспортного средства.

Мониторинг интернет-пространства показал беспомощность правовой системы современного мира в случаях нарушения правил дорожного движения при использовании функции автопилот.

К примеру, владелец электромобиля, полностью доверяя электронной системе автомобиля, активирует функцию автопилот. Однако в тех случаях, когда водитель не управляет электромобилем (при активации автопилота), а автопилот из-за ряда причин (выход из строя электроники, некорректная работа навигационной системы) превышает допустимый скоростной режим, тем самым нарушая правила дорожного движения, что может способствовать дорожно-транспортному происшествию с причинением различной степени тяжести участникам до-

рожного движения. К сожалению, таких примеров немало. Как подчёркивает производитель электромобилей «Tesla Motors», автопилот служит для помощи водителю, но не для его замены [10].

Однако что же делать водителям в случаях, когда нарушение правил дорожного движения произошло не по вине водителя. Ведь в отечественном законодательстве не рассматривается норма, в обстоятельствах которой оказался рядовой потребитель электромобиля.

К примеру, статья 591 «Пользование водителем при управлении транспортным средством телефоном либо радиостанцией» Кодекса Республики Казахстан об административных правонарушениях [11] подразумевает действия водителя транспортного средства под его непосредственным управлением. Данная норма не рассматривает функцию автопилот.

Ключевым выражением в данной норме является «при управлении транспортным средством». Термин «управление транспортным средством» трактуется следующим образом: под управлением транспортным средством понимается совершение технических действий, связанных с приведением транспортного средства в движение, в частности троганием с места, процессом самого движения в соответствии с предназначением и техническими возможностями транспортного средства. Это, в свою очередь, освобождает от ответственности ввиду отсутствия состава административного правонарушения.

К большому сожалению, таких примеров в отечественном законодательстве немало.

Во избежание коллизии и правовых столкновений водителей транспортных средств с представителями правоохранительных органов в данной области считаем целесообразным внесение изменений и дополнений в Кодекс «Об административных правонарушениях» Республики Казахстан (глава 30 «Административные правонарушения на транспорте, в дорожном хозяйстве»). В частности, дополнить статьи: 591 «Пользование водителем при управлении транспортным средством телефоном либо радиостанцией», 592 «Превышение установленной скорости движения», 594 «Нарушение правил проезда перекрёстков или пересечение проезжей части дороги», 595 «Нарушение правил маневрирования», 598 «Непредоставление преимущества в движении транспортному средству оперативных и специальных служб с включёнными специальными световыми и звуковыми сигналами», 599 «Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика», 601 «Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги», 610 «Нарушение водителями транспортных средств правил дорожного движения, повлёкшее причинение вреда здоровью людей, повреждение транспортных средств или иного имущества» примечаниями в следующих редакциях:

– по статье 591 «Во время управления транспортным средством разрешается пользоваться телефоном либо радиостанцией посредством применения наушников, или громкой связи, или активности функции автопилот»;

– по статьям 592, 592, 594, 595, 598, 599, 601, 610 «За исключением случаев активации функции автопилот и её некорректной работы».

Мы считаем, что данные поправки в административное законодательство позволят решить предстоящие споры участников дорожного движения и уполномоченных государственных органов в правовом поле.

1. URL: <https://ru.wikipedia.org>.
2. URL: <https://qamqor.gov.kz>.
3. О дорожном движении: Закон Республики Казахстан.
4. Ожегов С. И., Шведова Н. Ю. Толковый словарь русского языка.
5. URL: <https://ru.wikipedia.org>.
6. Конструктивный общественный диалог – основа стабильности и процветания Казахстана: Послание Главы государства Касым-Жомарта Токаева народу Казахстана 1 сентября 2021 г.
7. «Эвер Гивен» на мели в Суэцком канале: причиной может быть ошибка экипажа // BBC News / русская служба.
8. Капитал – центр деловой информации [Электронный ресурс]. URL: <https://kapital.kz>.
9. Распоряжение Евразийского межправительственного совета от 27 ноября 2018 г. № 23.
10. MODEL X, OWNER'S MANUAL, Software version: 2020.44 North America.
11. Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Ерланулы Куат. Старший преподаватель кафедры организации безопасности на объектах транспорта.

Актюбинский юридический институт МВД Республики Казахстан им. Букенбаева.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, участник, проблема.

Жбанова С. А.

ПОРЯДОК ИСПОЛНЕНИЯ ПОСТАНОВЛЕНИЯ О ЛИШЕНИИ СПЕЦИАЛЬНОГО ПРАВА УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ В УСЛОВИЯХ МОБИЛИЗАЦИИ, ВОЕННОГО ПОЛОЖЕНИЯ ИЛИ ВОЕННОГО ВРЕМЕНИ

Статья посвящена анализу Федерального закона, который внёс изменения в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в отношении порядка исполнения постановлений о лишении специального права управления транспортным средством в условиях мобилизации, военного положения и военного времени. Рассматриваются юридические аспекты применения административных мер в условиях проведения специальной военной операции. Особое внимание уделяется правовым механизмам, обеспечивающим баланс

между необходимостью поддержания общественной безопасности и защитой прав граждан.

В условиях современных вызовов, связанных с безопасностью государства, следует учитывать необходимость обеспечения мобилизационной готовности. Ограничение прав граждан на управление транспортными средствами в условиях мобилизации может негативно сказаться на их способности выполнять задачи, связанные с защитой страны и поддержанием общественного порядка.

Изменения в законодательстве должны учитывать социальные реалии и потребности граждан. В условиях военного времени важно создать баланс между соблюдением правопорядка и обеспечением прав граждан, что требует гибкости в подходах к административным наказаниям.

Предусмотренные изменения могут способствовать повышению правовой определённости и уменьшению случаев злоупотребления со стороны органов власти. Чёткие правила и процедуры исполнения постановлений о лишении права управления в особых условиях помогут избежать неоправданных ограничений прав граждан и повысить доверие к государственным институтам.

Следует отдельно отметить, что практика правоприменения в отношении отдельных категорий лиц, принимающих непосредственное участие в дорожном движении на сегодняшний день, складывается весьма неоднозначно. Даже с участниками дорожного движения, перечисленными в федеральном законодательстве, зачастую возникают трудности при привлечении их к административной ответственности [5, с. 126].

Актуальность данной темы заключается в необходимости адаптации законодательства к современным условиям, обеспечении прав граждан и поддержании общественной безопасности, что требует комплексного подхода к реформированию административного законодательства в России. Следует заметить, что ряд учёных склонен утверждать, что сами правонарушители являются объектами исполнительного производства, поскольку на них оказывается воздействие государственными органами для достижения цели административного наказания [1, с. 104].

Вопросам исполнения административных наказаний, в том числе органами внутренних дел, посвящено значительное число научных работ. Вместе с тем анализ находящегося в постоянной динамике законодательства об административных правонарушениях и правоприменительной практики, посвящённой исполнению постановлений о назначении административных наказаний органами внутренних дел, свидетельствует о наличии многочисленных проблем, разрешение которых требует проведения самостоятельных научных исследований в целях предложения конкретных путей их разрешения [2, с. 52].

Федеральный закон от 8 августа 2024 г. № 285-ФЗ [3] внёс в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [4] (далее – КоАП РФ) статью 32.6.1 «Порядок исполнения постановления о лишении права управления транспортным средством соответствующего вида или другими видами техники в период мобилизации, в период военного положения или в военное время».

В период мобилизации, в период военного положения или в военное время исполнение постановления о лишении специального права за совершение административного правонарушения, предусмотренного статьёй 9.3 или главой 12 КоАП РФ [4], приостанавливается, если лицо, подвергнутое данному виду административного наказания, призвано на военную службу по мобилизации или в военное время либо заключило в период мобилизации, в период военного положения или в военное время контракт о прохождении военной службы либо контракт о пребывании в добровольческом формировании (о добровольном содействии в выполнении задач, возложенных на Вооружённые Силы Российской Федерации или войска национальной гвардии Российской Федерации) и привлекается для выполнения задач специальной военной операции. Водительское удостоверение или удостоверение тракториста-машиниста (тракториста) возвращается указанному лицу, срок лишения специального права при этом не прерывается.

Приостановление лишения специального права управления транспортным средством возможно при одновременном выполнении следующих условий:

- объявление периода мобилизации, военного положения или военного времени;
- водитель призван на военную службу по мобилизации или в военное время, или заключил контракт о прохождении военной службы, или заключил контракт о пребывании в добровольческом формировании;
- водитель привлекается для выполнения задач специальной военной операции (далее – СВО).

Если все условия соблюдены, то лишение права управления приостанавливается. При этом водительское удостоверение возвращается владельцу, а срок лишения продолжает течь.

Если коротко описать всё вышесказанное, то получается, что водитель, который проходит службу на СВО, получает своё водительское удостоверение, а срок лишения при этом продолжает течь.

Часть 2 статьи 32.6.1 КоАП РФ [4] говорит о том, что если по окончании некоторого времени водитель будет уволен с военной службы или исключён из добровольческого формирования, то срок лишения будет возобновлён.

Существует также и второй вариант, когда лишение права управления возобновляется: если в процессе военной службы водитель вновь совершает нарушение, за которое предусмотрено наказание в виде лишения специального права управления, то этот водитель не только получает новый срок лишения, но и возобновляет прерванный ранее срок.

Также новая статья 32.6.1 КоАП РФ описывает несколько ситуаций, когда лишение специального права управления прекращается окончательно:

- получение водителем государственной награды;
- увольнение военнослужащего по возрасту с военной службы по контракту;
- увольнение военнослужащего по состоянию здоровья с военной службы по контракту;
- исключение из добровольческого формирования при истечении контракта;

- исключение из добровольческого формирования по состоянию здоровья;
- исключение из добровольческого формирования в связи с прекращением деятельности этого формирования.

Нововведения от 19 августа 2024 года также распространяются на водителей, которые допустили первое нарушение во время военной службы.

Часть 3 статьи 28.10 КоАП РФ [4] говорит о приостановке процедуры лишения специального права управления, которая возможна при одновременном выполнении следующих условий:

- водитель призван на военную службу по мобилизации или в военное время, или заключил контракт о прохождении военной службы, или заключил контракт о пребывании в добровольческом формировании;
- водитель привлекается для выполнения задач СВО.

При этом приостановление процедуры лишения не происходит автоматически. Для него требуется ходатайство командования воинской части (учреждения).

Ещё раз опишем ту же самую ситуацию. Водитель проходит военную службу в зоне СВО. При этом он управляет транспортным средством и допускает нарушение правил дорожного движения, влекущее лишение права управления (садится за руль в состоянии опьянения). Сотрудники полиции оформляют документы о нарушении и передают дело в суд. После этого командование военной части может написать ходатайство в суд, в тексте которого попросить не лишать водителя права управления. В этом случае суд ставит процедуру лишения на паузу.

При этом поставить на паузу можно только одно дело, влекущее лишение специального права. Если водитель зарабатывает второе лишение, то рассматриваются оба дела и выносятся постановления о двух сроках лишения.

Часть 4 статьи 28.9 КоАП РФ [4] говорит о том, что дело о лишении, которое было поставлено на паузу по ходатайству, может быть окончено в одном из следующих случаев:

- получение водителем государственной награды;
- увольнение военнослужащего по возрасту с военной службы по контракту;
- увольнение военнослужащего по состоянию здоровья с военной службы по контракту;
- исключение из добровольческого формирования по истечении контракта;
- исключение из добровольческого формирования по состоянию здоровья;
- исключение из добровольческого формирования в связи с прекращением деятельности этого формирования.

Таким образом, с 19 августа 2024 года в законодательстве появился новый способ, позволяющий досрочно завершить срок лишения специального права управления. Такой вариант может оказаться особенно актуальным для водителей, которые ранее многократно нарушали правила дорожного движения и накопили срок лишения на несколько десятков лет. Для таких водителей прохождение военной службы может оказаться единственным способом законно вернуть право на управление транспортным средством.

1. Жбанова С. А., Шкеля О. В. Проблемы реализации института исполнения постановлений о наложении административных наказаний в области безопасности дорожного движения и пути их преодоления // Общество и право. 2022. № 2 (80). С. 102–106.
2. Галястов М. О. Проблемы исполнения постановлений об отдельных видах административных наказаний при реализации функций органов внутренних дел // Юрист. 2024. № 1.
3. О внесении изменений в Кодекс Рос. Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: Федер. Закон Рос. Федерации от 8 августа 2024 г. № 285-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. Кодекс Рос. Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. Афонин В. В. О некоторых проблемах выявления нарушений ПДД, совершаемых отдельными категориями участников дорожного движения в России // Образование и право. 2020. № 6. С. 126–130. DOI 10.24411/2076-1503-2020-10618. EDN MHIEML.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Жбанова Светлана Александровна. Кандидат экономических наук. Заместитель начальника кафедры организации деятельности ГИБДД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: законодательство, лишение специального права, водительское удостоверение, военнослужащий, исполнение постановления, специальная военная операция.

Жиляева С. К.

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В научной статье изучены вопросы обеспечения безопасности дорожного движения для сохранения здоровья и жизни населения. Рассмотрена деятельность Госавтоинспекции МВД России, направленная на пропаганду безопасности дорожного движения. Сформировано мнение о необходимости работы с различными категориями граждан с целью обеспечения наиболее безопасного пребывания на дороге различных участников дорожного движения.

Безопасность дорожного движения представляет собой такое состояние отмеченного процесса, которое показывает, в какой степени защищённости находятся его субъекты от дорожно-транспортных происшествий, а также их по-

следствий. Соответственно, дорожно-транспортное происшествие, иначе говоря, ДТП – это такое событие, которое произошло в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, из-за чего могли быть ранены или могли погибнуть люди, приведены в непригодность или повреждены транспортные средства, сооружения и иные объекты, а также мог быть причинён любой другой материальный ущерб.

Так, Госавтоинспекция МВД России осуществляет огромный комплекс различных мероприятий, направленных на обеспечение высокого уровня безопасного движения по дороге. В рамках этого ведомства созданы различные подразделения, которые занимаются вверенными им обязанностями. В данной статье будет рассмотрена сущность деятельности отдела пропаганды Госавтоинспекции и его роль в отношении ряда категорий граждан.

Вначале скажем о том, что деятельность отмеченного подразделения Госавтоинспекции МВД России направлена на повышение уровня дорожной безопасности, а также осуществление профилактических мер в отношении нарушений правил дорожного движения среди населения страны.

Согласно Наставлению по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения (приказ МВД РФ № 903), пропаганда безопасности дорожного движения – это «целенаправленная деятельность» Госавтоинспекции вместе с профилактической работой, направленной на предотвращение дорожно-транспортных происшествий [4].

Мероприятия целенаправленного характера по пропаганде БДД включают в себя следующее:

1. Распространение знаний по вопросам безопасности на дорогах;
2. Разъяснение законодательства, которое регламентирует поведение и действия участников дорожного движения;
3. Разъяснение технических требований к ТС и дорожной инфраструктуре;
4. Информирование населения об аварийности в регионах РФ.

Главенствующая цель работы отдела пропаганды ГИБДД МВД России – сформировать у граждан правильное, ответственное и уважительное отношение к дорожному движению и участникам данного процесса. Чтобы цель была в полной мере реализована, квалифицированные сотрудники осуществляют информационную работу широкого масштаба в лице инспекторов по пропаганде БДД, чья деятельность регламентирована положениями Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения, которая также регламентируется иными НПА [4].

Помимо этого, отдел пропаганды Госавтоинспекции МВД России занимается тем, что разрабатывает и создаёт наиболее действенные методы для профилактики нарушения правил дорожного движения. Например, создаются детские автошколы, работа которых осуществляется под строгим контролем, а также выпускаются максимально квалифицированные водители, знающие не только ПДД, но и осознающие важность и ценность соблюдения установленных правил

для обеспечения сохранности не только своей жизни, но и жизни других граждан.

Велика роль отдела пропаганды в поддержании общественного порядка на дорогах, ведь его сотрудники не только занимаются информированием, но и предупреждением граждан о тех последствиях, которые возможны в случае нарушения установленных правил дорожного движения. Это, в свою очередь, оказывает содействие в форме снижения статистики по ДТП, повышения уровня безопасности на проезжей части городов и иных населённых пунктов и сохранения не только здоровья, но и жизни людей.

Так как подобный отдел занимается решением актуальных вопросов, касающихся безопасности дорожного движения, то в качестве приоритетных направлений пропаганды определены такие, как [3]:

1. Укрепление правовой культуры участников дорожного движения;
2. Обеспечение безопасности детского транспорта;
3. Защита пешеходов;
4. Борьба с нарушениями правил дорожного движения.

Чтобы в полной мере реализовать поставленную цель, Отдел пропаганды Госавтоинспекции МВД России должен улучшать свои отношения с различными возрастными категориями и статусами граждан. Информационная осведомлённость в области безопасности дорожного движения стабилизируется, уравнивается с помощью различных мероприятий.

Так, пропаганда Госавтоинспекции МВД России позволяет организовывать целую систему работы с населением, чтобы привлекать внимание людей к существующим острым проблемам дорожного движения, а также возможным негативным результатам несоблюдения закреплённых ПДД.

Отдел пропаганды Госавтоинспекции МВД России занимается тем, что становится связующим звеном между населением и органами, обладающими определёнными компетенциями, тем самым формируя взаимодействие между этими участниками процесса. Как именно это происходит? Сотрудники Госавтоинспекции МВД России встречаются с различными общественными представителями, рассматривают жалобы и предложения, а также занимаются поиском вероятных и более грамотных путей для решения проблем и устранения трудностей.

Отдельное внимание стоит уделить тому, что Отдел пропаганды активно работает с такими возрастными категориями граждан, как подростки и молодёжь. С ними работа организуется в формате тренингов, конкурсов, игр, обучающих программ, кинопоказов. Всё это направлено на то, чтобы сформировать у них соответствующее отношение к особенностям дороги и тому, как необходимо вести себя, чтобы обеспечить себе безопасность на ней.

Особое внимание обращено на просветительскую работу, которая направлена на детей, которых также необходимо посвящать в основы дорожной безопасности. Это вполне объективная практика, так как дети считаются наиболее уязвимой из категорий участников дорожного движения.

В данном случае важно понимать особенности работы с детьми, чтобы передаваемая информация наиболее полно усваивалась ими. Дети воспринимают игровые модели обучения, доступную форму объяснения. Помимо этого, имеет

значение, в какой обстановке такую информацию предоставляют. Для детей проводятся лекции на школьных уроках, а также небольшие встречи в детских садах. Также детей привлекают к участию в интерактивных мероприятиях и праздниках, на которых рассказывают про безопасность на дороге.

Просветительская работа с детьми может показаться в разы проще, если упомянуть то, что сотрудникам Госавтоинспекции МВД России приходится идти на контакт со «сложными» гражданами, с которыми общение с первого раза может не сложиться на должном уровне.

Для работы с проблемными гражданами МВД был разработан целый список психологических приёмов, которыми могут пользоваться сотрудники, например, с агрессивно настроенными лицами. Речь не только про различные виды убеждения, доказывания, внушения, игнорирования, но и, например, тактика, название которой «эскимо», которая способна «обезоружить» собеседника проявлением тактической вежливости.

Имеет место подробное изучение причин ДТП, про которые надо очень грамотно рассказывать населению и приводить чёткие доводы о том, что такие причины ДТП не просто необходимо устранять, но это и вполне реально сделать.

Но какие же причины ДТП существуют и возможно ли их предотвратить? Важно понимать, что большую часть из них можно минимизировать, но полностью, скорее всего, это сделать нереально.

Перечислим причины ДТП [1]:

1. Употребление алкоголя за рулём;
2. Общение за рулём;
3. Плохое техническое состояние автомобиля;
4. Плохое качество дорожного покрытия;
5. Неправильное поведение на дороге пешеходов;
6. Плохие условия погоды;

Огромную роль играет то, насколько осознанно к решению проблем на дорогах подойдут всевозможные слои и категории населения, начиная от вышестоящих сотрудников различных ведомств и заканчивая обычными гражданами, которые каждый день проводят в роли пешехода и/или водителя.

При этом на все категории граждан можно положительно воздействовать благодаря активному сотрудничеству со СМИ, ведь СМИ – хороший инструмент передачи информации через теле- и радиовещание и интернет.

Таким образом, достичь целей пропаганды безопасности дорожного движения можно благодаря решению указанных ниже задач [2]:

1. Повысить культурный уровень субъектов дорожного движения;
2. Сформировать положительный образ специалистов различных служб ГИБДД;
3. Снизить уровень детского дорожно-транспортного травматизма;
4. Создать и развить программы обучения детей для привития безопасного поведения на дорогах;
5. Распространить положительный опыт по реализуемому направлению;
6. Активно использовать возможности СМИ;
7. Разработать новейшие методы и приёмы работы, которые можно было бы внедрить в практику.

Бесспорно, что пропаганда – это необходимое и важнейшее направление деятельности не только Госавтоинспекции, но и МВД России в целом. Всё это нацелено на оптимизацию общения с населением, чтобы в дальнейшем предупредить ДТП и снизить уровень подобных ситуаций на дороге. Соответственно, улучшить качество и повысить уровень жизни, снизить процент смертности людей на дороге и людей, сидящих в тюрьме за совершение преступлений на дороге.

При этом и в этой сфере существуют проблемные моменты, требующие решения. Имеющееся федеральное законодательство на данный момент определяет то, что пропаганда БДД отнесена только к компетенции Госавтоинспекции МВД России. При этом практика показывает, что подобной пропагандой занимаются и иные органы государственной власти, органы местного самоуправления, СМИ, общественные объединения.

Пропаганда в Госавтоинспекции МВД России должна осуществляться на всех уровнях и в отношении всего населения в целом, так как дети берут пример со старших; пожилые наставляют молодёжь и взрослых; подростки, несмотря на бунтующий характер, могут с лёгкостью менять своё мнение, если им правильно преподнести информацию и подать грамотный пример. Кроме этого, представители различных подразделений Госавтоинспекции МВД России сами должны быть примером, если хотят добросовестно выполнять свою работу по воспитанию сознательных и ответственных граждан.

-
1. Основные виды и причины ДТП [Электронный ресурс]. URL: <https://елецкий.48.мвд.рф/новости/news/item/25040858>.
 2. Инспектор по пропаганде безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <https://www.driver-helper.ru/bezopasnost-dorozhnogo-dvizheniya/in-spektor-po-propagande-bdd>.
 3. Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: приказ от 29 декабря 2018 г. № 903 / Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. URL: <https://docs.cntd.ru/document/552209538>.
 4. Сотрудникам Госавтоинспекции дали рекомендации по общению с агрессивными гражданами [Электронный ресурс] / РБК. URL: <https://www.rbc.ru/society/08/12/2022/63914d959a794774f51c6468>.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Жиляева Светлана Константиновна. Кандидат юридических наук, доцент. Начальник кафедры гражданско-правовых дисциплин.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, пропаганда безопасности дорожного движения, население.

О НОРМАТИВНО-ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

В настоящей статье автор рассмотрел особенности правового регулирования статуса участников дорожного движения, использующих средства индивидуальной мобильности, в частности меры регулирования, принимаемые на сегодняшний день для оптимизации и обеспечения безопасности в этом направлении.

История развития средств индивидуальной мобильности в нашей стране берёт своё начало во времена, когда начали получать широкое распространение в России гироскутеры, электросамокаты, моноколёса. Средства индивидуальной мобильности (далее – СИМ) во всём мире постепенно развивались и становились более разносторонними и интересными, а их количество и популярность росли с невероятной скоростью, в том числе и в Российской Федерации. Сейчас трудно себе представить передвижение пешеходов в мегаполисах и не только без использования СИМ.

За последние несколько лет СИМ стали полноценным городским транспортом. Больше чем в 80 % случаев сценарием аренды самоката становится транспортный, а не развлекательный маршрут. Этот вид транспорта помогает разгружать дороги, например, пока идёт сезон – с весны по осень – пользователи СИМ на 23 % реже вызывают такси. СИМ экономят в среднем 30 % времени в пути в мегаполисе (по сравнению с общественным транспортом) и 60 % – с пешими маршрутами. По данным операторов кикшеринга, в сезоне 2024 года количество активных пользователей выросло и достигло отметки в 4 млн человек, что на 1 млн человек больше, чем за сезон 2023 года.

Безусловно, вместе с ростом спроса должны усиливаться и меры по обеспечению безопасности в этом направлении, в том числе со стороны органов внутренних дел. В данном контексте стоит согласиться с мнением В. В. Афонина, который утверждает, что одним из основополагающих направлений деятельности подразделений Госавтоинспекции является повышение уровня защищённости граждан от совершающихся дорожно-транспортных происшествий, минимизация их последствий, а также укрепление доверия населения к личности сотрудника [1]. Однако, несмотря на вышесказанное, в нашей стране долгое время не появлялось какой-либо нормативно-правовой базы, которая бы регулировала и регламентировала правила использования этих видов средств передвижения. В связи с этим достаточно длительное время возникали вопросы и даже споры по поводу того, что же такое СИМ и какой статус имеют их владельцы, участвуя в дорожном движении.

Со временем необходимость правового урегулирования данного аспекта становилась более острой, в связи с чем 6 октября 2022 года было издано постановление Правительства Российской Федерации № 1769 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных

положений некоторых актов Правительства Российской Федерации», которое вступило в силу 1 марта 2023 года [2].

Данным постановлением были внесены чрезвычайно важные изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации, а именно: законодательно было определено, что СИМ – это «транспортное средство, имеющее одно или несколько колёс (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей) (электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сегвеи, моноколёса и иные аналогичные средства)» [2].

Данные изменения касались массы, а также максимальной скорости СИМ, необходимых для безопасной эксплуатации; были разграничены такие понятия, как «средство индивидуальной мобильности», «велосипед» и «мопед».

Также немаловажным фактором является определение основ правового статуса участников дорожного движения, использующих СИМ, включающих в себя следующие нормы о том, что:

- лица, ведущие СИМ рядом с собой, являются обычными пешеходами;
- лица, имеющие в собственности СИМ, не должны их регистрировать;
- для передвижения на СИМ водительское удостоверение на право управления транспортным средством какой-либо категории не требуется;
- лица, управляющие СИМ, имеют ряд существенных запретов, связанных с эксплуатацией данного транспортного средства, касающиеся скоростного режима, например: им запрещено двигаться со скоростью более 25 км/ч, а в жилых зонах, велосипедных зонах и на дворовых территориях – более 20 км/ч;
- лица, не достигшие возраста 7 и 14 лет, имеют ряд дополнительных ограничений;
- лица, управляющие СИМ, должны знать Правила дорожного движения Российской Федерации и исправно выполнять свои обязанности.

Так, на Международном форуме цифровых технологий в сфере транспорта и логистики «Цифровая транспортация 2024», который состоялся 23–24 сентября 2024 года в Москве в кластере «Ломоносов» в рамках партнёрской сессии «Новые ПравИИла дорожного движения: искусственный интеллект в транспортной отрасли и логистике», приняли участие ведущие специалисты в области обеспечения безопасности в этой сфере, а также внедрения инновационных технологий. Так, начальник Главного управления на транспорте МВД России Олег Калинин в своём выступлении на сессии обозначил целый комплекс проблем, связанных с обеспечением безопасности на транспорте, с увеличением противоправных действий с использованием ИИ-технологий в этой сфере, что не может не вызывать беспокойство среди населения нашей страны.

В рамках ещё одной партнёрской сессии «Регулирование и безопасное развитие нового городского транспорта – самокатов» поднимались вопросы, связанные с грамотным регулированием планомерного интегрирования кикшеринга в городскую транспортную сеть, которое позволит обеспечить безопасность и комфорт всех участников дорожного движения и будет способствовать дальнейшему развитию инфраструктуры и усилению справедливых санкций за нарушения [3]. Так, в частности, участники сессии, а именно: первый заместитель генерального директора фонда «Центр стратегических разработок», предсе-

датель общественного совета при Минтрансе РФ Татьяна Гороя, первый заместитель министра транспорта РФ Валентин Иванов, руководитель сервиса «Яндекс – самокаты» Леонид Ясиновский – обсудили самые актуальные проблемные аспекты в этой области, касающиеся принимаемых мер по безопасности кикшеринга для борьбы и предотвращения нарушений, мер правового регулирования этого вида транспорта, внедрения технологий для большей безопасности поездок и новых «медленных» и «запретных» зон, а также своевременного внедрения дополнительных велополос и другой инфраструктуры для СИМ, повышения сумм административных штрафов за правонарушения в этой сфере.

Несмотря на всё вышеперечисленное, к сожалению, законодательство Российской Федерации в сфере эксплуатации СИМ требует колоссальных правок и доработок. Примером может служить отсутствие в административно-правовом и уголовно-правовом законодательстве норм, которые устанавливали бы ответственность лиц, совершивших какие-либо нарушения, управляя СИМ.

На данный момент практика показывает, что при совершении какого-либо нарушения, связанного с управлением СИМ, лиц привлекают к ответственности по статье 12.29 КоАП РФ «Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным лицом, участвующим в процессе дорожного движения», которая предусматривает по третьей части данной нормы наказание в виде административного штрафа в размере одной тысячи пятисот рублей. Справедливое ли это наказание для лица, которое, нарушив правила дорожного движения, причинило по неосторожности средней тяжести вред здоровью другому человеку?

Те нормы, которые вступили в силу с марта 2023 года, касающиеся скорости движения, а также использования той или иной инфраструктуры в зависимости от возраста пользователя СИМ, о которых говорилось выше, оказались недостаточными для этой области правового регулирования. Так, по официальной статистике МВД России, за 9 месяцев 2024 года было зафиксировано на 47,2 % больше дорожно-транспортных происшествий, чем за аналогичный период 2023 года, – 3 897 случаев. При этом 44 участника инцидентов погибли, а 4 052 – получили ранения, в том числе 1 392 ребёнка [4].

В этой связи необходимо принимать дополнительные меры по снижению происшествий с использованием СИМ.

На сегодняшний день Минтрансом РФ готовится проект, который вносит изменения в Правила дорожного движения, направленный на снижение числа инцидентов с СИМ. Также в этот процесс включились и представители Следственного комитета РФ.

В соответствии с новыми предложениями от Минтранса РФ и Следственного комитета РФ, вносимыми в законодательство, можно выделить следующие пункты:

- пользователей СИМ необходимо приравнять к водителям транспортных средств;
- на этих лиц будут распространяться соответствующие обязанности и ответственность;
- дополнение категорий транспортных средств подкатегорией М1, включающей СИМ с электродвигателем мощностью до 0,25 кВт;

- включение в категории М (мопеды) и А (мотоциклы) СИМ с электродвигателем мощностью от 0,25 до 4 кВт и свыше 4 кВт соответственно;
- соответственно, предоставление права на управление транспортными средствами подкатегории М1 лицам, достигшим 16-летнего возраста;
- введение однозначного запрета движения на СИМ более одного человека вне зависимости от конструкции;
- усиление приоритета пешехода на СИМ, в частности, ограничение скорости движения СИМ до 10 км/ч при сближении с пешеходами, запрет требования от пешехода пропустить СИМ, в том числе путём подачи звукового сигнала, а также более жёсткого регулирования движения СИМ в местах возможного внезапного появления пешеходов (арки, углы зданий) [4].

Предполагается, что вступление в силу указанных пунктов будет способствовать более эффективному регулированию использования СИМ участниками дорожного движения, а также снижению уровня дорожно-транспортных происшествий с участием СИМ.

1. Афонин В. В. Практика взаимодействия сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения Российской Федерации с участниками дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2019. № 1 (2). С. 31–36. EDN ZEIOIH.
2. О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 6 октября 2022 г. № 1769 / Официальный сайт Правительства Рос. Федерации. URL: <http://government.ru/docs/all/143507> (дата обращения: 12.03.2025).
3. В Москве 23–24 сентября 2024 года состоялся Международный форум цифровых технологий в сфере транспорта и логистики «Цифровая транспортация 2024» [Электронный ресурс] // Официальный сайт Минтранса Рос. Федерации. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/11441?ysclid=m8lc6sdn6e13137394> (дата обращения: 10.03.2025).
4. Изменения в законодательство, вносимые в Госдуму [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20250316/elektrosamokaty-2005288458.html?ysclid=m8lg111i5v163031364> (дата обращения: 13.03.2025).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Жихорева Раиса Евгеньевна. Кандидат юридических наук. Старший преподаватель кафедры административного права и административной деятельности полиции.

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

143103, Российская Федерация, Московская обл., Рузский м. о., п. Старотеряево, тер. МОФ МосУ имени В. Я. Кикотя, 1.

Ключевые слова: средства индивидуальной мобильности, безопасность дорожного движения, транспортное средство.

Ибрагимова З. Н., Афонин В. В.

НАУЧНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ

В настоящей научной статье авторами рассматривается научное обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации; исследуются причины дорожно-транспортной аварийности; анализу подлежат вопросы совершенствования дорожной инфраструктуры и технические средства обеспечения безопасности дорожного движения. Исследуются существующие проблемы и предлагаются некоторые пути их решения.

Научное обеспечение безопасности дорожного движения в России включает комплекс исследований, разработок и практических мер, направленных на снижение аварийности, травматизма и смертности на дорогах. Это междисциплинарная область, которая охватывает инженерные, правовые, образовательные, медицинские и социальные аспекты. Условно, все основные направления научного обеспечения безопасности дорожного движения можно разделить на несколько групп.

Первой группой можно определить *исследование причин аварийности*. Сюда входят анализ статистики ДТП, выявление основных причин аварий (человеческий фактор, состояние дорог, техническая неисправность транспортных средств). Также в данное направление входит изучение поведения участников дорожного движения (пешеходов, водителей, велосипедистов). Разработка методов прогнозирования аварийности на основе имеющихся данных – ещё один вариант, который необходимо реализовывать в процессе исследования причин аварийности.

Второй группой можно выделить *совершенствование дорожной инфраструктуры* – это ещё один элемент в рамках научного обоснования безопасности дорожного движения. Сюда можно отнести разработку стандартов для проектирования безопасных дорог, внедрение интеллектуальных транспортных систем, включая систему управления движением, видеонаблюдение и автоматическую фиксацию нарушений. Также это направление можно дополнить исследованиями в области организации дорожного движения (светофорное регулирование, разметка, знаки).

Дорога с ее геометрическими элементами плана и продольного профиля, придорожной обстановкой и интенсивностью движения является рабочим местом водителя, и от того, насколько они оптимальны для обеспечения безопасного движения, зависит надежность работы водителя [1].

Третья группа – *технические средства безопасности*. К научному исследованию необходимо приобщить вопросы разработки и внедрения современных технологий в транспортных средствах, системы автоматического торможения,

адаптивный круиз-контроль, а также исследование области беспилотных транспортных средств и их влияние на безопасность дорожного движения.

Четвёртая группа – *правовое и нормативное регулирование*. Данное направление предполагает анализ и совершенствование законодательства в области безопасности дорожного движения, правила дорожного движения, Кодекс об административных правонарушениях, технические регламенты, разработку мер по ужесточению ответственности за нарушение правил дорожного движения, а также внедрение международных стандартов безопасности (например, стандарты ООН).

Образование и пропаганда также играют существенную роль в изучаемом вопросе. Два этих блока должны реализовываться через:

- разработку образовательных программ для водителей, пешеходов и детей;
- проведение социальных кампаний, направленных на повышение культуры поведения на дорогах;
- использование современных технологий (симуляторы) для обучения водителей.

Медицинское направление как немаловажный аспект данного направления. Медицинские аспекты складываются из исследований влияния алкоголя, наркотических средств и усталости на поведение водителей. К данной группе можно отнести разработку методов оказания первой помощи при ДТП и изучение психофизиологических факторов, влияющих на безопасность.

Международное сотрудничество – данное направление предполагает участие в международных проектах и программах по безопасности дорожного движения, обмен опытом и лучшими практиками с другими странами, внедрение международных стандартов и технологий.

Ещё одним немаловажным направлением является цифровизация и анализ данных, который заключается в использовании глобальных данных для анализа аварийности и разработки превентивных мер. Также в данную группу можно отнести внедрение систем мониторинга дорожного движения в реальном времени и разработку мобильных приложений для помощи участников дорожного движения.

Экономический аспект изучаемого вопроса также немаловажен. Это и оценка экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий, и разработка мер по снижению затрат, связанных с аварийностью, и стимулирование внедрения безопасных технологий через налоговые льготы и субсидии.

Важно обозначить субъектов, которые должны принимать участие в научном обеспечении безопасности дорожного движения. Сюда можно отнести научно-исследовательские институты автомобильного транспорта, НИИ транспортного строительства, ГИБДД МВД России, которая осуществляла бы координацию и контроль за безопасностью дорожного движения, и другие.

При реализации данного направления исполнители могут столкнуться с рядом проблем:

- недостаточное финансирование научных исследований в области безопасности дорожного движения;
- низкая культура поведения участников дорожного движения;

– необходимость интеграции новых технологий (электромобили, беспилотные автомобили).

Таким образом, можно сказать, что научное обеспечение безопасности дорожного движения продолжает развиваться в России, но для достижения значимых результатов требуется комплексный подход, включающий усиление законодательной базы, повышение качества образования и внедрение современных технологий.

1. Кузина А. В., Сабинин А. А. Виды дорожных условий, негативно влияющих на безопасность дорожного движения, их оценка и способы выявления // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования: сборник материалов XVIII Международной научно-практической конференции, Орёл, 25–26 апреля 2024 г. В 2 ч. Орёл: Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 2024. С. 235–239.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Ибрагимова Зарина Николаевна. Кандидат педагогических наук, доцент. Доцент кафедры муниципального и экологического права юридического института.

Орловский государственный институт имени И. С. Тургенева.
302040, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Комсомольская, 39А.

Афонин Вадим Вячеславович. Кандидат юридических наук. Доцент кафедры организации деятельности ГИБДД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, причины аварийности, совершенствование дорожной инфраструктуры, технические средства безопасности, правовое и нормативное регулирование.

Калауов С. А.

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И УСИЛЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЕГО УЧАСТНИКОВ

В данной статье рассматриваются причины и факторы, приводящие к дорожно-транспортным происшествиям, указывается, что особое внимание необходимо уделить изучению системы «Водитель – Автомобиль – Дорога – Среда – Пешеход». В частности, отмечается, что основным фактором возникновения ДТП является именно человеческий фактор, а если быть точнее – знание и соблюдение правил дорожного движения основными его участниками. Поэтому в целях обеспечения предотвращения ДТП с тяжёлыми последствиями

и строгого соблюдения участниками дорожного движения правил дорожного движения необходимо усиление ответственности за их нарушение.

Как и во многих странах мира, в Республике Узбекистан проводится значительная работа по реализации комплекса организационно-практических мер в сфере надёжного обеспечения безопасности дорожного движения. К примеру, только за последние три года были разработаны и утверждены проекты около 10 новых законов, более 30 постановлений Президента и правительства, направленных на совершенствование системы обеспечения безопасности дорожного движения и внедрения новых механизмов.

Но несмотря на это, в 2024 году в стране зарегистрировано 9 364 дорожно-транспортных происшествия (ДТП), в них погибли 2 203 и пострадал 8 901 человек [1].

Следует отметить, что существует много причин и факторов, приводящих к дорожно-транспортным происшествиям, здесь было бы уместно обратить внимание на систему «Водитель – Автомобиль – Дорога – Среда – Пешеход».

Конечно, важную роль в обеспечении безопасности дорожного движения играет именно водитель, его знания, навыки, опыт, психофизиологическое состояние, дисциплинированность, законопослушность, культура и др.

Деятельность водителя включает в себя выполнение следующих задач:

- управление транспортным средством: водитель должен уметь управлять транспортным средством в соответствии с правилами дорожного движения и требованиями безопасности, он должен следить за дорожной обстановкой, соблюдать скоростной режим, избегать опасных ситуаций и выполнять манёвры безопасно;

- наблюдение за окружающей обстановкой: водитель должен следить за окружающей обстановкой и быть готовым к любым возможным ситуациям, таким как пробки, аварии, дорожные работы и т. д., он должен уметь быстро реагировать на изменения ситуации и принимать решения в соответствии с требованиями безопасности;

- соблюдение правил дорожного движения: водитель должен соблюдать все правила дорожного движения и требования безопасности, включая правила проезда перекрёстков, движение по полосам и т. д.;

- контроль за техническим состоянием автомобиля: водитель должен регулярно проверять техническое состояние автомобиля и следить за его исправностью, он должен знать, какие компоненты транспортного средства требуют замены или ремонта, и уметь проводить необходимые работы;

- коммуникация с другими участниками дорожного движения: водитель должен быть вежливым и уважительным к другим участникам дорожного движения, особенно к пешеходам и велосипедистам, он должен правильно использовать сигналы поворота и другие средства коммуникации для обеспечения безопасности на дороге.

Автомобиль, а если быть точнее его техническое состояние (тормозная система, шины, рулевое управление, динамические показатели и др.), наличие систем активной, а также пассивной безопасности и др. также связаны с безопасностью дорожного движения.

Дорожные условия оказывают существенное влияние на процесс движения транспортных средств. Факторы дороги и дорожной среды на выбор безопасной скорости определяются состоянием дорожного покрытия, качеством инфраструктурного обустройства улично-дорожных сетей, уровнем совершенства управления дорожным движением.

Основными причинами затруднений движения являются: увеличение количества транспорта на дорогах; отсутствие информации о состоянии дорог и о возможных путях объезда; неэффективная организация движения; несоблюдение правил дорожного движения участниками дорожного движения [2].

К дорожным условиям, снижающим безопасность движения, относятся следующие факторы:

- несоответствие размеров геометрических элементов дороги (ширины проезжей части, габаритов мостов, путепроводов, радиусов закруглений дорог в плане, уклонов, виражей) фактическим скоростям движения автомобиля;
- неудачное сочетание элементов плана и профиля дороги на соседних участках, способствующих возрастанию, а потом резкому снижению скорости движения (кривые в плане малых радиусов в конце спусков или горизонтальных прямых; короткие горизонтальные прямые на извилистых трассах);
- плохое состояние проезжей части и обочин (недостаточная ровность и шероховатость покрытия, рыхлый грунт неукрепленных обочин, грязь на проезжей части от снега, дождя, камни и другие посторонние предметы);
- неправильное расположение массивных препятствий (опор освещения, дорожных знаков, опор путепроводов, зданий, автобусных павильонов и т. д.);
- недостаточная информация о границах проезжей части, полосах движения, протяженности и форме опасных участков, характере возможной опасности, рекомендуемых действиях по управлению автомобилем и ограничениях в движении, отсутствии заграждений, удерживающих автомобиль от съездов с дороги и переездов через разделительную полосу.

Исходя из этого, можно сделать вывод, что влияние дорожных условий на безопасность движения закладывается в процессе проектирования дорог, а реализуется в процессе эксплуатации дорог.

Среда (время суток, время года, погодные условия) и пешеход (знание и соблюдение правил дорожного движения, возраст, цвет одежды и др.) также оказывают влияние на возникновение ДТП.

Но последние исследования причин возникновения ДТП говорят о том, что основным фактором является именно человеческий фактор, а если быть точнее – знание и соблюдение правил дорожного движения основными участниками дорожного движения – водителем и пешеходом.

В связи с чем уделяется большое внимание созданию сильной правовой основы, направленной на совершенствование системы безопасности дорожного движения, в том числе повышению культуры соблюдения водителями и пешеходами правил дорожного движения, совершенствованию системы подготовки и переподготовки водителей, а также полной цифровизации организации дорожного движения.

В то же время возрастает количество ДТП в результате грубого нарушения некоторыми водителями правил дорожного движения. В частности, ДТП

с тяжкими последствиями происходят в результате неспособности водителя осознавать свои действия, управляя транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения.

Участились случаи игнорирования отдельными водителями правил дорожного движения, несоблюдения культуры вождения транспорта, неуважения к другим участникам дорожного движения, резкого маневрирования и другие действия, в которых проявляется «агрессивное вождение».

С 21 февраля 2025 года вступил в силу Закон Республики Узбекистан «О внесении дополнений и изменений в Уголовный, Уголовно-процессуальный кодексы Республики Узбекистан и Кодекс Республики Узбекистан об административной ответственности в связи с совершенствованием системы безопасности дорожного движения».

Данные изменения и дополнения направлены на обеспечение безопасности дорожного движения и предотвращение дорожно-транспортных происшествий, в том числе обеспечение неотвратимости наказания для лиц, совершивших грубые нарушения, установление уголовной ответственности за повторное управление транспортными средствами лицом, лишённым права управления транспортным средством, применение административного взыскания за превышение количества штрафных баллов, начисляемых за нарушения правил дорожного движения, а также установление административной и уголовной ответственности по отдельным статьям за инциденты с участием транспортных средств, работающих на сжатом природном или сжиженном нефтяном газе.

Ожидается, что положительные результаты должно дать внедрение балльной системы, предусмотренной статьёй 341 Кодекса Республики Узбекистан об административной ответственности: «Статья 341. Применение административного взыскания за превышение количества штрафных баллов, начисляемых за нарушения правил дорожного движения» [3].

За совершение следующих правонарушений в отношении водителя транспортного средства наряду с предусмотренным основным наказанием начисляются штрафные баллы:

- управление водителями транспортными средствами, имеющими неисправности тормозной системы, рулевого управления или сцепного устройства либо переоборудованными без соответствующего разрешения;

- управление транспортными средствами, эксплуатация которых запрещена в установленном порядке, а равно транспортными средствами, с которых самовольно сняты государственные номерные знаки;

- эксплуатация транспортных средств с зеркальными и (или) тонированными (затемнёнными) стёклами, а также с покрытиями, ограничивающими обзорность;

- бесцельная подача звукового сигнала, установка в транспортных средствах звуковых и световых устройств, не предусмотренных предприятием-изготовителем, а равно их переустройство;

- превышение водителями транспортных средств установленной скорости движения;

- проезд водителями транспортных средств на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика дорожного движения;

- создание водителями транспортных средств помехи или аварийной ситуации, выезд на сторону дороги или полосу, предназначенную для встречного движения;
- нарушение водителями транспортных средств правил остановки или стоянки;
- нарушение правил перевозки людей в транспортном средстве;
- нарушение порядка обгона транспортных средств;
- участие водителей транспортных средств в групповом передвижении, создающем угрозу безопасности дорожного движения;
- нарушение водителями транспортных средств правил проезда железнодорожных переездов;
- оставление в нарушение установленных правил места дорожно-транспортного происшествия его участниками.

При этом максимальное количество баллов, начисляемых за каждое совершённое правонарушение, не может превышать двух баллов.

Штрафные баллы начисляются в течение одного года со дня совершения впервые одного из правонарушений, предусмотренных частью первой настоящей статьи. Штрафные баллы, начисленные за правонарушения, предусмотренные данной статьёй, снимаются с водителя транспортного средства автоматически по истечении одного года.

В случаях, когда начисленные штрафные баллы в сумме превышают 12 в течение года, водитель лишается права управления транспортными средствами в качестве дополнительного наказания за последнее совершённое правонарушение. Срок лишения такого права не может быть менее шести месяцев.

Порядок начисления штрафных баллов водителю транспортного средства за нарушение правил дорожного движения устанавливается Кабинетом Министров Республики Узбекистан.

В заключение хотелось бы сказать, что в последние годы в нашей стране проводится системная работа по дальнейшему совершенствованию правил дорожного движения, предотвращению дорожно-транспортных происшествий и контролю за безопасностью дорожного движения, в которой важное место занимает принцип *«Верховенство закона – неотвратимость наказания»*.

1. URL: <https://www.gazeta.uz/ru/2025/01/24/road-accident-2024> (дата обращения: 04.03.2025).

2. URL: <https://www.gazeta.uz/ru/2024/08/21/road-safety> (дата обращения: 04.03.2025).

3. URL: <https://lex.uz/docs/97664#199812> (дата обращения: 04.03.2025).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Калауов Сайдулла Аймаханович. Кандидат технических наук, профессор.
Начальник кафедры автомобильной подготовки.

Академия МВД Республики Узбекистан.

100197, Республика Узбекистан, г. Ташкент, ул. Интизор, 68.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, водитель, автомобиль, дорога, дорожно-транспортное происшествие, кодекс, правонарушение, штрафные баллы.

Капустина Е. Г.

МЕРЫ ПРОФИЛАКТИКИ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫХ ДЕЛИКТОВ СРЕДИ КУРЬЕРОВ-ЭЛЕКТРОВЕЛОСИПЕДИСТОВ

Вопросы обеспечения безопасного дорожного движения в Российской Федерации имеют на сегодняшний момент огромное значение, поскольку развитие инфраструктуры и рост разнообразных моделей и видов транспортных средств, средств индивидуальной мобильности требуют законодательного урегулирования процесса безопасного движения. В статье автор предлагает отдельные формы профилактики в области безопасности дорожного движения для данной категории и излагает предложения по совершенствованию законодательства Российской Федерации.

Сегодня как никогда для удовлетворения своих потребностей граждане активно используют различные маркетплейсы и формы курьерской доставки продуктов питания и иных материальных ценностей. И поэтому одной из проблем современной жизни являются способы этой доставки с использованием электровелосипедов в нарушение правил дорожного движения. Данный вопрос вызывает необходимость отдельного исследования и разрешения в связи с совершением дорожно-транспортных происшествий и причинением травм различной степени людям.

Справедливо отмечает В. В. Афонин: «Сложившаяся дорожно-транспортная обстановка и низкий уровень безопасности дорожного движения значительно влияют на национальную безопасность Российского государства, затрагивают конституционные права и свободы граждан, представляют собой проблемы государственного масштаба. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий и аварийности на дорогах является одним из приоритетных направлений в деятельности соответствующих государственных органов России» [1]. Нарушение правил дорожного движения на электровелосипедах курьерами, доставщиками продуктов питания сегодня является одной из насущных проблем в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. С 10 по 14 марта 2025 года сотрудники Госавтоинспекции ГУ МВД России по Санкт-Петербургу и Ленинградской области провели рейд среди 1,5 тысяч электровелосипедистов-курьеров, из которых 1 тысяча была привлечена к административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения. Значительная часть правонарушителей-курьеров – иностранные граждане, а каждый пятый из них находится на территории Российской Федерации нелегально. Анализируя ситуацию, специалисты выяснили, что за эти дни произошло девять ДТП с участием электросамокатов, в результате которых три человека получили серьезные травмы [2].

Электровелосипед выглядит как обычный механический велосипед с педалями, и его характеристики не прописаны в законодательстве. Однако его главная особенность заключается в электрическом моторе мощностью двигателя до 0,25 киловатт, благодаря которому транспортное средство может развивать скорость до 25 километров в час. В этом случае их водители могут руководствоваться правилами для велосипедистов: водительское удостоверение, каска, зеркала заднего вида и включённые ходовые огни необязательны.

Водители электровелосипедов, в подавляющем большинстве курьеры служб доставки, используют для передвижения по тротуарам электровелосипеды, мощность электродвигателя которых в режиме длительной нагрузки более 0,25 киловатт, тем самым они фактически являются мопедами. Для управления ими требуется водительское разрешение категории М, а также оснащение фарами, стоп-сигналами и поворотниками.

Кроме того, известны случаи, когда работники служб доставки самостоятельно модифицируют электровелосипеды, «спиливая педали», что дополнительно свидетельствует об отнесении таких транспортных средств к мопедам, так как они приводятся в движение двигателем.

Эта проблема требует исследования и дополнительного разрешения на законодательном уровне. Среди учёных и практиков обсуждаются пути её изучения. Полагаем, что актуальным в настоящий момент является усиление ответственности за управление электровелосипедами в нарушение правил дорожного движения [3], а также приведение в соответствие дорожной инфраструктуры в городах и населённых пунктах. Существуют и вопросы, связанные с реализацией полномочий сотрудниками Госавтоинспекции при пресечении правонарушений в области дорожного движения, совершаемых курьерами, управляющими электровелосипедами и их привлечении к административной ответственности.

Одной из причин совершения административных правонарушений данной категорией участников дорожного движения является то, что каждый курьер стремится оперативно осуществить доставку и получить более высокий заработок. Так, в Москве работают 100 тыс. курьеров, которые осуществляют до 500 тыс. заказов в сутки, поэтому проблема требует более пристального внимания.

Например, Департаментом транспорта Москвы издан приказ об утверждении стандарта работы курьерских сервисов, с 1 мая 2025 года вступят в силу требования к транспорту курьеров. Они включают: наличие переднего и заднего тормозов, звукового сигнала, заднего фонаря, боковых световозвращателей. При этом световые приборы должны быть включены в течение всего рабочего дня. Максимальная скорость электродвигателя – 25 км/ч, однако подобного законодательного урегулирования нет на федеральном уровне. Вместе с тем эксперты в данной сфере полагают, что такие меры приведут к оттоку кадров в бизнес-доставке, локальному повышению цен на услуги, а на курьерские компании ляжет создание условий для правильной парковки транспорта курьеров, чтобы он не мешал проходу пешеходов.

Наиболее действенным способом профилактики правонарушений курьерами-электровелосипедистами является влияние на их работодателей.

И здесь нельзя не согласиться с мнением общественного деятеля К. В. Крохмаля, который отметил, что, помимо инструктажа, нужно вводить ответственность за нарушения, вплоть до запрета работать в этом направлении. Это должно контролироваться по единой базе, информация должна выводиться на дистанционный пульт. Также нужно обязать операторов, на которых работают курьеры, отслеживать выполнение работ и штрафовать, если сотрудники нарушают правила. Тогда работодатели будут заинтересованы в том, чтобы их работники соблюдали правила дорожного движения [4].

Высокий потенциал в снижении дорожно-транспортной аварийности имеет действенная профилактическая работа, что обуславливает необходимость постоянного совершенствования этого направления, развития взаимодействия с гражданами, в том числе с использованием современных информационных технологий: внедрением искусственного интеллекта, подготовкой и размещением социальной рекламы на телевидении, радио, на интернет-платформах, в мессенджерах, на дисплеях в общественном транспорте, в инфоцентрах, площадках, в больницах, поликлиниках, бюджетных учреждениях и в иных местах массового пребывания граждан, на баннерах и тематических сайтах.

Таким образом, фиксация и доказывание административных правонарушений в области дорожного движения, совершаемых курьерами на электровелосипедах, свидетельствует о необходимости прописывания механизма реализации и является одним из сложных.

Для качественного совершенствования данного направления целесообразно:

- привлекать общественные организации к профилактике безопасности дорожного движения;
- возложить ответственность на должностных и юридических лиц, работодателей данных курьеров за нарушение ими ПДД;
- создать Единый стандарт курьерских служб на федеральном уровне с обязательной регистрацией и идентификационным номером личности, «цифровой профиль курьера» с ID с обязательным подтверждением знаний правил дорожного движения;
- законодательно ограничить вес груза, перевозимого курьером;
- ввести зоны движения с ограниченной скоростью для данной категории;
- запретить движение на электровелосипедах по тротуарам шириной менее 2–2,5 м.

1. Афонин В. В. Некоторые проблемы административно-правового регулирования сферы обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2018. № 2 (52). С. 67–70. EDN RUHLOP.

2. URL: <https://www.spb.kp.ru/daily/27675/5063919> (дата обращения: 19.03.2025).

3. О Правилах дорожного движения [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (в ред. от 6 декабря 2024 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. URL: <https://regnum.ru/news/3881283>.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Капустина Елена Геннадьевна. Кандидат педагогических наук, доцент. Доцент кафедры административного права и административной деятельности ОВД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: электровелосипеды, курьеры, дорожно-транспортное происшествие, профилактика безопасного движения.

Квитчук А. С.

АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ПОНЯТИЕ И ПРАВОВАЯ ПРИРОДА

В статье рассматриваются вопросы об административных правонарушениях, производстве по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения; показана сущность производства, механизм правонарушения; описаны субъекты, осуществляющие соответствующее производство; исследована цикличность производства. Дано определение производства по делам об административных правонарушениях и определены задачи производства. Акцентировано внимание на выявлении причин и условий, способствующих совершению административных правонарушений.

Правонарушение есть не что иное, как нарушение тех или иных правовых норм. В зависимости от сферы правового регулирования правонарушения подразделяются на виды, например: уголовные и административные. Вне зависимости от вида правонарушения правоохранительные органы в качестве определяющих своих полномочий обязаны принять меры, предусмотренные законодательством, для восстановления нарушенных прав, изобличения виновного, привлечения его к соответствующему виду ответственности. Указанные нами действия всегда осуществляются в качестве системы, где каждое действие происходит из предыдущего и обосновывает следующее. В каждой сфере данная система деятельности имеет различные наименования. Это может быть уголовное расследование, гражданский процесс. В случае если было совершено правонарушение, посягающее на нормы административного законодательства, проводится производство по делам об административном правонарушении.

Административные правонарушения в зависимости от объекта посягательства подразделяются на определённые виды. Одними из самых распространённых являются правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения. «В 2023 году возбуждено 247,9 млн (+17 %) дел об административных правонарушениях, находящихся в компетенции органов внутренних дел. Количество возбуждённых дел об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения составило 240,1 млн (+17,6 %). Непосред-

ственно сотрудниками полиции возбуждено 19,1 млн дел об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения (8 %)» [9].

«Сущность производства по указанным делам заключается в установлении сути произошедшего, виновных и потерпевших лиц» [1, с. 78]. Иными словами, производство по делам об административных правонарушениях в сфере дорожного движения позволяет установить механизм конкретного отдельно взятого правонарушения.

Следует отметить, что указанный вид производства имеет некоторую дуалистическую характеристику. С одной стороны, производство по делам об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения осуществляется по установленным соответствующим законодательством правилам. «В данном случае проявляется такой признак норм права, как нормативность, подразумевающий наличие правил действий в определённых ситуациях, распространяющихся на не персонифицированный круг лиц» [7, с. 47]. Значит, субъекты, осуществляющие соответствующее производство, обязаны строго следовать установленным нормам и правилам. Отсюда может последовать вывод о цикличности производства, что, по нашему мнению, является правильным выводом. Однако, в свою очередь, каждое правонарушение индивидуально и требует дифференцированного подхода. Не бывает двух одинаковых правонарушений. Каждому правонарушению свойственны свои обстоятельства, свой механизм правонарушения. В этой связи производство по соответствующим делам об административных правонарушениях должно иметь индивидуальный характер, означающий отсутствие цикличности и повторяемости действий. Данное несоответствие решается следующим образом. Законодатель предусмотрел цикличность производства по делам об административных правонарушениях, в том числе и в сфере безопасности дорожного движения. Об этом свидетельствует наличие определённых стадий производства по делам об административном правонарушении. Более того, выявив наличие определённых стадий, законодатель также указал, какие действия административного характера могут быть произведены на конкретной стадии производства. Однако законодатель оставил право выбора, в какую сторону направлять само производство. Указав перечень действий по производству, законодатель дал право выбора среди данного перечня. Ограничение в данном случае описывается исключительно в рамках постановки целей и задач административного производства. Какие бы действия не совершались в рамках производства, они объединены общностью целей и задач, стоящих перед данной процедурой. Поэтому можем констатировать, что производство по делам об административных правонарушениях, в том числе в сфере дорожного движения, проводится в рамках установленных законом норм и правил, но при самостоятельном решении субъекта производства и способах применения данных норм в ходе производства. «Этот процесс является правоохранительным, субъекты его реализации вправе применять определённые административно-правовые средства воздействия, а соответственно, в определённой степени ограничивать граждан и организации в их конституционных правах» [4, с. 28].

«Генезис института производства по делам об административных правонарушениях в сфере дорожного движения тесно связан с появлением и развитием самих правонарушений в данной сфере» [2]. Логичным представляется тезис

о последовательности появления данного правового института и явления соответственно. Точнее сказать, в данном случае следует рассматривать нарушения правил дорожного движения как причину, а производство по делам соответствующей категории – как следствие.

Известно, что первое дорожно-транспортное происшествие со смертельным исходом случилось именно из-за несоблюдения правил дорожного движения. «17 августа 1896 года в Лондоне автомобиль, управляемый Артуром Эдселлом, сбил Бриджит Дрисколл» [3]. По словам свидетелей, автомобиль ехал с явным превышением разрешённой скорости. Водитель Артур Эдселл, служащий «Англо-французской автомобильной компании», которая демонстрировала публике свою новинку, должен был ехать со скоростью четыре мили в час, но вдвое превысил её. Разбирательство по данному делу длилось около шести часов, в результате чего смерть женщины была признана случайной и против водителя возбуждать уголовное дело не стали. В вердикте судья указал основную причину такого решения, а именно тот факт, что миссис Дрисколл не заметила ограждающего знака, запрещавшего выходить на проезжую часть. В данном случае следует заметить, что обе стороны нарушили правила дорожного движения: водитель превысил допустимую скорость, а пешеход не обратил внимания на ограждающие знаки. Безусловно, указанное разбирательство нельзя назвать первым в мире производством по делу об административном правонарушении в сфере дорожного движения. Более того, полноценным производством в указанной сфере его тоже назвать нельзя, однако данное происшествие и последующая реакция общественности на результаты разбирательства послужили серьёзным стимулом к совершенствованию системы безопасности дорожного движения и особенностей производства по правонарушениям в данной сфере.

Производство по делам об административных правонарушениях в сфере дорожного движения представляет собой деятельность уполномоченных на то субъектов по осуществлению комплекса последовательных и юридически регламентированных процессуальных действий при рассмотрении дел об административных правонарушениях в сфере дорожного движения и применение к виновным в их совершении лицам административных наказаний, установленных законодательством. «Как институт административного и административно-процессуального права производство по делам об административных правонарушениях в сфере дорожного движения имеет ряд задач» [8, с. 37]. Следует отметить, что задачи административного производства по делам об административных нарушениях не являются персонифицированными. Они носят общий характер и применимы абсолютно ко всем видам производств. Подобная централизованность продиктована необходимостью единого и консолидированного подхода к процедуре производства, так как её главной целью является обеспечение восстановления нарушенных прав. Указанная цель может быть достигнута исключительно через призму определённых задач, в связи с чем законодатель исключил возможность ошибок в данной сфере.

Задачами производства по делам об административных правонарушениях, в том числе и в сфере дорожного движения, являются следующие [6, с. 17]:

1. Всестороннее, полное, объективное и своевременное выяснение обстоятельств каждого дела;

2. Разрешение дела об административном правонарушении в соответствии с законом;
3. Обеспечение исполнения вынесенного постановления;
4. Выявление причин и условий, способствовавших совершению административных правонарушений.

Следует отметить, что указанные задачи взаимосвязаны и решаются исключительно в совокупности друг с другом. В данном случае применим подход определения состава преступления или административного правонарушения. В случае если хотя бы один из элементов состава отсутствует, то о преступлении или правонарушении не может быть и речи. Производство по делам об административном правонарушении в сфере дорожного движения не будет считаться исполненным в полном объёме и выполненным успешно, если хотя бы одна из поставленных задач не будет решена.

В процессе производства по делам об административных правонарушениях в сфере дорожного движения все указанные задачи решаются в полном объёме путём применения субъектами производства установленных законом приёмов и способов. Важно обратить внимание на выявление причин и условий, способствующих совершению административных правонарушений. Подобное внимание к данной проблеме вызвано тем, что решению первых трёх задач посвящены конкретные стадии производства, тогда как выявление детерминантов совершения правонарушения конкретно нигде не отображено, если мы говорим о стадиях производства. Более того, первые три задачи являются так называемыми задачами постфактум, их решение вызвано уже совершённым правонарушением и направлено на разрешение появившегося деликта, тогда как выявление причин и условий нарушений правил дорожного движения является работой на перспективу. Данная работа позволяет осуществлять последующую превенцию правонарушений, снижение количества дорожно-транспортных происшествий, а также числа пострадавших в них. Данная работа осуществляется на протяжении всех стадий производства по делам об административных правонарушениях в сфере дорожного движения, она носит повсеместный и непрерывный характер. Практика производства по делам об административных правонарушениях в сфере дорожного движения показывает, что «центральное место среди всех детерминантов нарушения правил дорожного движения занимает человек, его личное мнение и отношение к правилам дорожного движения, к юридической ответственности за их нарушение» [5, с. 14]. Именно данные дефиниции ведут человека к принятию решения – нарушать или не нарушать.

Среди причин нарушения правил дорожного движения могут выступать низкий моральный уровень, низкий уровень культуры, грамотности, а также правовой нигилизм. Человек может попросту не знать всех правил дорожного движения или же, наоборот, знать, но сознательно их нарушать, делая, по его мнению, определённый вызов обществу и государству. Причиной также может выступать чувство безнаказанности. Данная причина порождает системных нарушителей. В случае если нарушенные водителем правила дорожного движения остались без должного внимания соответствующих правоохранительных органов, у него может возникнуть данное чувство. Поэтому задача правоохранитель-

ных органов своевременно и в рамках закона реагировать на все нарушения правил дорожного движения.

Условия также являются важной составляющей детерминантов правонарушений в сфере дорожного движения. Условия представляют объективно сложившуюся обстановку, которая способствует совершению правонарушений. Что касается дорожного движения, то самым распространённым условием его нарушения является нежелание водителя ждать и тому подобное. Следует отметить, что в процессе производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения уполномоченные на то органы в лице их должностных лиц обязаны своевременно и чётко выявлять все детерминанты правонарушений в указанной сфере, правильно их трактовать и применять полученные знания в осуществлении превенции данных правонарушений.

1. Алехин А. П., Кармолицкий А. А. Административное право Российской Федерации. М.: Наука. 2018. 256 с.
2. Гуничев А. А. Квалификация и особенности рассмотрения дел об административных правонарушениях, посягающих на безопасность дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2002. 178 с.
3. Горяйнов А. И. Правовые и организационные основы деятельности ГИБДД МВД России по применению мер административного принуждения: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2017. С. 46.
4. Квитчук А. С., Квитчук М. А. Теоретико-правовая основа обеспечения безопасности дорожного движения // Юридическая наука: история и современность. 2023. № 10. С. 24–31.
5. Лыткин А. В. Производство по делам об административных правонарушениях в области безопасности дорожного движения с использованием результатов применения специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2018. 26 с.
6. Макаров Д. В. Правовые и организационные вопросы применения мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в сфере дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2004. 186 с.
7. Теория государства и права / под ред. Н. И. Матузова и А. В. Малько. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2017. 357 с.
8. Шелестюков В. Н., Сиялко О. Ю. Прокурорский надзор за исполнением законов о безопасности дорожного движения // Российский следователь. 2016. № 8. С. 35–41.
9. Официальный сайт Министерства внутренних дел Российской Федерации, ГИБДД МВД России (дата обращения: 15.03.2025).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Квитчук Анатолий Сергеевич. Доктор юридических наук, профессор. Заслуженный сотрудник ОВД РФ. Начальник кафедры специальной и автомобильной техники.

Санкт-Петербургский университет МВД России.

198206, Российская Федерация, г. Санкт-Петербург, улица Лётчика Пилютова, 1.

Ключевые слова: право, административное правонарушение, стадии производства, правила, дорожное движение, безопасность.

Кирюхина Ю. В., Баранчикова М. В.

ИССЛЕДОВАНИЕ ФЕНОМЕНА ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ВЫГОРАНИЯ СРЕДИ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

В данной статье проводится анализ проблемы профессионального выгорания, актуальной для работников Госавтоинспекции. Профессиональное выгорание определяется как мультифакторное психологическое расстройство, которое проявляется в виде эмоционального опустошения, деперсонализации и уменьшения чувства значимости личных достижений. Данное состояние может оказывать деструктивное влияние на осуществление поставленных перед сотрудниками профессиональных задач и их психологическое здоровье.

Обеспечение безопасности дорожного движения в контексте обеспечения национальной безопасности представляет собой основную и целенаправленную деятельность государственных и муниципальных органов по реализации мероприятий, направленных на достижение состояния защищённости участников дорожного движения, которое влечёт за собой защищённость государства в целом [4, с. 35]. Важная роль в этом принадлежит сотрудникам Госавтоинспекции, от эффективной работы которой зависит благополучное состояние дорожно-транспортной сферы.

В повседневной деятельности «граждане полагаются на полицию в вопросах своей безопасности, а та, в свою очередь, рассчитывает на поддержку и взаимодействие граждан» [2, с. 124].

На сегодняшний день обстановка на дорогах значительно улучшилась по сравнению с предыдущими годами. Однако по-прежнему остаётся достаточное количество нерешённых вопросов, которые требуют от сотрудников Госавтоинспекции особого контроля. При этом стоит отметить, что служебная деятельность её сотрудников имеет ряд негативных моментов, которые не позволяют в полной мере осуществлять поставленные перед ними профессиональные задачи [1, с. 19].

Одной из таких проблем является коррумпированность представителей власти, что «подрывает авторитет государственной службы, формирует мнение о её продажности, влечёт нарушение законности» [3, с. 119]. Она негативно сказывается на уровне безопасности участников дорожного движения, а также правосознании и субъективной готовности сотрудников Госавтоинспекции качественно и успешно решать их задачи.

Связанной с этим проблемой выступает профессиональное выгорание сотрудников Госавтоинспекции, имеющее значимый аспект, требующий всесто-

ронного аналитического подхода, включающего в себя как теоретическое осмысление, так и практическое эмпирическое исследование.

Становится очевидной важность осуществления идентификации ключевых детерминант выгорания, разработка стратегий их нейтрализации. Их исследование предполагает глубокий теоретический анализ, проведение социологического опроса сотрудников с целью формулирования рекомендаций по оптимизации психологического климата в коллективе и повышению мотивационной составляющей трудовой деятельности.

Профессиональное выгорание определяется как психологическое расстройство, индуцированное длительным пребыванием в условиях профессионального стресса, проявляется в симптомах эмоционального истощения, деперсонализации и снижении личной эффективности. К основным факторам, способствующим его развитию, относятся: повышенные требования к работнику, ограниченность профессиональной автономии и недостаток социальной поддержки. В контексте профилактики и коррекции выгорания особую значимость приобретают меры по поддержке и развитию профессиональных компетенций сотрудников.

В рамках проведённого нами исследования было проанализировано состояние психологического благополучия отдельных категорий сотрудников Госавтоинспекции.

В контексте научного изучения проблемы профессионального выгорания в органах внутренних дел его исследование имеет значимость для разработки эффективных мер по улучшению психологического климата в коллективах Госавтоинспекции. Разработка и внедрение программ повышения стрессоустойчивости, мероприятий, направленных на повышение уровня мотивации и профессиональной удовлетворённости сотрудников, становятся необходимым этапом в современных условиях.

Очевидно, что проблема профессионального выгорания в структуре Госавтоинспекции требует комплексного подхода, включая как теоретическое осмысление, так и практическую реализацию мероприятий, направленных на минимизацию рисков развития данного синдрома и повышение эффективности деятельности сотрудников.

Актуальность исследования феномена профессионального выгорания в контексте деятельности данного подразделения обусловлена недостаточной разработанностью данной проблематики в научной литературе. Несмотря на значительный интерес к ней со стороны учёных, комплексные исследования, направленные на разработку научно обоснованных методик профилактики и коррекции состояния выгорания, остаются недостаточно представленными в академическом пространстве.

Профессиональная деятельность сотрудников Госавтоинспекции является особым объектом исследования, а его предметом – феномен профессионального выгорания данной категории сотрудников. Важной целью выступает идентификации ключевых факторов, способствующих возникновению профессионального выгорания и разработке рекомендаций по их минимизации. Её решению способствует теоретический анализ научных подходов, проведение эмпирического анкетирования сотрудников Госавтоинспекции и формулирование предложений по оптимизации психологической среды и повышения уровня мотивации персонала.

Особенно значимым является систематическое изучение феномена профессионального выгорания среди сотрудников Госавтоинспекции. Оно, будучи психоэмоциональным состоянием, характеризуется тремя ключевыми аспектами: эмоциональным истощением, деперсонализацией и снижением уровня личных достижений.

Исходная гипотеза исследования предполагала, что степень профессионального выгорания коррелирует с особенностями профессиональной деятельности и индивидуальными личностными характеристиками сотрудников. Её подтвердили методы теоретического анализа, эмпирического анкетирования, методы сравнения и анализа собранных данных. Анкета, использованная для сбора информации, включала вопросы, направленные на оценку психологического климата в коллективе, условий труда, мотивационных факторов и личностных качеств сотрудников.

В результате исследования было установлено, что высокий риск профессионального выгорания чаще всего наблюдается у сотрудников с низким уровнем мотивации и неблагоприятными условиями труда. Соответственно, очевидна важность разработки рекомендаций, направленных на профилактику и коррекцию профессионального выгорания. Это предполагает необходимость внедрения системного подхода к решению данной проблемы в структуре Госавтоинспекции.

Профессиональное выгорание представляет собой психологическую дисфункцию, индуцированную хроническим стрессом в профессиональной среде, оно проявляется в виде эмоционального истощения, деперсонализации и редукции персональной эффективности. Данный феномен сопровождается разнообразными физиологическими и психологическими симптомами, включая апатию, нарушения сна и повышенную раздражительность.

Этиологические факторы профессионального выгорания охватывают высокие профессиональные требования, ограниченную автономию в трудовой деятельности, дефицит социальной поддержки, межличностные конфликты в рабочем коллективе, а также индивидуальные психологические характеристики, такие как перфекционизм и заниженная самооценка. В контексте профилактики и коррекции профессионального выгорания особое значение приобретает разработка и реализация мер по поддержке психологического благополучия сотрудников.

Важным этапом научного исследования служила оценка уровня профессионального выгорания у сотрудников Госавтоинспекции с применением валидированных методик: опросника М. Л. Левина и методики «Профессиональное выгорание» В. В. Бойко. Опросник Левина позволил оценить степень стресса с помощью шкалы количественного определения эмоционального истощения, деперсонализации и чувства личных достижений. Методика Бойко диагностировала профессиональное выгорание путём шкалы для анализа указанных компонентов выгорания.

Сбор данных проводился в течение семи дней, строго соблюдались этические принципы исследования, включая информированное согласие участников и конфиденциальность получаемой информации.

Исследование показало, что 60 % сотрудников Госавтоинспекции сталкивались с проблемой профессионального выгорания. Это состояние коррелирует с повышенным уровнем стресса и эмоциональным истощением. Факторы, способствующие выгоранию, – недостаток социальной поддержки, высокие требования к профессиональной деятельности, ограниченная автономия в принятии решений и дефицит ресурсов для эффективного выполнения служебных обязанностей.

В качестве рекомендаций обозначены: улучшение психологической атмосферы в коллективах Госавтоинспекции, организация тренингов по повышению стрессоустойчивости, стимулирование мотивации сотрудников. Они способствуют снижению уровня профессионального выгорания и повышению эффективности их работы.

Профессиональное выгорание сотрудников Госавтоинспекции остаётся актуальным направлением исследований в области психологии труда и управления персоналом. Оно оказывает негативное воздействие на эффективность деятельности полиции, из-за чего разработка и реализация комплексных мер профилактики выгорания является приоритетной задачей.

Исследования показывают, что систематическое проведение тренингов, направленных на развитие компетенций в сфере стресс-менеджмента, способствует повышению устойчивости сотрудников к профессиональным нагрузкам. Оптимизация трудовых процессов, укрепление корпоративного единства и создание условий для профессионального роста являются дополнительными факторами, способствующими снижению уровня выгорания [5, с. 154].

Сегодня акцентируется важность развития навыков саморегуляции у сотрудников Госавтоинспекции, поддержания адекватного соотношения рабочего и личного времени. Это является ключевым аспектом профилактики их эмоционального истощения и поддержания психологического благополучия.

Основная задача психопрофилактики и психокоррекции в контексте профилактики профессионального выгорания сотрудников правоохранительных органов заключается в восстановлении активной жизненной позиции, в возвращении интереса к профессиональной деятельности, в укреплении самоуверенности и в стимулировании стремления к личностному и профессиональному развитию, а также к выполнению общественного долга.

-
1. Афонин В. В. Перспективы совершенствования отдельных направлений деятельности сотрудников Госавтоинспекции // Актуальные вопросы административно-правовой деятельности органов внутренних дел: сборник статей. Орел: Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 2022. С. 19–23. EDN HLCOYD.
 2. Баранчикова М. В., Кирюхина Ю. В. Коррупция как угроза безопасности современному обществу: уголовно-правовой и социологический аспекты // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2024. № 2 (99). С. 124–131. EDN FDZDFF.
 3. Баранчикова М. В. Квалификация получения взятки представителем власти // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2015. № 4. С. 119–124.

4. Жбанова С. А. Основные направления совершенствования дорожной безопасности в условиях обеспечения национальной безопасности государства // Современная наука. 2021. № 5. С. 34–37. DOI 10.53039/2079-4401.2021.7.5.007. EDN SZBFRE.
5. Меркулов П. А., Алексеенок А. А., Кирюхина Ю. В., Сапрыкин С. С. Совершенствование социальных технологий формирования позитивного имиджа органов внутренних дел // Коммуникология. 2023. Т. 11, № 3. С. 148–161. DOI 10.21453/2311-3065-2023-11-3-148-161. EDN YRIPGE.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Кирюхина Юлия Валерьевна. Кандидат социологических наук. Преподаватель кафедры социально-гуманитарных дисциплин.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Баранчикова Марина Вячеславовна. Кандидат юридических наук, доцент. Заместитель начальника кафедры уголовного права.

Санкт-Петербургский университет МВД России.
198206, Санкт-Петербург, ул. Летчика Пилютова, 1.

Ключевые слова: Госавтоинспекция, сотрудники Госавтоинспекции, профессиональное выгорание, эмоциональное истощение, стресс, стрессоустойчивость, саморегуляция.

Княшко Д. Н.

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРИМЕНЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В настоящее время не в полном объёме решены вопросы безопасности дорожного движения на дорогах; увеличивается количество нарушений, связанных с превышением установленной скорости; не снижается детский дорожно-транспортный травматизм; настораживает этикет водителей и пешеходов; усложняется работа на месте дорожно-транспортного происшествия и быстрое реагирование по оказанию первой помощи. В связи с этим предполагаем, что применение инновационных технологий и модернизация в рассматриваемой области снизят аварийность и дорожную агрессию, улучшат ситуацию на дорогах, уменьшая материальные и человеческие потери.

В основу второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030), провозглашённого Генеральной Ассамблеей ООН, заложен безопасный и системный подход, который заключается в комплексном воздействии на систему, состоящую из следующих элементов: без-

опасная дорога, безопасное транспортное средство, безопасный участник дорожного движения и эффективное реагирование после дорожно-транспортного происшествия.

Ключевой фигурой рассматриваемой системы является участник дорожного движения, требующей непрерывного воспитательного и профилактического воздействия, в первую очередь на водителей транспортных средств, ошибки которого должны компенсироваться возможностями дорожной инфраструктуры и конструкцией транспортных средств.

При этом совершенствуется деятельность в области организации дорожного движения, модернизации дорожной инфраструктуры, повышения конструктивной безопасности транспортных средств, развитие системы быстрого и качественного оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, нормативно-правового и нормативно-технического регулирования.

Повсеместно применяется активизация информационного воздействия на население, направленное на конкретные категории участников дорожного движения, возрастные и социальные группы, с охватом тематики дорожной безопасности всеми медиапространствами.

В настоящее время в Российской Федерации обеспечено стимулирование внедрения и использования передовых технологий для минимизации человеческой ошибки при управлении транспортными средствами, обеспечения поддержания их в технически исправном состоянии, а также внедрения современных методов активной и пассивной безопасности транспортных средств.

Проанализировав наличие технических возможностей и предположив направления научно-технического процесса в данной сфере, а также опираясь на передовой опыт ГУ МВД России по городу Москве, являющегося лидером нововведений, хотелось бы акцентировать внимание на некоторых позициях.

Первое. Использование инновационных технологий и методов по повышению безопасности дорожного движения в Российской Федерации по всем направлениям деятельности ГАИ (контроль дорожного движения в транспортном потоке, пропаганда, технический надзор, дорожный надзор, приём экзаменов, обучение вождению, регистрация транспортных средств и т. д.), базирующихся на классических принципах соблюдения ПДД участниками дорожного движения, а также применение искусственного интеллекта во всех сферах деятельности Госавтоинспекции по улучшению качества обслуживания гражданского населения (информирование, приём заявлений, сообщений, предварительный опрос и т. д.).

Второе. Применение инноваций по фиксации нарушений ПДД (скоростного режима, выезда на полосу встречного движения, проезда перекрёстка, неиспользование ремней безопасности, мотошлемов и других сложных категорий нарушений) с распознаванием лица нарушителя и передачи сведений в Центр фиксации правонарушений ГАИ для вынесения постановления об административном правонарушении в отношении лица, управляющего транспортным средством в момент нарушения (дата, время нарушения), что является неоспоримым доказательством об использовании транспортного средства конкретным лицом, сохраняющим время владельцам транспортных средств на обжалование поста-

новлений, а должностным лицам – на вынесение таких постановлений и рассмотрение жалоб по существу.

Третье. Внедрение технологий видеоконтроля с целью выявления аномального поведения водителей транспортных средств, в том числе общественного транспорта, находящихся в заторовых ситуациях (автомобильных пробках) на дорогах общего пользования, городской среды, где монотонный поток движения транспорта побуждает нервничать водителя и вызывает недовольство пассажиров, создавая рассеянное или опасное движение, вынуждая объезжать заторы с грубыми нарушениями правил дорожного движения, что является одной из причин совершённых ДТП.

Четвёртое. В связи с увеличением ввоза в Российскую Федерацию транспортных средств различных модификаций необходимо использовать инновационные технологии и искусственный интеллект для различения и определения марки, модели, типа транспортного средства по его силуэтам, логотипам, световым приборам, бамперам и другим внешними признаками для принятия мер реагирования в различных дорожных ситуациях.

Вместе с этим для поиска транспортных средств, мототранспорта, средств индивидуальной мобильности, находящихся в Федеральном розыске, в розыске Интерпола (Международная организация уголовной полиции), схожих по внешним признакам и приметам, розыска транспорта по проводимым операциям «Перехват». Закрепить нормативно-правовым актом применение нововведений и технологий в соответствующие положения, приказы и инструкции по планированию действий МВД при проведении таких мероприятий.

Пятое. Выявление транспорта по государственным регистрационным знакам, не зарегистрированным в установленном порядке (на транзитных номерах), снятых с регистрационного учёта ГАИ, зарегистрированных на умерших родственников, других лиц, отсутствие полиса ОСАГО, распознавание поддельных государственных регистрационных знаков, выявление «водителей-лихачей» в транспортном потоке для принятия мер реагирования по существу.

Шестое. Использование инновационных технологий и искусственного интеллекта в служебных транспортных средствах ДПС ГАИ, в том числе гражданского исполнения для помощи несения службы инспекторскому составу при документировании отдельных видов административных правонарушений, информировании и опроса водителей, приёма заявлений и сообщений, получение другой значимой информации по выявленным нарушениям.

Седьмое. Функционирование новаций во взаимодействии с различными навигационными современными спутниковыми системами России, ориентирующих множество транспорта в свободное и безопасное направление, ограничивая и снижая скорость дорожного движения, передавая рекомендованный темп и другие значимые сведения в Центр организации дорожного движения для принятия мер реагирования.

Восьмое. Задействование новшеств в метеорологических системах мониторинга погодных условий (особенно в зимнее время), состояние дорожного полотна и работоспособности технических средств организации дорожного движения, их видимость, износ дорожной разметки, осуществление контроля за выполнением ремонтно-дорожных работ подрядными организациями, правил про-

езда железнодорожных переездов, пешеходных переходов, при этом анализируя дорожный трафик, подсчитывая количество транспортных средств в автомобильном потоке, определяя скорость движения потока, фиксируя автомобильные заторы и прочие дорожные ситуации, передавая оперативные сведения в Центр организации дорожного движения для принятия мер реагирования.

Девятое. МВД России рассмотреть вопрос о введении в подразделения Госавтоинспекции штатной единицы «По применению и эксплуатации робототехнических комплексов и беспилотных воздушных судов», осуществляющей беспилотными аппаратами мониторинг улично-дорожной сети, используя съёмку сверху дорожно-транспортных происшествий с передачей сведений в ГАИ для быстрого и качественного составления схемы, при этом экономя время граждан, служебное время инспекторов ДПС на её оформление, тем самым не создавая временные автомобильные заторы, контролируя работу инспекторского состава, а также дорожную обстановку на всех автомагистралях.

Десятое. Принять во внимание возведение в парках детских (юношеских) автомобильных городков безопасного дорожного движения, оснащённых искусственным интеллектом, передовыми разработками технических средств организации дорожного движения, другим новейшим оборудованием в этом направлении с пунктами проката детского транспорта, прививая подросткам навыки правильного поведения на улицах и автомобильных дорогах.

Подводя итог, можно с уверенностью заявить, что вышеперечисленные инновационные технологии, модернизация, повсеместные нововведения, специальные российские нейросети и другие действенные методы технологического прорыва в области обеспечения безопасного движения в значительной мере могут снизить аварийность и улучшить ситуацию на дорогах, при этом снижая дорожную агрессию, материальные и человеческие потери.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Кияшко Дмитрий Николаевич. Преподаватель кафедры специальных дисциплин.

Краснодарский университет МВД России.

350005, Российская Федерация, г. Краснодар, ул. Ярославская, 128.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, транспортные средства, правила дорожного движения, правонарушения, инновации, инновационные технологии, искусственный интеллект.

Кокорина А. И., Никулин Е. Д.

НЕОБХОДИМОСТЬ ПОВЫШЕНИЯ УРОВНЯ ПОДГОТОВКИ СОТРУДНИКОВ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ В РАМКАХ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ НАСЕЛЕНИЯ

С учётом роста автопарка в стране повышается и количество нарушений в области дорожного движения. Всё это требует от сотрудников дорож-

но-патрульной службы высокого уровня подготовленности. Профессиональные качества сотрудника Госавтоинспекции должны развиваться в ходе дополнительной подготовки, что поможет адаптироваться и принять решения в любой, даже в быстро меняющейся обстановке.

Экономическое развитие и социальный прогресс в России привели к автомобилизации населения. С одной стороны, данный процесс содержит множество преимуществ, но с другой стороны, имеет свои недостатки. Это приводит к росту правонарушений, высокой аварийности, травматизму и смертности на дорогах страны [1, с. 60]. Для урегулирования общественных отношений, связанных с автомобилизацией населения, со стороны государства требуется проведение ряда комплексных мер, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения. Кроме того, в настоящее время, когда рост автотранспорта на дорогах страны растёт огромными темпами, а количество пострадавших в результате ДТП граждан не снижается, следует более внимательно отнестись к данной проблеме [4, с. 38–39]. Казалось бы, увеличивается количество автомобилей на дорогах, повышается уровень организации дорожного движения, внедряются новые технологии по контролю и надзору за дорожным движением – всё это говорит только о развитии государства. Однако это и требует ужесточения требований к профессиональной подготовке сотрудников дорожно-патрульной службы и других подразделений Госавтоинспекции, обеспечивающих безопасность непосредственно на дороге. Возникает вопрос: если расширилось использование технического прогресса в обеспечении безопасности дорожного движения, что упрощает деятельность подразделений Госавтоинспекции, почему комплексная подготовка, в особенности физическая и тактическая подготовка сотрудников дорожно-патрульной службы (далее – ДПС), не упростилась. Согласимся с мнением о том, что служебная деятельность сотрудников подразделений ДПС Госавтоинспекции постоянно связана с экстремальными условиями по обеспечению безопасности дорожного движения, где зачастую от мгновенно принятых решений зависит человеческая жизнь [5, с. 141].

Повышение уровня автомобилизации влечёт за собой увеличение вероятности правонарушений, появления технологий, которые используют водители для ухода от ответственности, а оснащённость современных автомобилей позволяет «лихим» водителям создавать чрезвычайную ситуацию на дороге. Подобные ситуации, условия, обстоятельства оказывают на всех, в том числе и на сотрудников правоохранительных органов, сильное психологическое воздействие. Они создают большие сложности в решении профессиональных задач, сказываются на успешности действий, требуют от персонала психологической устойчивости, специальной подготовленности, особого умения действовать в таких условиях [2, с. 38]. Соответственно, качество работы сотрудников напрямую зависит от их профессиональной подготовки, в основу которой заложена физическая и тактическая подготовка, имеющая решающее значение для обеспечения эффективного выполнения ими своих обязанностей.

Не стоит забывать, что в век информационных технологий регулярно обнародуется в сети Интернет деятельность сотрудников Госавтоинспекции, несущих службу на дороге. Зачастую можно наблюдать, что сотрудники не могут до-

гнать нарушителя, либо неумело используют специальные средства, либо просто не могут грамотно обосновать свою точку зрения. Помимо того, что это в очередной раз подтверждает необходимость совершенствования подготовки сотрудников, так ещё и влияет на имидж деятельности Госавтоинспекции в целом. Таким образом, в течение профессиональной деятельности сотрудникам ДПС необходимо приспосабливаться к непрерывно меняющимся факторам.

Деятельность подразделений ДПС можно отнести к работе в экстремальных условиях, так как она связана с осуществлением контроля и надзора за соблюдением ПДД РФ участниками дорожного движения с использованием транспортных средств или в пешем порядке; регулированием движения в случае осложнения дорожной обстановки; осуществлением неотложных действий по прибытии на место ДТП, а также принятием мер по оказанию помощи пострадавшим в ДТП; предупреждением и пресечением преступлений и административных правонарушений в области дорожного движения; выявлением лиц, похитивших транспортное средство; розыском участников дорожного движения, скрывшихся с места дорожно-транспортного происшествия. Всё это несёт в себе стрессовые факторы требует от сотрудника Госавтоинспекции выносливости, силы, ловкости и быстрого реагирования.

Исходя из функций, стрессовые факторы можно условно разделить:

а) на физические факторы: холод, жара, огонь, дым, дождь, шум, вибрации, свет, темнота, тишина, незнакомые люди, высота, хаос, усталость, действие токсичных (слезоточивых) газов, боль, стрельба и т. д.;

б) на психосоциальные факторы: угроза для жизни и здоровья (боязнь быть убитым или раненым), изолированность и одиночество, интенсивные и продолжительные усилия, напряжённость обстановки, неравное соотношение сил, ограниченное время, неуверенность, потеря руководителей (командиров), отсутствие информации, неопределённость и т. д. [2, с. 38–39]

При регулярных тренировках знание данных факторов поможет повысить уровень психологической устойчивости и физической готовности сотрудников Госавтоинспекции и позволит подготовить личный состав.

Программы подготовки сотрудников Госавтоинспекции должны включать в себя несколько основных компонентов: тренировка выносливости, силовая тренировка, тренировка ловкости и тактическая подготовка.

Регулярное выполнение всех необходимых физических тренировок в совокупности поможет инспектору выдерживать долгие часы несения службы без усталости, не вызовет сложности при необходимости оказать помощь после дорожно-транспортного происшествия, повысит уровень готовности при возникновении динамических, непредсказуемых и потенциально опасных дорожных ситуаций.

Тактическая подготовка, в свою очередь, предназначена для того, чтобы повысить навыки у сотрудников дорожно-патрульной службы, необходимые для преодоления сложных ситуаций на дороге. Во время проведения таких тренировок особое внимание необходимо уделять принятию стратегических решений при моделировании различных возможных дорожных ситуациях.

Для примера рассмотрим, что при решении служебных задач сотрудникам Госавтоинспекции регулярно приходится применять световые и звуковые сигнала-

лы, что, по сути, входит в их повседневную деятельность. Но возможность отступать от общепринятых правил, в данном случае от требований Правил дорожного движения, требует повышенного уровня внимания от сотрудников. Как раз именно в ходе тактической подготовки необходимо обыгрывать практические сценарии, учить быстро принимать стратегические решения на ходу, предвидеть потенциальные опасности и принимать быстрые и обоснованные решения, но основываясь на теоретической подготовке. Не стоит забывать о том, что любая кризисная ситуация негативно влияет на общее состояние инспектора ДПС, поэтому подготовка сотрудника ещё должна быть направлена на обучение его управлять стрессом, регулировать ход конфликтной ситуации.

Если же технический прогресс требует от сотрудников Госавтоинспекции повышенного уровня готовности, то необходимо его и использовать при повышении уровня физической и тактической подготовки полицейских. Например, современное спортивное оборудование поможет развивать сотрудникам и выносливость, и силу, и ловкость; технологии виртуальной реальности и моделирования позволяют практиковать навыки в различных сценариях дорожного движения.

Получается, что свойства и профессионально важные компетенции, которые необходимы сотруднику Госавтоинспекции для эффективного выполнения своей деятельности, характеризуются перспективой видения им в решении неожиданно возникших ситуаций, специальными знаниями и умениями, быстрым ориентированием в сложной постоянно меняющейся обстановке, мгновенным выбором наиболее эффективного решения в неожиданно создавшейся ситуации, реализацией принятого решения своими решительными действиями, разумным проявлением властных полномочий и распорядительности [3, с. 296].

Для того чтобы все эти качества развить в каждом сотруднике подразделения, необходимо непрерывное обучение и постоянное повышение квалификации. Любой сотрудник Госавтоинспекции, которому ежедневно в своей деятельности приходится общаться с гражданами, должен в своей работе уметь учитывать прогресс общества и изменения в поведении и отношении к сотрудникам участников дорожного движения.

Подводя итог, следует отметить, что для успешного осуществления своей деятельности инспекторам дорожно-патрульной службы на регулярной основе необходимо развивать и повышать навыки в физической и тактической подготовке. Это позволит полицейским качественно выполнять свою работу и формировать положительный имидж сотрудника Госавтоинспекции в целом.

-
1. Герасимова А. И. Адаптация сотрудников ГИБДД к условиям внешней среды // Актуальные проблемы физической культуры и спорта курсантов, слушателей и студентов / редколлегия: С. Н. Баркалов [и др.]. Орёл, 2015. С. 60–62.
 2. Герасимов И. В. Психолого-педагогические аспекты подготовки курсантов и слушателей образовательных организаций МВД к деятельности в экстремальных ситуациях // Автономия личности. 2020. № 1 (21). С. 37–40.
 3. Подрезов И. Н. Физическая подготовка в профессиональной подготовке сотрудников ГИБДД // Управление деятельностью по обеспечению безопасности

дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования). 2017. С. 295–297.

4. Афонин В. В. Концепции повышения эффективности деятельности сотрудников подразделений пропаганды дорожного движения по предупреждению детского травматизма на дорогах // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 38–44. EDN OWJNBP.

5. Сабинин А. А. Отдельные аспекты соблюдения мер личной безопасности сотрудниками подразделений дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции МВД России // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования: сборник материалов XVIII Международной научно-практической конференции, Орёл, 25–26 апреля 2024 г. В 2 ч. Орёл: Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2024. С. 141–146.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Кокорина Анастасия Игоревна. Преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Никулин Евгений Дмитриевич. Научный сотрудник
ФКУ «Научный центр безопасности дорожного движения МВД России».
121293, Российская Федерация, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Ключевые слова: Госавтоинспекция, физическая подготовка, тактическая подготовка, обеспечение безопасности дорожного движения, дорожно-патрульная служба.

Колычева А. Н.

БАЗОВЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ СЛЕДСТВЕННОГО ЭКСПЕРИМЕНТА ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

В рамках данной статьи рассмотрен ряд аспектов, с которыми связывают сложности проведения следственного эксперимента. Обозначены базовые положения, на которых должна строиться организация хода проведения следственного эксперимента. Отражены значимые аспекты, учитываемые в рамках организации подготовки следственного эксперимента.

Следственный эксперимент чаще всего проводится при расследовании дорожно-транспортных преступлений (далее – ДТП). Следственный эксперимент в совокупности с результатами автотехнической экспертизы играет ключевую

роль в доказывании по делам о преступлениях, связанных с ДТП в тёмное время суток. Всё дело обстоит именно в сложности рассматриваемой категории преступлений, а именно в определении вопросов его субъективной стороны. Вина лица, совершающего дорожно-транспортное происшествие в тёмное время суток, зависит от множества субъективных и объективных факторов, образующихся на момент наезда. Сюда относится и видимость на дороге, и дорожное покрытие, и метеорологические условия, и технические характеристики транспортного средства, и реакция водителя, его состояние здоровья, вопросы отвлечённости на посторонние элементы и т. п. [1, с. 115]

Основными категориями, которые необходимо осознавать следователю при проведении следственного эксперимента, являются «общая видимость» и «конкретная видимость». В первое понятие входит расстояние от места нахождения водителя в транспортном средстве, с которого он может видеть общую картину дороги, ориентироваться по разметке и иным знакам, установленным Правилами дорожного движения, однако не может различать конкретных препятствий на пути. Под конкретной видимостью понимается расстояние от места нахождения водителя, с которого он чётко может опознать находящиеся на пути следования (и в пределах видимости) объекты: препятствия, человека и т. п.

Главным требованием к проведению эксперимента является максимальное воспроизведение обстановки произошедшего ДТП. Здесь особое внимание обращается на характеристику дороги (её покрытие, наличие изгибов, поворотов, неровностей и т. п.) [2, с. 135]. Эксперимент может быть произведён на ином участке дороги, если он в максимальной степени соответствует месту ДТП. Также необходимо понимать, что, если вследствие дорожно-транспортного происшествия участок дороги слишком сильно изменился, что нарушит требование соответствия, необходимо в обязательном порядке осуществить поиск схожего.

Ключевым для приближенного воспроизведения обстановки является оперативность действий сотрудников правоохранительных органов. Воздействие ими на погодные условия практически невозможно, поэтому при организации следственного действия нужно ориентироваться на прогноз погоды, учитывая потенциальную быстротечность природных явлений [3, с. 255–257].

Состав участников следственного действия определяется его организатором – следователем [4, с. 393–395]. Обычно он соответствует требованиям УПК РФ. Так, к следственному эксперименту привлекаются понятые, сам следователь, эксперт, при необходимости статист, а также сотрудники, обеспечивающие организацию и проведения обеспечительных мероприятий. Прежде всего, это могут быть сотрудники ГАИ, оперативные сотрудники, участковые уполномоченные полиции. Их главная цель – нахождение на границах проведения эксперимента с целью недопущения проникновения в зону посторонних лиц, которые могут нарушить ход следственного действия или каким-либо образом создать угрозу жизни и здоровью любых присутствующих там субъектов. Вопрос об участии самого подозреваемого (обвиняемого) в подобного рода следственных действиях решается неоднозначно. Указаний на обязательность присутствия здесь данного участника нет, поэтому следователи, как правило, уведомляют лицо о производстве следственного действия, однако не обеспечивают обязательную явку. В литературе встречается распространённая позиция о том, что при-

влечение подозреваемого необязательно ввиду того, что правила дорожного движения РФ предъявляют определённые стандарты для водителя, которым он должен соответствовать. Поэтому для проведения следственного эксперимента достаточно привлечения статиста и понятых, соответствующих таким общим требованиям (по зрению, состоянию здоровья и т. п.) [5, с. 148–151].

Организация хода проведения следственного эксперимента должна строиться на ряде базовых положений:

- принцип идентичности должен применяться ко всем элементам движения по участку дороги – стоит обратить внимание, что нередко в процессе изначального ДТП попадающие в него транспортные средства и специальные элементы (прицепы, дорожные знаки, иные препятствия) подвергаются значительной деформации. Основная цель следователя здесь – разрешить вопрос о том, насколько имеющиеся дефекты влияют на вопросы определения видимости. Если отсутствует незначительность, элемент следует заменить идентичным. Например, если в ходе ДТП автомобиль виновного получил повреждения фар, его необходимо заменить машиной той же модели, но с исправным освещением, поскольку этот аспект прямо влияет на видимость при движении по дороге;

- границы проведения следственного эксперимента должны быть чётко обозначены и очерчены – обычно в территорию проведения следственного действия включается участок дороги, где произошло ДТП, и прилегающая территория на несколько километров. Это нужно, чтобы правильно расположить все элементы на дороге, обеспечить воспроизведение условий по соблюдению скоростного режима, разъездов в случае необходимости. Также использование обширной ограниченной территории позволяет исключить появление посторонних лиц, а даже если они смогут пройти через ограждения, участники успеют среагировать, чтобы не допустить отрицательных последствий. На границах проведения эксперимента выставляются ограждения и сотрудники, осуществляющие их охрану. Кроме того, на точках, где начинается и заканчивается движение автомобилей, должны находиться сотрудники, которые непосредственно осуществляют проведение эксперимента. Они должны иметь возможность поддерживать постоянную связь между собой, чтобы контролировать ход следственного действия, приостанавливать и возобновлять его в случае необходимости. Во многих методических указаниях старых лет присутствует информация об использовании портативных раций, которые будут применять для обмена командами о дальнейших действиях. Однако мы считаем, что в современных реалиях использование мобильных телефонов будет наиболее релевантным для проведения данного следственного действия. Использование современных технологий вроде мессенджеров с групповым оповещением и вовсе позволит поддерживать постоянную связь между всеми участниками эксперимента. Однако следует отметить, что все субъекты должны владеть базовыми знаниями об особенностях использования таких приложений, чтобы не возникло форс-мажорных обстоятельств. Также можно обратить внимание, что не всегда в местах проведения следственного действия имеется стабильная и устойчивая сотовая связь или мобильный интернет. Некоторые дороги и трассы расположены достаточно далеко от вышек операторов, а потому применение непосредственно смартфонов будет

осложнено. В этом случае целесообразным будет применить именно рации, которые не зависят от качества связи;

- следователь при проведении эксперимента также должен быть оснащён средствами разметки, позволяющими расчерчивать необходимые точки; измерительные приборы; светоотражающие катафоты для соблюдения мер безопасности в тёмное время суток.

Основными действиями, подлежащими установлению в ходе следственного эксперимента, являются:

- скорость поворота транспортного средства – используются специальные формулы с учётом индивидуальных характеристик автомобиля, а также различных внешних факторов (покрытия, погодных условий и т. д.);

- скорость движения транспортного средства;

- время перемещения пешехода по проезжей части [6, с. 349–350];

- общая и конкретная видимость при включённых фарах транспортного средства;

- общая и конкретная видимость при отключённых фарах транспортного средства.

Таким образом, в рамках проведения следственного эксперимента следователю важно установить ряд ключевых факторов, по которым можно делать выводы о возможности своевременного предотвращения ДТП, о визуальном наблюдении пешехода и т. п. Организация и проведение данного следственного действия требуют от следователя тщательной подготовки и соблюдения криминалистических рекомендаций.

1. Проказин Д. Л., Чаплыгина В. Н. Тактика допроса подозреваемого в совершении преступления, связанного с дорожно-транспортным происшествием // Наука и практика. 2016. № 1(66). С. 113–116. EDN VZJTEB.

2. Фомичев А. А. К вопросу об особенностях способа совершения дорожно-транспортных преступлений // Проблемы уголовно-процессуального права и криминалистики: сборник научных статей / редколлегия: Н. В. Морозова [и др.]. Орел: Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2021. С. 133–137. EDN VXBUNK.

3. Морозова Н. В., Лагуточкин А. В. Некоторые проблемные аспекты производства следственного эксперимента // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2023. Т. 9 (75), № 4. С. 254–258. EDN ETKJEN.

4. Сретенцев Д. Н., Волкова В. Р. Техничко-криминалистическое обеспечение расследования дорожно-транспортных происшествий // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2020. № 1 (3). С. 393–397. EDN GJZHJC.

5. Сучков А. И. Актуальные проблемы участия понятых в производстве следственных действий по дорожно-транспортным преступлениям // Современное уголовно-процессуальное право – уроки истории и проблемы дальнейшего реформирования: сборник материалов Международной научно-практической конференции (К 30-летию принятия Конституции РФ), Орел, 12–13 октября 2023 года / редколлегия: К. В. Муравьев [и др.]. В 2 ч. Ч. 2. Орел: Орловский

юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 2023. С. 148–151. EDN MZMUXS.

6. Сезонова Т. В. Анализ факторов, влияющих на дорожно-транспортные происшествия, связанные с наездом на пешехода // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования: сборник материалов XVII Международной научно-практической конференции, Орёл, 20–21 апреля 2023 г. / редколлегия: Д. Л. Проказин [и др.]. Орёл: Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2023. С. 347–351. EDN DOLDQI.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Колычева Алла Николаевна. Кандидат юридических наук. Старший преподаватель кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: дорожно-транспортное преступление, следственный эксперимент, транспортное средство, расследование.

Корнева Ю. Ю.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В УСЛОВИЯХ СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРАВОВЫХ РЕЖИМОВ

В статье рассматриваются новые научные подходы к обеспечению безопасности дорожного движения, особенно в условиях специальных правовых режимов, таких как чрезвычайное положение, военное время или режим контртеррористической операции.

Регулирование безопасного движения на дорогах имеет большое значение, так как это способствует снижению количества дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и гибели людей, увеличению количества граждан, которые соблюдают законодательство в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Анализ статистических данных указывает на увеличение количества автомобилей на дорогах, в связи с чем просматривается тенденция к увеличению количества лиц, погибших в результате совершения ДТП. Так, в 2022 году – 14,2 тыс. человек, в 2023 году – 14,5 тыс. человек, а в 2024 году – 14,6 тыс. человек [1]. Таким образом, отмечается постоянное увеличение количество лиц, погибших в результате ДТП.

Подобная ситуация предопределена увеличением количества транспортных средств. Например, в 2022 году было зарегистрировано 50,4 транспортных средств, в 2023 году – 53,38, в 2024 году – 55,06 млн транспортных средств. Увеличение автомобилей на дорогах приводит к росту административных правонарушений в области дорожного движения. Анализ статистических данных отме-

чает, что судами к административной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения в 2021 году было привлечено 954,2 тыс. лиц, в 2022 году – 1 049,6 тыс. лиц, а в 2023 – 1 081,2 тыс. Также увеличивается количество правонарушений в области дорожного движения, выявленных сотрудниками органов внутренних дел. Так, в 2022 году их количество было равно 158,6 млн, а в 2023 году уже 181,7 млн.

Другой проблемой обеспечения безопасности на дорогах выступает тот факт, что появляются новые виды транспортных средств, такие как самокаты, снижается возраст участников дорожно-транспортных отношений. Как следствие, участники дорожного движения не соблюдают Правила дорожного движения (далее – ПДД) [2], что приводит к необходимости разработки новых подходов к обеспечению безопасности дорожного движения.

Дорожное движение включает в себя весь спектр общественных отношений, который возникает в пределах дороги и обуславливает взаимосвязь движения транспортных средств и перемещение людей (грузов).

Законодательными признаками дорожного движения выступают:

- общественные движения, которые развиваются в пределах дороги;
- общественные отношения, возникающие в рамках перемещения людей и грузов;

- общественные отношения, частично связанные с передвижением на транспортных средствах. В законодательстве указывается, что определяющим признаком является то, что общественные отношения, развиваются в пределах дороги, а связаны они с транспортным средством или нет, не имеет важного значения для сферы влияния, направленного на регулирование дорожного движения [3, с. 62].

Следует отметить, что безопасность дорожного движения – это не пассивное наблюдение за процессом, а активное вмешательство, направленное на минимизацию рисков. Угроза безопасности дорожного движения – это потенциальная опасность, которая может реализоваться в виде ДТП, которая может исходить от самых разных источников: неисправности транспортных средств, нарушения правил дорожного движения участниками движения, неблагоприятных погодных условий, недостаточного уровня освещения дорог, некачественного дорожного покрытия и т. п. Поэтому на государство возлагается обязанность по обеспечению безопасности на дорогах.

В то же время ПДД выступают в качестве специального нормативного правового акта, который способствует разграничению правомерного и неправомерного поведения в пределах дороги, а поэтому является правовой основой, определяющей степень и уровень безопасности дорожного движения. ПДД устанавливают нормы поведения на дорогах с целью соблюдения дорожной безопасности. Эти правила охватывают широкий спектр вопросов – от скоростных режимов и правил обгона до приоритета проезда перекрёстков и поведения в экстремальных ситуациях.

Разработка новых подходов должна учитывать специфику каждого режима. Например, в условиях чрезвычайного положения необходимо внедрение систем оперативного информирования участников дорожного движения об изменениях в организации движения, о закрытых участках дорог, о местах проведения спасательных работ. Это может быть достигнуто через широкое исполь-

зование электронных табло, систем GPS-навигации, а также через средства массовой информации. Важно также обеспечение приоритетного проезда спецтранспорта, что требует разработки эффективных алгоритмов управления светофорными сигналами и другими системами регулирования движения.

В условиях военного положения необходимо учитывать возможность диверсий и террористических актов. Это требует введения дополнительных мер безопасности, таких как усиление контроля за движением транспорта, установка дорожных блокирующих устройств, проверка документов и транспортных средств. При этом важно обеспечить баланс между обеспечением безопасности и поддержанием работоспособности транспортной инфраструктуры.

В режиме контртеррористической операции необходимо учитывать особенности местности и характер ожидаемых угроз. Это может потребовать временного ограничения движения на отдельных участках дорог, изменения маршрутов движения, введения специальных пропускных пунктов. Для повышения эффективности мер безопасности следует использовать современные технические средства, а именно: системы видеонаблюдения, распознавания номерных знаков, детекторы взрывчатых веществ.

В условиях режима чрезвычайных ситуаций меры по обеспечению безопасности дорожного движения усиливаются: вводятся дополнительные патрули со средствами фиксации нарушений (включая дроны и стационарные камеры), ужесточается контроль скоростного режима ТС. Приоритет отдаётся нейтрализации факторов аварийности: оперативно устраняются повреждения дорог, устанавливаются ограждения, оценивается состояние мостов/тоннелей. Возможен временный запрет на эксплуатацию моделей ТС с конструктивными недостатками. Разрабатывается система раннего предупреждения об опасности и автоматического управления дорожным движением. Для отдельных категорий водителей вводятся принудительные курсы повышения квалификации [4, с. 28].

Анализ данных ДТП и дорожной инфраструктуры используется для выявления закономерностей и «чёрных точек», на основе чего принимаются решения по организации движения. Проводится глубокий анализ причин каждого серьёзного ДТП (техническое состояние ТС, экспертизы водителей/пассажиров, метеоусловия). Предупреждение рецидивов включает усиленный контроль за нарушителями, а за отдельные нарушения ПДД предусматривается лишение на право управления транспортным средством.

Разъяснительная работа осуществляется СМИ, проводятся уроки безопасности в школах/детсадах. Создаются мобильные приложения и интернет-ресурсы с информацией о ситуациях на дорогах. Особое внимание уделяется работе с несовершеннолетними. Чрезвычайный режим требует мобилизации сил и средств для обеспечения безопасности дорожного движения с применением превентивных и реактивных мер.

Внедрение комплекса автоматической фиксации превышения максимально разрешённой скорости (далее – КАФ АППДД) повышает эффективность надзора за дорожным движением посредством объективной фиксации нарушений и оперативной передачи данных. Эффективность КАФ АППДД обусловлена правовым регулированием, определяющим размещение комплексов, обработку данных и права участников дорожного движения. Информацион-

ные технологии, включая сайты, соцсети и мобильные приложения, используются полицией для пропаганды безопасности дорожного движения. Реализация прав полиции (статья 13 ФЗ «О полиции») обеспечивает координацию мероприятий по созданию безопасной дорожной инфраструктуры [5]. Помимо этого, в соответствии с пунктом 21 статьи 13 ФЗ «О полиции» органы внутренних дел наделены правом требовать от государственных и муниципальных органов, общественных объединений и организаций, а также некоммерческих организаций проводить мероприятия в целях обеспечения безопасности дорожного движения и профилактики ПДД, в том числе и в рамках специальных правовых режимов [6, с. 704].

Эффективное использование прав полиции требует соблюдения законности, пропорциональности и исключения беззакония, а также прозрачности деятельности правоохранительных органов. Необходим регулярный анализ эффективности применяемых мер.

По результатам проведённого исследования мы пришли к ряду выводов.

Деятельность сотрудников дорожно-патрульной службы ориентирована на обеспечение бесперебойного и безопасного процесса дорожного движения, оказание помощи его участникам.

Предлагаем изложить пункт 1 части 3 статьи 23 Федерального закона «О полиции» в следующей редакции: «Сотрудник полиции также имеет право применять огнестрельное оружие для остановки транспортного средства путём его повреждения, если управляющее им лицо отказывается выполнить неоднократные требования сотрудника полиции об остановке и пытается скрыться, создавая угрозу жизни и здоровью граждан. В случае если в результате правомерного применения огнестрельного оружия сотрудником полиции лицу, управлявшему транспортным средством, причинено ранение либо наступила его смерть, то сотрудник полиции не несёт ответственность за причинённый вред».

1. Судебная статистика [Электронный ресурс]. URL: <https://stat.xn----7sbqk8achja.xn--p1ai/stats/adm/t/31/s>.

2. О Правилах дорожного движения: постановление Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (в ред. от 6 декабря 2024 г.) // Рос. вести. 1993. 23 нояб. № 227.

3. Смолин П. В. Административно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации: дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2023. С. 62.

4. Калюжный Ю. Н. Обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации: концептуальные организационно-правовые основы: дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2020. С. 28–29.

5. О полиции: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ (в ред. от 1 марта 2025 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 7, ст. 900.

6. Административное право: учебник / под ред. Л. Л. Попова, М. С. Студеникиной. 2-е изд., перераб и доп. М.: Юр. норма, НИЦ ИНФРА-М, 2019. 704 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Корнева Юлия Юрьевна. Кандидат психологических наук. Старший преподаватель кафедры административной деятельности ОВД.

Московский университет МВД России имени В. Я. Кикотя.

177437, Российская Федерация, г. Москва, ул. Академика Волгина, 12.

Ключевые слова: ПДД, дорожно-транспортное происшествие, безопасность дорожного движения, специальные правовые режимы, средство индивидуальной мобильности.

Королева Е. Г.

О НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМАХ ПРИМЕНЕНИЯ МЕР АДМИНИСТРАТИВНОГО ПРИНУЖДЕНИЯ СОТРУДНИКАМИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИИ

В статье рассматриваются аспекты проблематики применения административного принуждения сотрудниками Госавтоинспекции. Отмечается, что административное принуждение как институт административного права способен оказывать положительное воздействие на криминогенную обстановку, однако на данный момент наблюдаются определённые проблемы в его реализации. В частности, к ним относят недостатки разработанности понятийного аппарата, качества рассмотрения и оформления дел об административных правонарушениях.

Самостоятельным структурным подразделением центрального аппарата МВД Российской Федерации является Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения. В частности, оно осуществляет функции по реализации и формированию правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения. Систему Госавтоинспекции МВД России возглавляет именно Главное управление, которое руководит деятельностью научно-исследовательского центра проблем безопасности в области движения на дорогах. Основными его задачами являются: формирование базовых направлений государственной политики, совершенствование правового регулирования, надзор и контроль, методическое и организационное обеспечение деятельности органов ГИБДД МВД России, координация их деятельности и другие. В структуре МВД Российской Федерации разрешительные, надзорные, принудительные и контрольные функции выполняет именно Госавтоинспекция МВД России.

В частности, сотрудники дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России имеют право на применение мер административного принуждения. Основанием для их реализации является наличие достаточных данных о том, что в действиях лица содержатся признаки состава правонарушения [1, с. 126]. Рассмотрению должностными лицами подлежат заявления, сообщения и материалы, яв-

ляющиеся поводами к возбуждению дела об административном правонарушении. В пределах своей компетенции сотрудник, рассмотрев указанные сообщения и заявления, может принять решение о возбуждении дела об административном правонарушении, об отказе, о передаче другим государственным органам. Также сотрудник ДПС ГИБДД МВД России вправе требовать прекращения действий противоправного характера, запрещать движение общественного транспорта по определённым маршрутам, перевозку опасных и крупногабаритных грузов, запрещать эксплуатацию автомобилей, осуществлять задержание транспортных средств, отстранять от управления, применять меры административного принуждения (применять физическую силу, специальные средства, огнестрельное оружие, подвергать граждан приводу, доставлять и задерживать правонарушителей, проверять документы на соответствие). Так, последняя мера административного принуждения реализуется наиболее часто, чем остальные. Примером может служить случай из судебной практики: «Из содержания рапортов инспектора ДПС ОВ ДПС ГИБДД ОМВД России по г. Ураю следует, что 17 июля 2021 года возле д. 13 мкр. Западный г. Урая был остановлен автомобиль «Вольво-460», государственный регистрационный знак <...>, под управлением ФИО1 При проверке документов установлено, что у ФИО1 отсутствует страховой полис «ОСАГО», кроме того, имелись признаки алкогольного опьянения, а именно запах алкоголя изо рта. После чего ФИО1 предложено пройти в патрульный автомобиль для прохождения освидетельствования на состояние опьянения, на что ФИО1 согласился» [2].

Права по осуществлению различных мер административного принуждения предоставлены сотрудникам Государственной инспекции безопасности дорожного движения для реализации своих надзорных полномочий. На сегодняшний день существует неограниченное число проблем, связанных с применением мер административного принуждения на практике. Одной из них является необходимость проведения медицинского освидетельствования. Дело в том, что оно должно проводиться либо в специально оборудованных автомобилях, либо в учреждениях здравоохранения. Однако такое требование реализовать невозможно, так как нередко такие организации находятся довольно далеко от места отстранения водителя от управления автомобилем. Во многих регионах также отсутствует достаточное количество передвижных пунктов. Зачастую в ночное время невозможно и оформление результатов медицинского освидетельствования. Такая проблема приводит к большим затратам во времени. Бывает и так, что ограниченное число сотрудников ДПС ГИБДД МВД России на определённых участках может привести к пропуску правонарушителя.

Второй проблемой является отсутствие единого кодифицированного нормативного правового акта, который бы закреплял перечень, порядок, общие положения и основания применения той или иной меры административного принуждения. На практике это приводит к неблагоприятным последствиям. То есть, в случае если сотрудник ДПС ГИБДД МВД России примет решение о реализации одной из мер принуждения, то его действия заведомо будут незаконными, так как они не закреплены законодательством. Исключение составляет применение физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия, так как условия и возможность их осуществления прямо прописаны в Федеральном за-

коне «О полиции» от 2011 года. Негативными последствиями отсутствия правового регулирования мер принуждения также могут быть жалобы на работу, негативные публикации в средствах массовой информации.

Следующей проблемой является то, что предметом ведения Российской Федерации является осуществление и организация государственного контроля (надзора) в области БДД федеральными органами исполнительной власти или их региональными структурами на основании Федерального закона «О безопасности дорожного движения». Однако совершенно не учитывается, что ГИБДД МВД России является в то же время подразделением органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления. Реализация сотрудниками ДПС ГИБДД МВД России контрольных и надзорных функций в виде применения мер административного принуждения в форме запрещения эксплуатации транспортных средств, ограничение дорожного движения, как правило, затрагивает интересы в первую очередь органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления. Поэтому ввиду дефицита в водительских кадрах и транспортных средствах, а также неразвитой дорожной сети применение мер административного принуждения сотрудниками ДПС ГИБДД МВД России приводит к невозможности решения достаточно большого количества жизненно важных задач для регионов.

На наш взгляд, в целях совершенствования системы мер административного принуждения было бы целесообразно:

- 1) дополнить главу V Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», которая на данный момент состоит всего лишь из одной статьи и по факту не содержит необходимых положений;
- 2) внести изменения в КоАП РФ путём дополнения перечня мер административного принуждения, определить порядок их реализации, основания для применения;
- 3) решить вопрос с производством медицинского освидетельствования в условиях ночного времени, а также невозможности его проведения ввиду отдалённости от учреждений здравоохранения.

-
1. Шиян В. И. Основные вопросы осуществления административного надзора // Наука. Мысль. 2019. № 5-1. С. 123–128.
 2. Постановление [Электронный ресурс]: от 7 июля 2022 г. по делу № 5-667-2702/2021. URL: <https://sudact.ru/vsrf/doc/xSJwYudfWuH5/?vsrf-txt> (дата обращения: 02.02.2025).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Королева Екатерина Геннадьевна. Кандидат филологических наук, доцент. Заместитель начальника кафедры административного права и административной деятельности полиции.

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

143103, Российская Федерация, Московская область, Рузский г. о., п. Старотеряево, тер. МОФ МосУ имени В. Я. Кикотя, 1.

Ключевые слова: Госавтоинспекция, принуждение, административная ответственность.

Король В. С., Афолина Е. Г.

ПРОБЛЕМЫ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ КАРШЕРИНГА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ЕГО УЧАСТНИКОВ, ВОЗМОЖНЫЕ ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

В статье рассматриваются основные проблемы, возникающие в механизме порядка реализации краткосрочной аренды автомобилей гражданами. Авторами предлагаются доступные пути решения обозначенных пробелов как путём внесения изменений в действующее законодательство, так и посредством практической реализации превентивной функции государственных органов исполнительной власти.

В современной России на рынке предоставляемых услуг всё большую популярность набирает каршеринг (краткосрочная аренда автомобиля с поминутной, почасовой или посуточной оплатой для поездок по городу или за его пределами). Количество пользователей данной услугой растёт, что оказывает существенное влияние на транспортную ситуацию, особенно в крупных городах. Несомненно, у каршеринга есть значительное количество положительных аспектов. К примеру, благодаря тому, что одним транспортным средством за сутки в течение определённого количества времени могут пользоваться несколько водителей, это не только снижает загруженность трафика на дорогах, но и улучшает экологическую обстановку в городе.

Однако наряду с этим условия пользования краткосрочной арендой автомобилей позволяет гражданам не посещать офисы для заключения договоров аренды, что влечёт за собой череду неблагоприятных последствий. Поскольку, во-первых, это приводит к отсутствию контроля технического состояния автомобиля, а именно скрытых неисправностей, которые не сможет обнаружить пользователь сразу, но которые выявляются при эксплуатации. Во-вторых, не осуществляется проверка физического состояния водителя, а именно: отсутствие алкогольного или наркотического опьянения, наличие водительского удостоверения и другое. Данные недостатки приводят к многочисленным авариям, которые, к сожалению, влекут не только имущественный ущерб, но и наносят вред здоровью и жизни сотням людей. Тем не менее даже личное посещение офиса водителем для заключения договора краткосрочной аренды автомобиля не устраняет случаев возникновения вышеперечисленных ситуаций, а потому появляется необходимость введения правового регулирования данной сферы, а также надзорных мероприятий со стороны государства.

На сегодняшний день в Российской Федерации отсутствуют специальные нормы, которые регулируют данный вид договора и устанавливают ответственность в случае нарушений. Суть сервиса состоит в том, что пользователь может

взять любую доступную машину, принадлежащую оператору, на несколько часов или дней, оплачивая лишь фактическое время эксплуатации. Преимуществом каршеринга, в отличие от традиционного проката, является то, что транспортные средства можно брать и оставлять в разных местах. Важно отметить, что водитель, управляющий данным транспортным средством, несёт административную ответственность за нарушение Правил дорожного движения (далее – ПДД), также в случае нарушения имущественной сферы других участников правоотношений – гражданско-правовую ответственность, направленную на возмещение вреда. Остановимся на этом более подробно.

Несмотря на отсутствие специальных норм, регулирующих отношения в сфере краткосрочной аренды автомобилей, всё же существует ряд нормативных актов, которые составляют нормативную правовую базу данной услуги. Так, постановлением Правительства Москвы от 31 августа 2011 года № 405-ПП отмечено, что «каршеринг – это аренда автомобиля физическим лицом для целей, не связанных с предпринимательством» [1]. Конечно, данный нормативный акт имеет не федеральное, а региональное значение, тем не менее он определяет основную цель каршеринга и очерчивает круг возможных пользователей данной услугой. На протяжении достаточно долгого количества времени учёными-правоведами ведутся дискуссии на тему о том, что каршеринг – это разновидность договора проката, поскольку имеет многие схожие аспекты. Так, Ю. Н. Боярская отмечает, что «у этих правоотношений есть ряд общих признаков: передача движимого имущества во временное владение и пользование, субъектный состав, цель заключения договора – получение прибыли» [2]. Однако в ходе судебной практики Апелляционным отделением Московского городского суда от 26 апреля 2019 года по делу № 33-19520/2019 было определено, что нормы о прокате не должны применяться к каршерингу [3]. Из чего можно сделать вывод о том, что это совершенно новое направление на рынке услуг, которое не является разновидностью уже существующих. Проведя анализ нормативной базы, регулирующей сферу краткосрочной аренды автомобилей, нельзя не согласиться с учёными, которые предлагают ввести легальное определение каршеринга на федеральном уровне. Однако возникают вопросы, получит ли оно закрепление в Гражданском кодексе и не возникнет ли новых пробелов в законодательстве с понятием аренда, а также какие виды правонарушений, связанных с каршерингом, следует закрепить в КоАП РФ.

В связи с тем, что количество пользователей каршерингом возрастает с каждым днём, увеличивается и количество ДТП, возникающих именно по вине водителей арендованных автомобилей. Как уже отмечалось, за нарушение Правил дорожного движения несут ответственность сами водители. Однако и здесь есть ряд нюансов. Так, одни компании применяют жёсткие санкции в отношении правонарушителей, а другие, не желая терять клиентскую базу, предлагают более лояльные меры. Данный диссонанс также возникает на почве того, что отсутствует как таковое нормативное закрепление понятия каршеринга, а также меры ответственности для водителей арендованных автомобилей за нарушение ПДД.

В данном контексте отдельно следует отметить и роль несовершеннолетних, поскольку эта категория граждан также принимает активное участие в крат-

краткосрочной аренде средств индивидуальной мобильности и других средств передвижения, не требующих совершения регистрационных действий. Так, в России несовершеннолетние относятся к особой возрастной категории, которая в первую очередь характеризуется психологической неустойчивостью личности, отсутствием какого-либо или необходимого по возрасту образования, специальности. Дети, которые ещё не достигли восемнадцатилетнего возраста, чаще всего не имеют возможности объективно оценивать обстановку, в которой они оказались. Данное обстоятельство в большинстве случаев зависит от малого жизненного опыта, а также от психических особенностей ребёнка [4, с. 32].

В январе 2024 года сообщалось, что, по данным МВД России, с 2022 года автомобили каршеринга стали самым аварийно опасным видом транспорта в стране, на их долю приходилось 67,5 % происшествий. К декабрю 2024 года число ДТП с участием автомобилей каршеринга снизилось на 11 % [5].

Начальник ГУОБДД МВД России М. Ю. Черников считает, что «каршеринг нужно развивать так, чтобы можно было однозначно идентифицировать лицо, которое садится в автомобиль» [6]. Безусловно, здесь может вестись речь о технических средствах, таких как камеры внутри машин, ведь это поможет не только выявить правонарушителя, но и назначить ему необходимую санкцию, поскольку с помощью камеры можно визуально определить и физическое состояние человека, адекватность его поведения в ходе управления транспортным средством и другое.

Выявив основные недостатки нормативного правового регулирования каршеринга, мы хотим предложить ряд мер, которые смогли бы определить основные правовые аспекты данной услуги.

Во-первых, это закрепление понятия «каршеринг» на федеральном уровне, то есть введение ряда специальных норм при том, чтобы они не противоречили уже действующему законодательству в отношении аренды и договора проката в Российской Федерации, а разграничивали эти понятия, не создавая коллизии права.

Также необходимо регламентировать деятельность самих каршеринговых компаний, а именно: введение единых требований в отношении применяемых санкций к правонарушителю. Важным аспектом также будет и единый типовый договор для всех компаний в отношении своих пользователей.

Необходимы и меры в отношении проверки эксплуатации автомобилей на выявление технических нарушений. Поскольку привлекать к ответственности лицо, попавшее в ДТП на арендованном автомобиле не по своей вине, а ввиду неисправности транспортного средства, будет неправомерно. В таких случаях к ответственности следует привлекать и саму каршеринговую компанию.

Проверка водителей также является немаловажным моментом. Всё же считаем, что договор краткосрочной аренды автомобиля необходимо заключать лично в офисе компании, для того чтобы можно было проверить наличие водительского удостоверения и др.

Тем не менее со стороны государственных органов необходимо ввести и целую процедуру мер периодической проверки пользователей каршеринга на физическое и психическое состояние, а также действительность документов, усилить контроль в отношении арендованных машин на дорогах. Необходимо

ввести также жёсткие санкции в отношении физических лиц, нарушающих требования пользования, которые должны получить своё закрепление в КоАП РФ.

Полагаем, в случае совершения ДТП необходимо привлекать к административной ответственности не только водителя, но и компанию. А также невозможно не согласиться с М. Ю. Черниковым в вопросе необходимости установки камер внутри таких автомобилей.

Всё же для начала успешного регулирования краткосрочной аренды автомобилей это понятие должно получить закрепление на федеральном уровне (в КоАП РФ, ГК РФ и др.), и только тогда можно будет говорить о других сопутствующих мерах. Каршеринг – это новое и перспективное направление на рынке услуг. Поэтому совершенствование договора каршеринга, установление регламентированной ответственности в случае нарушений, усиление контроля на дорогах за такими автомобилями будут способствовать безопасности дорожного движения при эксплуатации транспортных средств и уменьшать риски возникновения фактов ДТП на дорогах.

1. О городской поддержке таксомоторных перевозок и услуги каршеринг в городе Москве [Электронный ресурс]: постановление Правительства Москвы от 31 августа 2011 г. № 405-ПП (в ред. от 8 августа 2017 г.). Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».
2. Боярская Ю. Н. Виды договоров аренды транспортных средств // Вестник СГЮА. 2019. № 5 (130).
3. Апелляционное определение Московского городского суда [Электронный ресурс]: от 26 апреля 2019 г. по делу № 33-19520/2019. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. Афонин В. В. Проблемы применения административной ответственности к несовершеннолетним // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2015. № 2 (40). С. 32–34. EDN TYFRPJ.
5. Показатели безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 17.03.2025).
6. Былинин И. А. К вопросу административно-правового регулирования каршеринга и применения федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения к его участникам // NB: Административное право и практика администрирования. 2020. № 3.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Король Вероника Сергеевна. Научный сотрудник.

Среднерусский институт управления – филиал Российской Академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ.

302001, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Октябрьская, 12.

Афониная Евгения Григорьевна. Кандидат юридических наук. Преподаватель кафедры административного права и административной деятельности ОВД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.

302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: административно-правового регулирование, каршеринг, обеспечение безопасности дорожного движения, участники, дорожно-транспортные происшествия.

Кузнецов М. Б.

НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ К СДАЧЕ КОНТРОЛЬНОГО НОРМАТИВА «СГИБАНИЕ И РАЗГИБАНИЕ РУК В УПОРЕ НА БРУСЬЯХ»

В настоящей статье автор рассмотрел основные методики самостоятельной подготовки сотрудников Госавтоинспекции к выполнению контрольного норматива «сгибание и разгибание рук в упоре на брусьях». Данное упражнение является одним из контрольных упражнений на силу при проверке уровня физической подготовленности сотрудников.

Исходя из опыта преподавания дисциплины «физическая подготовка» в образовательной организации МВД России, отметим, что на занятиях часто приходится сталкиваться с тем, что большинство обучающихся не умеют выполнять упражнение сгибание и разгибание рук в упоре на брусьях, которое предусмотрено приказом МВД России от 2 февраля 2024 года № 44 «Об утверждении Порядка организации подготовки кадров для замещения должностей в органах внутренних дел Российской Федерации» как одно из упражнений на силу.

В соответствии с вышеупомянутым нормативно-правовым актом определены чёткие условия выполнения упражнения сгибание и разгибание рук в упоре на брусьях. Из упора на брусьях (руки выпрямлены) по команде «Начинай!», сгибая руки, опуститься в упор на согнутых руках (руки должны быть полностью согнуты), разгибая руки, выйти в упор на выпрямленных руках, зафиксировать неподвижное положение на 0,5 секунды и продолжить выполнение упражнения. Принимающий упражнение объявляет счёт каждого законченного движения. Объявление счёта одновременно является разрешением на продолжение упражнения. В случае нарушения правил выполнения упражнения вместо очередного счёта подаётся команда «Не считать!». Если эта команда подаётся трижды подряд, выполнение упражнения прекращается.

Если в тренажёрном зале лучшим упражнением считается становая тяга и приседания со штангой, то на уличной спортивной площадке лучшими упражнениями являются подтягивания на перекладине и отжимания от брусьев. Эти снаряды отлично дополняют друг друга. Дело в том, что на брусьях можно делать не только тяговые движения; количество упражнений, включающих элементы на развитие выносливости, гибкости и координации, для них гораздо больше, чем для турника [1, с. 33; 2, с. 32].

Сгибание и разгибание рук в упоре на брусьях в особом представлении не нуждается. О нём знают даже те, кто далёк от спорта. Оно воздействует преимущественно на грудные мышцы, передние дельты и трицепс. В зависимости от положе-

ния корпуса акцент можно смещать на ту или иную мышцу и мышечную группу. Также данное упражнение задействует мышцы верхней части спины и не только. Количество подходов – от трёх до шести. Каждый подход необходимо делать до отказа. Только необходимо помнить, что отжимания на брусьях – очень травмоопасное упражнение. Делать его нужно очень осторожно и технически правильно, иначе можно получить травмы локтей и плеч. Кроме того, нужно не забывать хорошо разминаться перед выполнением упражнений [3, с. 138; 4, с. 76].

Отжимания от брусьев являются базовым упражнением, где активно включаются в работу как мышцы груди, так и мышцы рук, а точнее трицепсы, тут всё зависит от техники выполнения упражнения.

У этого упражнения полно плюсов, среди которых можно выделить следующие:

- упражнение подходит для разных целей: похудение, улучшение рельефа и набор мышечной массы;
- при выполнении упражнения в работу включается множество мышц-стабилизаторов;
- выполняя регулярно данное упражнение, можно значительно укрепить свои связки;
- благодаря этому упражнению вы сможете улучшить свои спортивные показатели в жиме штанги лёжа [5, с. 96; 6, с. 112].

В настоящее время существует большое количество методик обучения и программ по увеличению количества сгибаний и разгибаний рук в упоре на брусьях.

Ниже приведён базовый набор упражнений на брусьях (который разбит на три группы по уровню сложности), выполняя которые регулярно, можно повысить результат в отжиманиях и силовую выносливость.

Для обучающихся, которые никогда не выполняли сгибание и разгибание рук в упоре на брусьях, в качестве подготовительного рекомендуется сначала выполнять упражнение с упором на брусья рук и ног либо подтягивания на брусьях с ногами выше головы (рис. 1, 2, 3).



Рис. 1



Рис. 2



Рис. 3

Всего 3–6 подходов этого упражнения с максимальным количеством повторений прокачает верх спины, средние и задние дельты, бицепс и брахиалис. Оно также задействует пресс и некоторые другие мышцы. Если этот вариант не под силу, то необходимо выполнять подтягивания на брусьях с ногами на земле [3, с. 138; 5, с. 96].

Для неподготовленных обучающихся начинать выполнять сгибание и разгибание рук в упоре на брусьях рекомендуется с помощью партнёра.

Из упора на брусьях партнёр стоит сзади, захватив руками за пояс, с незначительным усилием помогает выполнить разгибание рук (рис. 4, 5, 6), либо рекомендуется выполнять отжимания в упоре на брусьях с использованием специального спортивного тренажёра (рис. 7, 8, 9).



Рис. 4



Рис. 5



Рис. 6



Рис. 7



Рис. 8



Рис. 9

Подготовленные занимающиеся с целью улучшения результатов могут использовать усложнённые отжимания, например выполнять отжимания за спину (рис. 10, 11, 12) либо с внешним отягощением (рис. 13, 14, 15).



Рис. 10

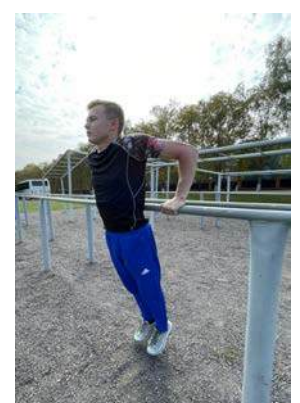


Рис. 11



Рис. 12



Рис. 13



Рис. 14



Рис. 15

Если необходимо прокачать свои трицепсы, то можно рекомендовать найти брусья, где дистанция между перилами будет на уровне плеч, а если необходимо прокачать свои грудные, то широкие брусья. Также необходимо отметить, что в этом упражнении мышцы нагружаются сильнее, так как при выполнении отжиманий необходимо сохранять равновесие, удерживаясь лёжа на брусьях.

Резюмируя, можно отметить, что указанные выше упражнения могут успешно применяться в процессе физической подготовки на занятиях или при самостоятельной работе, оказывая существенное влияние на развитие физической подготовленности сотрудников автоинспекции.

1. Баркалов С. Н. Профессионально-прикладная физическая подготовка сотрудников ОВД: основные понятия, направления совершенствования, образовательные технологии // Совершенствование физической подготовки сотрудников правоохранительных органов: сборник статей Всероссийского круглого стола, Орел, 30 июня 2016 г. Орел: ОрЮОИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2016. С. 31–46. EDN WXAРАJ.
2. Герасимов И. В. Педагогические аспекты формирования профессиональных двигательных навыков курсантов и слушателей образовательных организаций МВД России // Совершенствование физической, огневой и тактико-специальной подготовки сотрудников правоохранительных органов. Физическая подготовка и спорт: сборник статей. Орел: ОрЮОИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2015. С. 31–33. EDN UAXCQX.
3. Алдошин А. В., Алдошина Е. А. Профессионально важные качества необходимые выпускникам вузов // Инновации в образовании: сборник материалов Международной научно-практической конференции. Орел: ОГАУ, 2010. С. 136–139.
4. Губанов Э. В., Подрезов И. Н. Травматизм и его профилактика на занятиях физической подготовкой // Совершенствование физической подготовки сотрудников правоохранительных органов: сборник статей Всероссийского круглого стола, Орел, 30 июня 2016 г. Орел: ОрЮОИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2016. С. 75–77. EDN WXAPIV.

5. Пахомов В. И. Основные направления и пути совершенствования физической подготовки сотрудников ГИБДД Российской Федерации // Наука-2020. 2022. № 1 (55). С. 94–105. EDN RQURXF.
6. Губанов Э. В., Подрезов И. Н. Современные тенденции развития скоростно-силовых качеств курсантов образовательных организаций МВД России // Физическая культура и спорт в профессиональной деятельности: современные направления и образовательные технологии: материалы международной научно-практической конференции, Хабаровск, 18–20 октября 2017 г. Хабаровск: ДВЮИ МВД России, 2017. С. 111–114. EDN ZXDWHL.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Кузнецов Михаил Борисович. Старший преподаватель кафедры физической подготовки и спорта.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: сотрудник Госавтоинспекции, физическая подготовка, физические качества, сгибание и разгибание рук в упоре на брусьях.

Кузнецова Н. М.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ КАК ВАЖНЫЙ ФАКТОР ПРОФИЛАКТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

В статье проведён анализ дорожно-транспортных происшествий, в которых водитель не был пристёгнут ремнём безопасности и получил ранения различной степени тяжести или погиб; указано, что девять из десяти ДТП, в которых водитель проигнорировал требования закона об обязательном использовании ремня безопасности, произошли по вине самого водителя; дана характеристика социально-психологического портрета водителя, попавшего в ДТП, в которых водитель не использовал ремень безопасности и получил ранения различной степени тяжести или погиб.

В Российской Федерации в 2024 году произошло 132 037 (АППГ – 0,3 %) дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), в которых погибли 14 403 (-0,7) и (или) пострадали 164 754 (-1 %) человек (рисунок 1).



Рис. 1 – Основные показатели дорожно-транспортной аварийности в РФ

Результаты анализа статистических сведений о ДТП показали, что в 2024 году зарегистрировано 3 777 (+4,92 %) ДТП, в которых водитель не был пристегнут ремнём безопасности и получил ранения различной степени тяжести. Так, ранено – 2 788 человек, погибло – 1 040 [1]. Доля таких ДТП составила 5,6 % от общего количества ДТП, в которых пострадал водитель (66 990). Несмотря на небольшую долю, данные ДТП характеризуются высокой тяжестью последствий для самого водителя транспортного средства (далее – ТС), которая в 2024 году составила 28,3.

По данным ВОЗ, использование ремней безопасности снижает риск смертельного исхода для водителей и пассажира на переднем сиденье на 45–50 %, на заднем сиденье – на 25 % [2].

Общая характеристика ДТП с участием водителя, не использующего ремень безопасности, соотносима с тенденцией дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации в целом. Так, рост ДТП, в которых водитель не был пристегнут ремнём безопасности и получил ранения различной степени тяжести или погиб в результате ДТП, фиксируется с июля по октябрь, а основной пик их количества приходится на август. Самыми аварийными днями недели являлись выходные дни: суббота, воскресенье. Наиболее аварийно-опасное время суток приходится на период с 17:00 ч до 20:00 ч, на это время приходится каждое шестое ДТП, в котором сопутствующим нарушением являлось неиспользование ремня безопасности. Самыми распространёнными видами ДТП с сопутствующим нарушением Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД) в виде неиспользования водителем ТС ремня безопасности являются: столкновение, съезд с дороги, наезд на препятствие и опрокидывание.

Анализ статистических данных показал, что девять из десяти ДТП, в которых водитель проигнорировал требования закона об обязательном использовании ремня безопасности, произошли по вине самого водителя [3].

Далее укажем, какими социально-психологическими характеристиками обладает водитель, совершивший ДТП, в которых он не был пристегнут ремнём безопасности и получил ранения различной степени тяжести или погиб.



Рис. 2 – Распределение количества ДТП по полу лица, не использующего ремни безопасности

Общее процентное соотношение мужчин и женщин среди водителей составляет приблизительно 60 % к 40 % из всех ДТП, совершённых при неиспользовании водителем ремня безопасности. В 83 % случаев ДТП совершено мужчинами, 12 % – женщинами (рисунок 2). Число погибших водителей-мужчин – 895 (86,1 %), что в 10 раз выше, чем число погибших водителей-женщин (85 человек, или 8,2 %).

Тяжесть последствий ДТП, в которых водитель не был пристёгнут ремнём безопасности и получил ранения различной степени тяжести или погиб, с участием водителей-мужчин составила 28,5, что в 1,5 раза выше, чем тяжесть последствий ДТП, совершённых водителями-женщинами – 18,5.

На рисунке 3 отображено процентное соотношение ДТП при неиспользовании ремня безопасности водителями разных возрастных групп¹, а также тяжесть последствий [1]:

от 18 до 30 лет – 1 278 случаев – 35 %;
от 31 до 45 лет – 1 374 случаев – 37 %;
от 46 до 60 лет – 737 случаев – 20 %;
старше 60 лет – 305 случаев – 8 %.

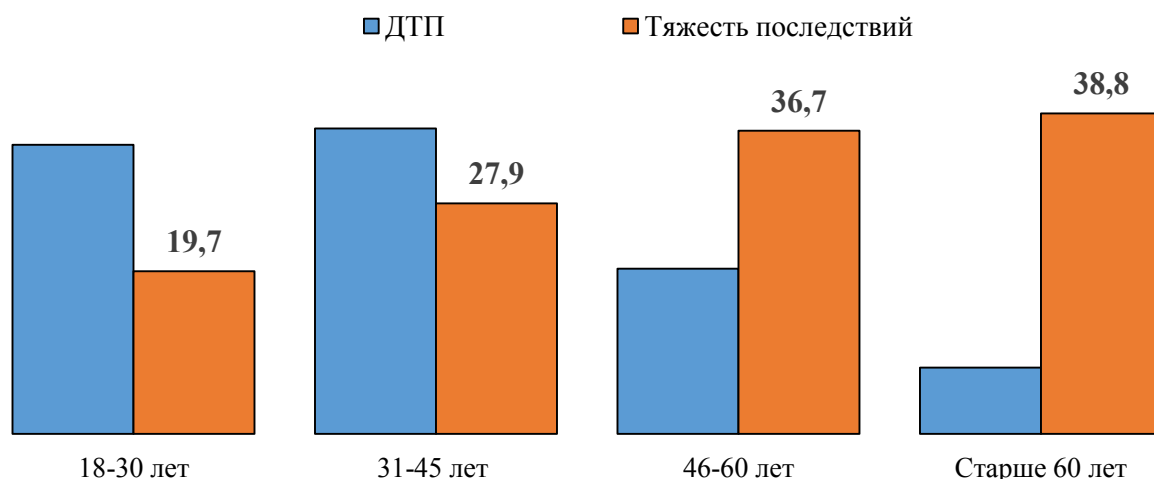


Рис. 3 – Доля ДТП от общего количества, в зависимости от возраста водителя ТС, не использующего ремни безопасности (2023 год)

Анализ представленных данных свидетельствует о том, что наибольшее количество ДТП с непристёгнутыми водителями совершается в возрасте 18–45 лет, однако наибольшая тяжесть последствий приходится на водителей в возрасте от 60 лет (8 %) и составляет – 38,8.

Далее отметим, что 56 % водителей-нарушителей находились в законном браке, 42 % холосты (не замужем), оставшиеся 2 % разведены (рисунок 4).

¹ Возрастные категории выделены условно и разделены на 4 группы с целью удобства анализа: 18–30 лет, 31–45 лет, 46–60 лет и старше 60 лет.



Рис. 4 – Распределение количества ДТП в зависимости от семейного положения (2023 г.)

Наибольшая часть от всех ДТП (42 %) совершается лицами, имеющими среднее специальное образование, на втором месте – лица, имеющие среднее образование (34 %), седьмая часть ДТП (14 %) происходит по вине водителей, имеющих высшее образование (рисунок 5).

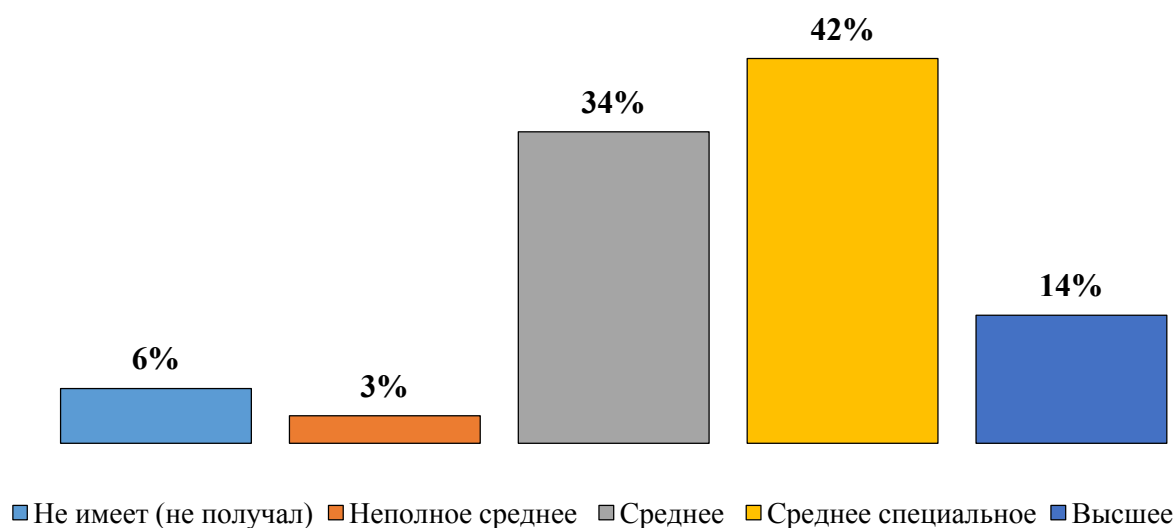


Рис. 5 – Распределение количества ДТП с сопутствующим нарушением в виде неиспользования ремней безопасности (не пристёгнут водитель) по уровню образования водителя ТС (2023 год)

Необходимо отметить, что наибольшей тяжестью последствий (47,3–56,1) характеризуются ДТП по вине лиц, не имеющих (не получивших) образование (таблица 1).

Таблица 1

**Распределение показателей аварийности и количества ДТП, в которых
сопутствующим нарушением являлось неиспользование ремня
безопасности (не пристёгнут водитель), по уровню
образования водителя ТС (2023 год)**

Уровень образования	Количество ДТП	Доля от общего числа ДТП	Возраст	Количество ДТП	Тяжесть последствий
Не имеет	230	6,2 %	18–30	57	47,3
			31–45	82	48,1
			46–60	66	56,1
			61+	15	50
Неполное среднее	126	3,4 %	18–30	46	15,2
			31–45	35	14,3
			46–60	9	11,1
			61+	6	0
Среднее	1 259	34,2 %	18–30	524	19,3
			31–45	426	26,9
			46–60	252	30,2
			61+	102	41,2
Среднее специальное	1 563	42,4 %	18–30	510	16,9
			31–45	615	28,1
			46–60	315	39,9
			61+	136	39
Высшее*	506	13,7 %	18–30	117	22,9
			31–45	220	24,4
			46–60	97	32
			61+	48	35,4

Результаты анализа позволяют сделать вывод о том, что наибольшее количество ДТП допускали лица, официально не трудоустроенные, на втором месте – работники рабочих специальностей, на третьем – профессиональные водители (лица, состоящие на должности водителя) (таблица 2).

Однако необходимо учитывать, что сведения об участниках ДТП, размещённые в автоматизированных системах Госавтоинспекции, вносятся с их слов и могут быть умышленно искажены.

Таблица 2

**Распределение показателей аварийности и количества ДТП, в которых
сопутствующим нарушением являлось неиспользование ремней
безопасности (не пристёгнут водитель), по социальной принадлежности
и роду занятий (2023 год)**

Социальная характеристика	Кол-во ДТП	Доля от общего числа ДТП	Возраст	Кол-во ДТП	Тяжесть последствий
Официально не трудоустроены	1 589	43 %	18–30	591	19,3
			31–45	558	26,6
			46–60	281	37,4
			61+	58	36,2
Работники рабочих специальностей производственной и непроизводственной сферы	1 147	31 %	18–30	354	18,7
			31–45	505	26,7
			46–60	215	36,6
			61+	53	54,6
Водители (состоящие на должности водителя)	247	7 %	18–30	48	14,6
			31–45	87	28,7
			46–60	104	32,7
			61+	8	75
Служащие государственной муниципальной и негосударственной сфер	112	3 %	18–30	38	13,2
			31–45	51	17,7
			46–60	21	39,1
Работники иных сфер деятельности, таких как сфера культуры, искусства, СМИ, военнослужащие, предприниматели, судьи, депутаты, служители религиозного культа, учащиеся, пенсионеры, суммарная доля которых составляет 16 % от общего числа ДТП, при анализе социальной принадлежности не рассматривались отдельными категориями ввиду малого процентного соотношения ДТП, совершённых представителями конкретного вида деятельности относительно общего количества ДТП.					

Следует указать, что, согласно статистическим данным, чаще всего ДТП рассматриваемого вида допускали водители, стаж управления которых колеблется от 3 до 10 лет (27 %) от общего количества таких ДТП, в 24 % случаев ДТП совершали опытные водители (стаж управления от 40 лет) (рисунк 6).

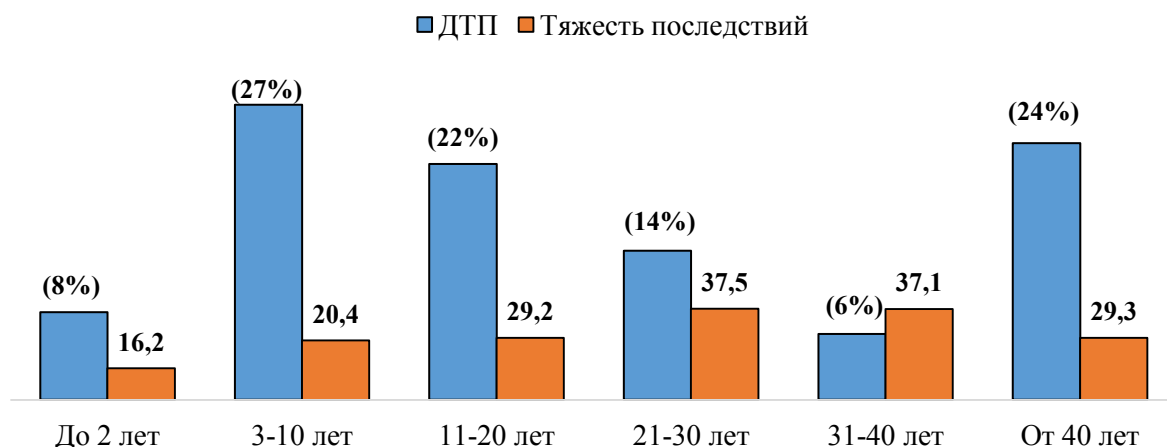


Рис. 6 – Распределение количества ДТП с сопутствующим нарушением ПДД в виде неиспользования ремней безопасности водителем ТС с различным стажем управления (2023 год)

Наибольшей тяжестью последствий для водителей, не использующих ремни безопасности, характеризуются ДТП, в которых водитель имеет стаж управления ТС от 21 до 30 лет – 37,5. На втором месте ДТП, совершённые водителями со стажем управления ТС от 31 до 40 лет (тяжесть последствий составила 37,1), на третьем месте – ДТП, в которых водители имели стаж управления более 40 лет (29,3).

Необходимо отметить, что более чем в трети случаев (36 %) или в 1 312 ДТП, совершённых в состоянии опьянения, водитель не использовал ремень безопасности. В указанных ДТП пострадали 805 и погибли 525 водителей.

Таблица 3

Сравнительная таблица показателей ДТП, в которых водители в состоянии алкогольного опьянения использовали/не использовали ремни безопасности

Ремень безопасности	Кол-во ДТП	Погибло водителей	Ранено водителей	Тяжесть последствий
Не использовался	1 312	525	805	39,5
Использовался	6 272	1 477	4 820	23,5

Из таблицы 3 видно, что при использовании ремня безопасности тяжесть последствий ДТП, совершённых в состоянии опьянения, в 1,7 раза меньше, чем при ДТП без их использования при тех же условиях, повлёкших ДТП.

Укажем, что фиксация нарушения правил применения ремней безопасности в настоящее время возможна двумя способами: с помощью использования комплексов фотовидеофиксации (далее – ФВФ) и непосредственно сотрудниками полиции. Первый способ является одним из перспективных направлений повышения дорожно-транспортной дисциплины. Так, например, в 2022 году количество выявленных в автоматическом режиме фактов нарушения правил применения ремней безопасности (статья 12.6 КоАП РФ) по сравнению с предшествующим годом выросло почти в 20 раз (с 247,3 тыс. до 4,7 млн) [4].

Таким образом, подводя итог, отметим, что на территории Российской Федерации наибольшее количество ДТП, в которых водитель не был пристёгнут ремнём безопасности и получил ранения различной степени тяжести или погиб в результате ДТП, соотносится с общей тенденцией аварийности¹. Основными характеристиками нарушителя являются следующие параметры: в 72 % случаев это мужчины от 18–45 лет, находящиеся в браке, имеющие среднее/средне-специальное образование, рабочую профессию или официально нетрудоустроенные. Почти половина водителей имеет стаж управления ТС от 3 до 20 лет (49 %), а также почти четверть – достаточно опытные водители со стажем управления от 40 лет. Каждый второй ранее привлекался к административной ответственности за нарушение ПДД.

1. Многопараметрическая информационно-аналитическая система прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (дата фиксации среза: 15.06.2024).
2. Зарубежный опыт противодействия основным факторам риска в дорожном движении / К. С. Баканов, А. Д. Гордеева, П. С. Коблов [и др.]. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 180 с. EDN CKRPBN.
3. Айсанова Н. Анализ ДТП, вызванных неиспользованием ремней безопасности // Автомобильные дороги. 2025. № 1 (1118). С. 52–54. EDN TNIDUD.
4. Головки В. В., Исаев М. М. Проблемы и перспективы использования цифровых технологий при фиксации административных правонарушений в области дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 27–33. EDN CEYZLP.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Кузнецова Наталья Михайловна. Кандидат психологических наук. Начальник отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения.

Федеральное казённое учреждение «Научный центр безопасности дорожного движения МВД России».

121293, Российская Федерация, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

¹ Такие ДТП фиксируются в период с июля по октябрь, в выходные дни и приходятся на период с 17:00 ч до 20:00 ч. Как правило, такие ДТП происходят в первый час и на расстоянии до 10 км от начала движения ТС.

О СИСТЕМНОСТИ РАССМОТРЕНИЯ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА И ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ

В статье рассматривается понятие системы городского транспорта, определяются её основные признаки и особенности, а также подсистемы. С учётом появления новых средств передвижения приводятся особенности новой подсистемы в системе перевозки пассажиров и грузов, что позволяет исследовать принципиально новую структуру системы городского транспорта.

Развитие экономики и рост урбанизации общества приводит к росту спроса на передвижения и перевозки (пассажиров, грузов) в городах, который обобщается понятием «транспортный спрос». Необходимость удовлетворения транспортного спроса, в свою очередь, вызывает развитие «транспортного предложения» – провозных и пропускных способностей городского транспорта (ГТ). Большая российская энциклопедия определяет городской транспорт как «комплекс различных видов транспорта, осуществляющих перевозку населения и грузов на территории города и в ближайшей пригородной зоне, а также выполняющих работы по благоустройству города» [1]. Данное определение подразумевает наличие множества объектов, составляющих понятие «транспорт». Оно включает транспортные средства, инфраструктуру для их движения, предприятия транспорта, кадры отрасли городского транспорта, системы управления и др. В качестве видов городского транспорта традиционно рассматриваются: автомобильный (легковой и грузовой, а также общего пользования) транспорт, городской наземный электрический транспорт общего пользования, метро и городская железная дорога. Однако надо отметить, что рассмотрение городского транспорта только как комплекса (совокупности) различных объектов различных видов транспорта, функционирующих в городах, не учитывает особенностей ГТ как сложной системы:

- наличие нескольких целей (возможно, даже конфликтующих, как, например, повышение скорости сообщения и обеспечение безопасности движения);
- сложность и многоаспектный характер взаимодействия элементов ГТ (во многом определяемый вероятностным характером транспортного поведения пользователей);
- интегрированность и регулярное взаимодействие элементов системы ГТ;
- наличие системного эффекта (эмерджентности), выражающегося в повышении эффективности системы ГТ за счёт организации взаимодействия отдельных её элементов/подсистем.

В соответствии с нормативным документом ГОСТ Р ИСО МЭК 15288-2005 [2] в общем случае определяет систему как комбинацию взаимодействующих элементов, организованных для достижения одной или нескольких поставленных целей. Городской транспорт полностью подходит под это определение. Таким образом, рассмотрение городского транспорта именно как системы (в отличие от понятия «комплекс» (или совокупность)) подчёркивает его упорядо-

ченность, целостность, наличие закономерностей построения, функционирования и развития. Подобное рассмотрение городского транспорта предполагает также рассмотрение его связей с внешней средой, которой в данном случае является экономика города и система расселения городского населения. Именно они формируют транспортный спрос, определяющий внешние требования и условия формирования и функционирования городского транспорта и его элементов. В этом контексте городской транспорт сам по себе является подсистемой общей системы городской экономики, удовлетворяющей потребности населения и бизнеса в передвижении/перевозках. Таким образом, ГТ как система обладает определёнными признаками (рис. 1).

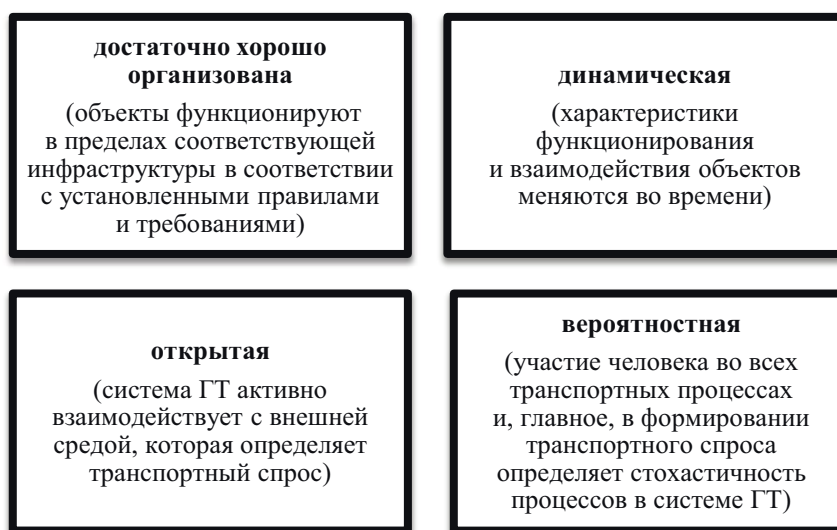


Рис. 1 – Признаки ГТ как системы

В таком случае можно определить основные цели городских транспортных систем (ГТС) (рис. 2).



Рис. 2 – Основные цели городских транспортных систем

Тогда с математической точки зрения интегральными выходными характеристиками, позволяющими оценить функционирование городских транспортных систем, являются:

- объёмы перевозок пассажиров и грузов, пассажирооборот и грузооборот;

- средние скорости сообщения и доставки;

- уровень безопасности движения и воздействия на окружающую среду.

Городские транспортные системы объединяют различные виды транспорта/передвижения, которые должны рассматриваться как её *подсистемы* – относительно независимые части системы ГТ, обладающие общими свойствами этой системы. Основными требованиями к выделению отдельных подсистем ГТ являются:

- связь их подцелей с общей целью системы ГТ (все вышеуказанные цели ГТС (рис. 2) являются и целями её отдельных подсистем);

- использование различных видов транспорта/передвижения при общем единстве процессов, направленных на достижение подцелей;

- взаимосвязь как отдельных элементов выделяемых подсистем, так и самих подсистем в целом.

В соответствии с изложенным, в качестве подсистем системы ГТ традиционно рассматриваются [3; 4]:

- наземный пассажирский транспорт общего пользования (ПТОП) (который, в свою очередь, подразделяется на автомобильный и городской электрический);

- личный автотранспорт;

- грузовой автомобильный транспорт;

- метро.

Все эти подсистемы имеют общий объект воздействия – передвижение людей и грузов в городской среде. Можно сказать, что основной функцией городской транспортной системы, реализуемой через её подсистемы, является обеспечение **городской мобильности – возможности свободного передвижения по городу с разными целями** (на работу, учёбу, по делам, для отдыха и развлечений), а также возможности доставки грузов и товаров, необходимых как для функционирования городской экономики, так и для повседневных нужд населения. Мобильность может быть обеспечена как унимодальными перевозками, т. е. перевозками одним видом транспорта, так и мультимодальными перевозками, т. е. осуществляемыми разными видами транспорта. Подсистемы ГТ взаимодействуют в процессе организации мультимодальных перевозок/поездов.

Системный характер городского транспорта как объекта рассмотрения и управления определяет тот факт, что любые решения по совершенствованию или изменению отдельных его подсистем требуют анализа изменений в функционировании других смежных подсистем и, напротив, поиск наиболее эффективных решений в области совершенствования работы систем ГТ в целом требует комплексного рассмотрения возможностей совершенствования и улучшения взаимодействия различных подсистем ГТ. В этой связи, например, эффективность инвестиций в развитие системы пассажирского транспорта общего пользования (закупка нового подвижного состава, оптимизация маршрутной сети и т. д.) может быть существенно повышена при одновременной реализации продуманной парковочной политики и создании условий для использования услуг кикшеринга (выделенные полосы, парковки). Отсутствие учёта таких системных эффектов и

взаимодействий приводит к недостаточной эффективности инвестиций в ГТ и недогрузке (или перегрузке) отдельных подсистем ГТ.

Рост транспортных проблем в городах, увеличение перегруженности различных традиционных подсистем городского транспорта привели в последние годы к развитию альтернативных видов городского транспорта/передвижения (рис. 3).



Рис. 3 – Альтернативные виды городского транспорта/передвижения

Использование этих видов транспорта/передвижения особенно усилилось в период пандемии COVID-19, что было вызвано требованиями социального дистанцирования и боязни пользования общественным транспортом. В условиях городов Российской Федерации наибольшую популярность в последние годы приобрело использование средств индивидуальной мобильности (СИМ) (средств микромобильности) и, прежде всего, электросамокатов/электроскутеров. Это связано со следующими преимуществами этих ТС [5–7]:

- простота использования и хранения;
- малые размеры и масса;
- отсутствие необходимости иметь права на управление этими ТС;
- возможность движения по выделенной инфраструктуре/по пешеходной инфраструктуре;
- возможность не беспокоиться о парковке (для прокатных СИМ).

Использование этих ТС идёт по следующим направлениям:

- использование прокатных (шеринговых) СИМ. Имеет наибольшую популярность для коротких (до 3–5 км) поездок до остановок и станций общественного транспорта, как правило, в рамках трудовых поездок. В этом случае СИМ используются как часть мультимодальных поездок («транспорт последней мили»);
- использование прокатных СИМ в унимодальном контексте для поездок с культурно-бытовыми и социальными целями;
- использование СИМ для доставки мелкопартионных грузов и товаров в системе дистанционной торговли;
- использование личных СИМ для поездок, как правило, с культурно-бытовыми, социальными и рекреационными целями.

СИМ имеют все признаки новой подсистемы системы городского транспорта (рис. 4):

- они имеют ту же цель, что и система ГТ, – обеспечение транспортного обслуживания населения и экономики города, обеспечение связанности городских территорий, снижение негативных воздействий на состояние окружающей среды и здоровье населения;

- у них тот же объект воздействия – передвижение людей и грузов в городской среде;

- они располагают множеством элементов (транспортных средств), инфраструктурой для движения, системой управления (для прокатных/шеринговых СИМ);

- для них разработаны (или разрабатываются) отдельные механизмы законодательного и нормативно-правового регулирования использования;

- СИМ как транспортные средства принципиально отличаются от транспортных средств других подсистем системы ГТ (ТС личного пользования, 2–3 колеса, малая масса, электропривод);

- они активно взаимодействуют с другими подсистемами системы ГТ в рамках организации мультимодальных поездок.



Рис. 4 – СИМ в общей системе перевозки пассажиров и грузов

Некоторые количественные характеристики подсистемы СИМ в Российской Федерации:

1. Общее количество электросамокатов в 2023 году составляло порядка 1,1 млн единиц. При этом 70 % из них находилось в частной собственности.

2. Прокатные самокаты в 2023 году совершили 212 млн поездок, общая протяжённость которых составила 572 млн км. То есть, по оценкам, средняя

длина одной поездки прокатного самоката составляла 2,7 км. По прогнозам, к 2026 году ожидается рост числа поездок с использованием СИМ в 2,3 раза.

3. Доля поездок с транспортными целями (трудовые, деловые, социальные) составляет 85 %, а рекреационных поездок – 15 %.

4. Средний пользователь кикшеринга в 2023 году совершал 14 поездок в год.

5. Постоянно развивается использование СИМ при доставке грузов. На конец 2024 года в системе доставки работало около 1,5 млн человек.

6. Объёмы онлайн-торговли с 2021 года увеличились в 3 раза (основные объёмы доставки осуществляются с использованием СИМ).

7. Курьерская доставка в 2023 году составила 279 млн отправок (рост по сравнению с 2022 годом на 9 %).

Подсистема СИМ в Российской Федерации начинает вносить заметный и быстро растущий вклад в такой выходной показатель системы ГТ, как число погибших в дорожно-транспортных происшествиях. Так, если в 2024 году число погибших в ДТП с участием СИМ составляло 0,4 на 10 000 транспортных средств, что пока в 5,8 раз меньше, чем для автомобилей (2,31), то по такому более объективному и информативному показателю, как «число погибших на 10^6 тр.ср*км пробега», это соотношение составляет 0,011 против 0,026 погибших на 10^6 тр. ср.*км, т. е. опасность движения СИМ оценивается по этому показателю более чем в 2 раза выше!

Приведённые цифры говорят о том, что перевозки пассажиров и грузов с использованием средств индивидуальной мобильности являются растущим сектором городских транспортных систем, требующим своего законодательного и нормативного правового регулирования.

1. Городской транспорт [Электронный ресурс] / Большая российская энциклопедия. URL: <https://bigenc.ru/c/gorodskoi-transport-cba140> (дата обращения: 10.03.2025).

2. ГОСТ Р 57193-2016. Национальный стандарт Российской Федерации. Системная и программная инженерия. Процессы жизненного цикла систем: утв. и введен в действие приказом Росстандарта от 31 октября 2016 г. № 1538-ст.

3. Капский Д. В., Богданович С. В. План устойчивой городской логистики симбиотических агломераций и развитие транспортных систем // Проблемы безопасности на транспорте: материалы XII Международной научно-практической конференции, посвященной 160-летию Белорусской железной дороги, Гомель, 24–25 ноября 2022 г. В 2 ч. Гомель: Белорусский государственный университет транспорта, 2022. С. 111–113.

4. Власов В. М., Богумил В. Н., Ефименко Д. Б. Современный облик автоматизированных систем диспетчерского управления городским пассажирским транспортом // Автотранспортное предприятие. 2010. № 1. С. 3–10.

5. Юнг А. А., Шевцова А. Г. Моделирование процесса движения средств индивидуальной мобильности в городской среде // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. 2022. № 1 (31).

6. Юнг А. А., Шевцова А. Г. Повышение БДД СИМ в крупных городах с помощью моделирования участка дорожного движения // Транспортные и транспорт-

но-технологические системы: материалы Международной научно-технической конференции, Тюмень, 21 апреля 2022 г. В 2 т. Т. II. Тюмень: Тюменский индустриальный университет, 2022. С. 166–172.

7. Купавцев В. А., Донченко В. В. Основные проблемы, возникающие при движении средств индивидуальной мобильности, и пути их решения // Автоматизация и энергосбережение в машиностроении, энергетике и на транспорте: материалы XVI Международной научно-технической конференции, Вологда, 8 декабря 2021 г. Вологда: Вологодский государственный университет, 2022. С. 327–331.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Купавцев Владимир Анатольевич, аспирант.

Открытое акционерное общество «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (НИИАТ)».

125480, Российская Федерация, г. Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24.

Донченко Вадим Валерианович. Кандидат технических наук. Старший научный сотрудник.

Открытое акционерное общество «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (НИИАТ)».

125480, Российская Федерация, г. Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24.

Ключевые слова: городская мобильность, система городского транспорта, подсистемы, «транспорт последней мили».

Кураков Д. В.

КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ СОВЕРШЕНИЯ КРАЖ И УГОНОВ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В статье рассматриваются некоторые способы совершения хищений автотранспортных средств, так как в настоящее время они весьма разнообразны. Одним из направлений совершенствования деятельности по противодействию данной категории преступлений является изучение механизма их совершения.

На сегодняшний день, исходя из статистических показателей, проблема кражи и неправомерного завладения транспортным средством по-прежнему остаётся актуальной. Несмотря на то, что на данный момент граждане активно используют средства защиты своих автомобилей, устанавливают сигнализации, а также оборудуют места хранения техническими средствами, например камерами видеонаблюдения, число данных составов остаётся на достаточно высоком уровне.

Так, по данным Российского союза автостраховщиков, количество угонов транспортных средств за первый квартал 2022 выросло на 10 %. При этом стати-

стика учитывает только те транспортные средства, которые были застрахованы [1].

Также отметим, что по итогам 2024 года общее количество зарегистрированных преступлений, связанных с кражами транспортных средств, составило 2,38 тысячи. Относительно данных показателей отмечается снижение подобных преступлений на 21 % по сравнению с предыдущим годом.

Если рассматривать статью 166 УК РФ, то общее количество зарегистрированных по ней преступлений составляет 3,71 тысячи. Хотя положительная тенденция на снижение числа указанных преступлений прослеживается – ослабляться на данный момент ещё рано.

По мнению Всероссийского союза страховщиков, скоро количество краж транспортных средств может вырасти. В данном случае этому может способствовать существующий на рынке дефицит оригинальных запчастей.

Стоит отметить, что предотвратить увеличение числа краж и угонов можно только с помощью эффективной реализации сотрудниками правоохранительных органов своей деятельности. Несомненно, от квалификации сотрудника зависит достаточно много, поэтому в первую очередь для проведения необходимых мероприятий по выявлению и раскрытию таких преступлений необходимо чётко понимать их отличие, т. к. от этого зависит правильная квалификация противоправного деяния.

Особенно часто ошибки, которые допускаются ввиду отсутствия чёткого понимания различий между указанными составами, можно встретить в СМИ. Однако и в практической деятельности сотрудников такие ошибки имеют место быть.

В связи с этим следует разобраться, в чём состоит разница между двумя указанными составами. В первую очередь вполне обоснованно сказать, что данные составы преступления имеют достаточно большое количество схожих элементов. Во-первых, у них может быть один объект посягательства, во-вторых, механизм завладения в большинстве случаев также является идентичным, что может предшествовать ошибочным выводом. По своей сути действия, которые предусмотрены статьей 166 УК РФ, распространяются на объективную сторону статьи 158 УК РФ. Кроме того, и субъективные признаки также могут быть предельно схожими. Так, они оба являются корыстными.

Однако неправомерное завладение транспортного средства по статье 166 УК РФ дополняется тем, что данное деяние совершается без цели хищения, т. е. лицо временно использовать его в своих целях. Хотя ущерб владельцу транспортного средства всё же причиняется, который выражается в амортизации транспортного средства, а также сюда можно отнести упущенную выгоду в случаях, если собственник использовал его для получения прибыли.

При этом стоит отметить, что кража транспортного средства, которая предусмотрена статьей 158 УК РФ, заключается в неправомерном завладении транспортным средством с целью хищения. В данном случае лицо похищает транспортное средство с целью получения прибыли.

Как правило, при поступлении заявления от гражданина по факту пропажи транспортного средства понять, какое именно было совершено противоправное деяние, достаточно затруднительно. На практике определить квалификацию

преступления представляется возможным при получении конкретных данных по транспортному средству. Например, автомобиль был обнаружен брошенным в каком-то месте или был замечен у лица, которое не является его владельцем [2].

Однако существует ряд признаков, по которым возможно разграничить данные составы преступления. В первую следует обратить внимание на момент окончания данных преступлений. В случае кражи моментом окончания противоправного деяния признаётся возникновение у лица возможности самостоятельно по своему усмотрению распорядиться транспортным средством. В то же время моментом окончания преступления по статье 166 УК РФ считается передвижение транспортного средства с места его оставления владельцем (в том числе и без использования двигателя) по маршруту, предусмотренному лицом, реализующим данное деяние.

Также можно отметить, что лицо, осуществляющее угон автомобиля, не задумывается о его сохранности, о чём могут свидетельствовать различные поломки, повреждения (царапины) на отдельных его частях. В свою очередь, при краже транспортного средства лицо планирует осуществлять с ним дальнейшие действия, а потому старается сохранить его первоначальный вид.

Кроме того, особенностью статьи 166 УК РФ является тот факт, что деяние может реализовываться вместе с лицом им управляющим, что для статьи 158 УК РФ не характерно, т. к. кража представляет собой тайное хищение чужого имущества.

Тем не менее указанные различия могут лишь указывать на тот или иной состав преступления, но достоверно решить вопрос о квалификации деяния можно только при установлении его субъективных признаков. Однако и в этом случае не всегда получается определить конкретную квалификацию, т. к. важную роль в этом вопросе играет только направленность умысла и цели лица. При этом стоит сказать, что определение умысла и истинной цели лица достаточно сложный процесс и не во всех случаях выполнимый. Поэтому на практике зачастую встречаются судебные ошибки [3].

Исходя из практики, можно отметить, что около 30 % уголовных дел возбуждается по статье, предусмотренной за неправомерное завладение транспортным средством без цели хищения (статья 166 УК РФ) [4, с. 14].

Кроме того, если обратиться к постановлению Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 года № 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» [5], то можно заметить, что в нём отсутствуют конкретные предложения по отграничению угона от кражи автомобиля.

Также на практике существуют проблемы, связанные с выявлением и пресечением данных преступлений. На данный момент можно заметить, что такие преступления приобрели достаточно устойчивые черты организованной преступности.

На наш взгляд, целесообразно рассмотреть основные способы совершения указанных противоправных деяний. В первую очередь это необходимо для дальнейшей выработки специально-криминологических мер, которые позволят эф-

фективно осуществлять деятельность, направленную на борьбу с указанными составами преступлений.

Укажем наиболее распространённые схемы совершения данных преступлений на сегодняшний день.

Первая схема. В последние годы наиболее широкое распространение получили хищения, совершённые с целью возврата потерпевшему похищенного транспортного средства за денежное вознаграждение.

При хищении транспортного средства в рассматриваемой ситуации преступники тщательно выбирают будущего потерпевшего, подробно и досконально изучают его личность, от особенностей которой во многом и зависит возможность реализации преступного умысла и получения материальной выгоды. По мнению опрошенных нами экспертов, такой кандидатурой, как правило, становится владелец дорогой иномарки, занимающийся предпринимательской деятельностью, нередко переходящей в криминальную.

На этапе подготовки к совершению хищения автомобиля преступники активно осуществляют «разведывательно-поисковую деятельность», на протяжении нескольких дней ведут наблюдение за владельцем автомобиля, оценивают материальное положение будущего потерпевшего, изучают его образ жизни, связи, наиболее частые места парковки автомобиля. В целях оптимальной подготовки к хищению и оказанию противодействия работникам правоохранительных органов преступники подготавливают средства совершения преступления, снимают в аренду гараж-отстойник, как правило, в 3–5 минутах езды от места предполагаемого хищения, что, разумеется, делает проведение органами внутренних дел операции «Перехват» неэффективным.

Такого рода преступления совершаются только организованными преступными группами. Для них характерны: систематичность преступной деятельности, общность целей; чёткое распределение ролей; наличие лидера или организатора; соподчинённость в группе, наличие строгой иерархии; внутригрупповые нормы поведения; тщательное планирование преступной деятельности; наличие в обороте значительных денежных средств, добытых преступным путём; глубокая законспирированность, тесные межличностные связи между преступниками, завершённость состава групп, что усложняет внедрение негласных сотрудников для проведения оперативной разработки; отлаженная система криминальных связей, в т. ч. в правоохранительных органах; превосходная оснащённость специальными техническими средствами и т. д.

Вторая схема. Участились случаи так называемых «заказных» хищений автомобилей. Хищения транспортных средств под заказ совершаются по предварительному сговору с покупателем, имеющим старый или аварийный автомобиль (в основном после ДТП). Угонщики заранее намечают свою жертву, которая имеет в пользовании автомобиль, обладающий хорошими ходовыми качествами и приемлемым внешним видом. В данном случае обычно похищается автомобиль определённой модификации и цвета, на котором перебиваются или перекрашиваются номера агрегатов в соответствии с имеющимися у заказчика документами на транспортное средство.

Третья схема. Хищение и сбыт автомобиля по подложным документам. В рассматриваемой ситуации похищается автомобиль, на который затем изго-

тавливаются фиктивные регистрационные документы либо используются документы на ранее приобретённый и не подлежащий дальнейшей эксплуатации автомобиль.

По поддельным документам автомобили обычно регистрируются в других регионах страны, на подставных лиц, у которых преступники покупают или берут под каким-либо предлогом на время паспорт. В дальнейшем транспортные средства перепродаются по доверенностям, оформленным от имени этих же лиц.

Для легализации и сбыта похищенного автомобиля преступники нередко используют различного рода коммерческие организации, имеющие право осуществлять сделки купли-продажи транспортных средств.

При постановке похищенного автомобиля на учёт участники организованных преступных групп нередко представляют поддельные документы о прибытии транспортного средства из-за рубежа.

Четвёртая схема. Хищение и сбыт транспортного средства с изменением идентификационного номера. В идентификационный номер похищенного автомобиля вносятся изменения, соответствующие номерам поддельных регистрационных документов.

Наиболее распространёнными способами изменения идентификационного номера являются: 1) «выравнивание» прежнего номера путём нанесения пластичного вещества, применения электродуговой сварки с последующим клеймением, гравированием необходимых знаков вторичной маркировки; крепление различными способами металлической пластины со знаками вторичной маркировки; 2) «добивание» при помощи клейм, гравирования и последующей вставки необходимых элементов вторичной маркировки; 3) демонтаж либо вырезание нескольких (двух, трёх и т. д.) фрагментов маркируемой панели кузова с нанесёнными знаками идентификационной маркировки и повторный их монтаж в образованные проёмы в ином порядке; вырезание фрагмента маркируемой панели кузова целиком и монтаж в образованный проём фрагмента со знаками вторичной маркировки.

Подводя итог, следует ещё раз подчеркнуть тот факт, что оперативно-разыскная характеристика играет важную роль при выявлении и раскрытии преступлений. В данном случае она помогает сориентировать сотрудника, обратить внимание на наиболее значимые моменты в конкретном составе преступления.

В данном случае при рассмотрении краж и угонов транспортных средств имеются также свои характерные особенности. Так, относительно данных составов преступления можно выделить способ совершения противоправного деяния. Стоит отметить, что лица, реализующие преступный умысел в данном направлении, за последнее время набрались достаточно опыта, на основе которого они совершенствуют существующие способы, а зачастую создают новые.

Кроме того, сейчас существует большое количество специальных технических средств, которые способствуют совершению рассматриваемых преступлений.

Хотя данные составы встречаются достаточно часто на практике, тем не менее по-прежнему существует вопрос, связанный с отграничением одного состава преступления от другого. В первую очередь это обусловлено тем, что данные составы преступления имеют немалое количество схожих признаков. Кроме

того, как отмечают сотрудники ОВД, достоверно определить квалификацию совершённого деяния затруднительно, т. к. для этого необходимо установить направленность умысла, который входит в субъективную сторону состава преступления.

Однако всё же некоторые признаки могут помочь установить квалификацию наиболее правильно. Например, специфической особенностью, которая характерна только для статьи 166 УК, является возможность осуществлять передвижение совместно с владельцем данного транспортного средства. В этом случае квалификацию определить достаточно просто, поскольку кража представляет собой тайное хищение чужого имущества.

В ходе осуществления деятельности по противодействию данным преступлениям сотрудник подразделения уголовного розыска должен уметь грамотно осуществлять свою профессиональную деятельность, а также собирать дополнительную информацию, которая может пригодиться ему в будущем.

1. Kia, Toyota и другие: в России выросло число угонов (список машин) [Электронный ресурс]. URL: <https://www.autonews.ru/news/62694fdf9a794710fd969ef4> (дата обращения: 25.02.2025)
2. Бюллетень Верховного Суда Рос. Федерации. 1996. № 5.
3. Бюллетень Верховного Суда Рос. Федерации. 2000. № 2.
4. Сухов С. Н. Расследование преступлений, связанных с криминальным автобизнесом: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Н. Новгород, 2007. С. 30.
5. 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: постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 (в ред. от 24 мая 2016 г.).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Кураков Денис Владимирович. Кандидат юридических наук. Начальник кафедры оперативно-разыскной деятельности ОВД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: хищение, транспортное средство, подложные документы, кража транспортного средства.

Лазарев С. Н., Любимов В. А.

СИСТЕМА ИНТЕГРИРОВАННОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ПОДДЕРЖКИ БЕСПИЛОТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В статье представлены подходы к построению интегрированной логистической поддержки (ИЛП) эксплуатации беспилотных транспортных средств (БТС). Дана характеристика основных элементов системы ИЛП, их

взаимосвязь на основе выделенных функций, задач. Объектом воздействия ИЛП является сложная автоматизированная техническая система, включающая автоматическое БТС и высокотехнологичную дорожно-транспортную инфраструктуру (средства наземного обслуживания). В свою очередь, ИЛП БТС включает: средства предрейсового (послереисового) контроля, технического обслуживания, ремонта БТС, нормативные документы, техническую и эксплуатационную документацию и др.

Последние десятилетия грузоперевозки транспортными средствами (ТС) характеризуются созданием и внедрением автоматизированных БТС, совершенствованием дорожно-транспортной инфраструктуры в целях повышения управляемости ТС и предсказуемости их поведения в транспортном потоке. Во многом это стало возможным благодаря развитию дистанционно-управляемых технических систем, основанных на новых технических принципах и решениях в области телеметрии, навигации, связи, специального программного обеспечения (ПО), искусственного интеллекта и др. Данная задача решается на государственном уровне, и о её важности говорит принятая Концепция [1].

Внедрение БТС на автомобильных дорогах общего пользования является закономерным этапом развития современных интеллектуальных транспортных систем и преследует следующие цели: повышение безопасности дорожного движения (БДД); повышение номинальной пропускной способности дорог; оптимизацию транспортных процессов; формирование заданного поведения участников дорожного движения и культуры вождения; развитие различных сервисных услуг для пользователей транспортной системы; поддержание заданного уровня содержания дорожного полотна и дорожно-транспортной инфраструктуры.

Реализация данных целей на основе рассмотренных (перечисленных) технологий, используемых при создании БТС, может создавать дополнительные риски для БДД, поэтому задачей их развития является минимизация как существующих, так и потенциальных рисков. В настоящее время ТС, движущиеся в беспилотном режиме, не в состоянии самостоятельно обеспечивать необходимый уровень БДД, поэтому важное значение приобретает необходимость организации сетевого взаимодействия ТС и дорожной инфраструктуры.

Несмотря на использование в БТС научных, высокоинтеллектуальных средствах, технологиях, важно понимать, данная техническая система как была, так и остаётся средством повышенной опасности. Более того, усложнение объекта, получение новых свойств предъявляют повышенные требования к системам контроля технического состояния самого ТС, а также средств мониторинга, позиционирования, навигации, связи как элементов сетевого взаимодействия ТС и дорожной инфраструктуры. БТС, с одной стороны, можно отнести к классу сложных, высокотехнологичных технических систем, а с другой – это ТС, к которому предъявляются высокие требования по техническому состоянию (технической готовности) и обеспечению БДД.

Как любой сложный технический объект, БТС характеризуется двумя видами показателей: функциональными (тактико-техническими) и эксплуатационно-техническими. Тактико-технические характеристики определяют функциональные свойства, связанные с использованием БТС по назначению. Эксплуатационно-

технические характеристики определяют надёжность, живучесть, отказоустойчивость, контролепригодность, эксплуатационную и ремонтную технологичности [2].

В аспекте рассматриваемой проблемы важно требование обеспечения БДД на автомобильных дорогах с участием БТС, что достигается, в том числе поддержанием технической готовности (состояния) последних.

Задача поддержания технической готовности (состояния) БТС решается системой ИЛП. Система ИЛП предназначена для поддержания требуемого уровня готовности эксплуатируемых БТС на основе показателей, определяющих безотказность, долговечность, ремонтпригодность и др. с учётом временных, финансовых, материальных затрат, связанных с эксплуатацией (в том числе восстановлением и технического обслуживания) [2].

Техническое обслуживание (ТО) подразделяет всю совокупность работ на организационные и технологические. Организационные мероприятия направлены на разработку комплекса документов, определяющих ТО.

К организационным мероприятиям относятся ведение, учёт и регистрация данных в системе ИЛП:

- данные о выполнении видов ТО;
- данные о снятии с эксплуатации агрегатов, составных частей (СЧ) БТС;
- общее время эксплуатации (соответственно, пробег в километрах, наработка оборудования в часах, календарная наработка и наработка в циклах) БТС и всех компонентов, особенно с ограниченным ресурсом;
- текущие сведения о соответствии всей обязательной информации о поддержании технической готовности (годности к применению);
- данные о модернизации, ремонтах;
- время эксплуатации (пробег в километрах, наработка в часах, календарная наработка и наработка в циклах) после последнего капитального ремонта, включая СЧ;
- текущие сведения о соблюдении программы ТО БТС.

Технологический аспект ТО важен с точки зрения выполнения всего комплекса работ (операций), предусмотренных Инструкцией (программой) технического обслуживания БТС. При этом важным является требование, что БТС не может применяться по назначению, если на нём не выполнено ТО и оно не допущено (не готово) к эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования интеллектуальных транспортных систем, ориентированных в том числе на обеспечение движения БТС.

Подразделение, выполняющее ТО, выписывает свидетельство о ТО и (или) делает отметки в эксплуатационных документах БТС.

Исходя из структуры БТС, при ТО осуществляется контроль технического состояния: функциональных узлов (ФУ), конструкции, СЧ самого ТС; пилотажно-навигационного оборудования (ПНО – системы автоматического управления движением, навигационной системы, встроенного спутникового приёмника, бортового накопителя информации и др.); комплекса средств связи и передачи данных, телеметрии (КССПДТ); бортовой навигационной аппаратуры потребителя навигационных спутниковых систем (БНАПНСС) типа GPS, ГЛОНАСС и др.; аппаратуры, датчиков автоматического зависимого наблюдения (ДАЗН); устройств объективного контроля (УОК); ПО и др.

Важным видом ТО является контрольный предрейсовый осмотр (предрейсовая проверка), включающий в себя: проверку надёжности крепления механических узлов (отсутствие люфтов, повреждений, трещин конструктивных элементов и др.); включение, контроль работоспособности автоматизированной системы вождения; контроль загрузки дорожных режимов, режима стабилизации курсовой устойчивости, данных начала движения и др.); проверку уровня заряда аккумуляторных батарей.

Проведение всего комплекса организационных и технологических мероприятий ТО БТС должно осуществляться в рамках системы ИЛП. Структура такой системы представлена на рисунке 1.

Основными её элементами являются: средства ТО, ремонта, контроля (ТОРК); функции ТОРК; параметры и характеристики эксплуатируемых БТС; службы (должностные лица) системы ИЛП; задачи ТОРК по этапам эксплуатации; объекты контроля (типы БТС), программы, методики ТОРК. В структуре системы ИЛП должны содержаться три группы данных: данные о службах и задачах, данные о средствах ТОРК, анализа и данные об объектах ТОРК.

Данные о задачах формируются исходя из целей ИЛП БТС, требований руководящих документов, эксплуатационной, нормативной и другой документации. Данные о средствах ТО, ремонта, контроля определяются исходя из их функциональных возможностей, технических, стоимостных, надёжностных и других характеристик, обеспечивающих весь комплекс технологических задач системы ИЛП.

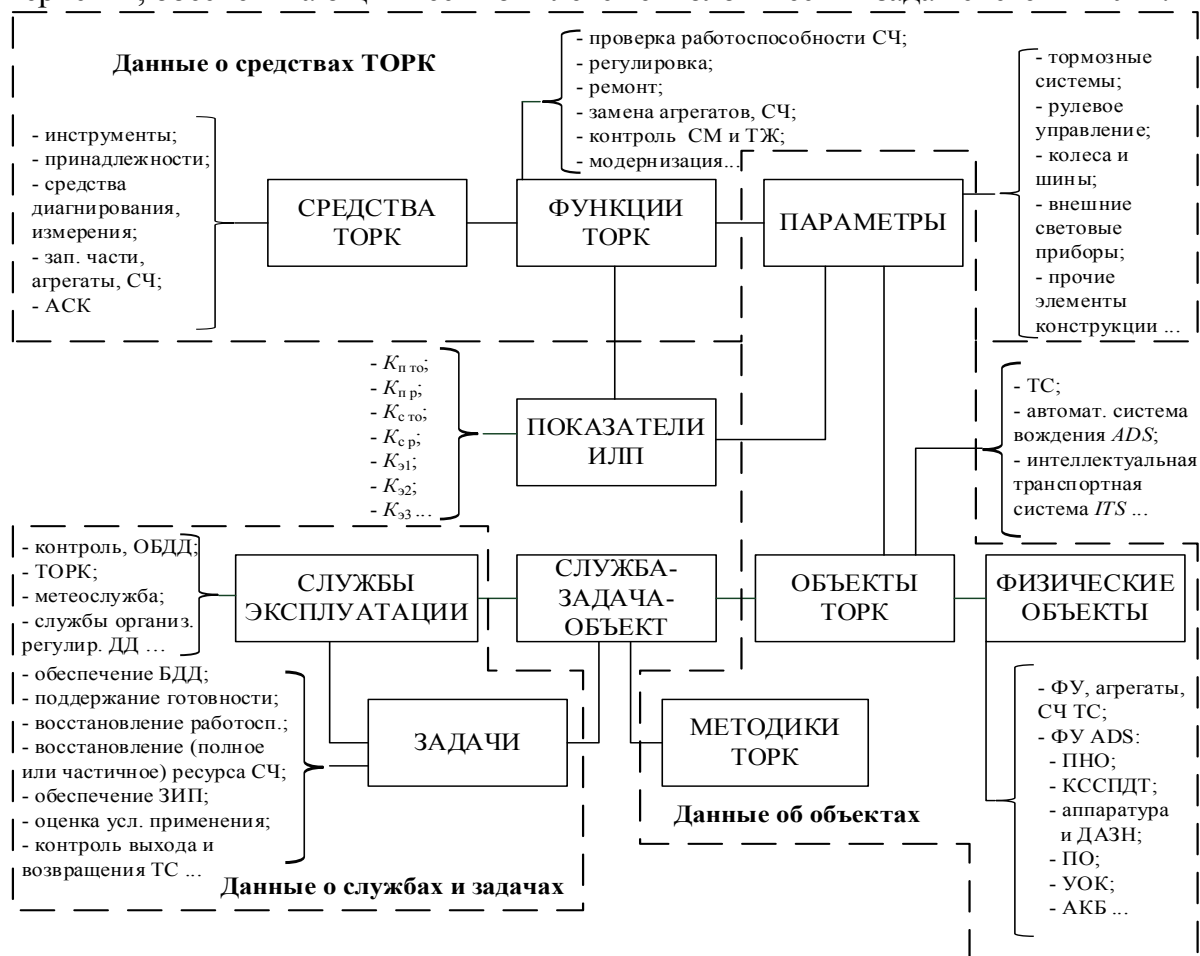


Рис. 1 – Структура системы ИЛП БТС

Данные об объектах ТО и ремонта являются важной, составной частью системы ИЛП, они во многом определяют её структуру, формируют её свойства. Объектами воздействия системы ИЛП являются: транспортное средство; автоматизированная система вождения ТС *ADS (automated driving system,)*; интеллектуальная транспортная система *ITS (intelligent transport system,)*; цифровая модель дороги.

Также важен количественный состав БТС, их типы, виды марки, модификации, сроки эксплуатации, рекомендуемые для контроля параметры и характеристики, методики (методы) проведения ТО и ремонта. Параметры, характеристики, методики проведения их контроля, периодичность указываются, как правило, в эксплуатационной документации. Однако необходимо учитывать, что на отдельные БТС, особенно на *ADS*, может отсутствовать эксплуатационная документация. Между тем, в системе ИЛП должна быть разработана Программа ТО, исходя из опыта эксплуатации аналогов и учёта особенностей конкретного типа БТС.

Как видно из структуры системы ИЛП, объединяющим и результирующим является элемент: Служба – Задача – Объект. Это позволяет всю совокупность задач ТО, ремонта, контроля технического состояния эксплуатируемых БТС перераспределить между должностными лицами, службами, сервисами ТО и ремонта (ТОР), за которыми закреплены объекты контроля.

С учётом наличия информации (конкретных данных) по элементам системы ИЛП можно определить взаимосвязи по цепочке: Подразделения (Службы) – Задачи – Методики – Объекты – Параметры – Средства ТО, ремонта, контроля. Это позволяет сформировать и дать полную характеристику системе ИЛП.

Для оценки системы ИЛП БТС используются комплексные эксплуатационно-технические показатели [2; 3], представленные в таблице 1.

Таблица 1

Эксплуатационно-технические показатели системы ИЛП БТС

№ п/п	Наименование показателей	Расчётные соотношения
1	Удельные прямые затраты на ТО, ремонт ($K_{п\ то}, K_{п\ р}$)	$K_{п\ то} = C_{п\ то} / T_{пн}$
2	Суммарные затраты на ТО, ремонт ($K_{с\ то}, K_{с\ р}$)	$K_{с\ то} = C_{с\ то} / T_{пн}$
3	Коэффициент эксплуатационно-экономической эффективности – $K_{э1}$	$K_{э1} = K_{тг} / K_{п\ то}$, где: $K_{тг}$ – коэффициент технической готовности
4	Коэффициент эксплуатационно-экономической эффективности – $K_{э2}$	$K_{э2} = K_{тг} / K_{с\ то}$
5	Коэффициент эксплуатационно-экономической эффективности $K_{э3}$, рассчитанный с учётом эксплуатационной готовности $K_{эг}$	$K_{э3} = K_{эг} / K_{с\ то}$

Таким образом, представленный подход разработки структуры системы ИЛП БТС позволяет:

- системно обосновать основные элементы структуры, увязать их с функциями, задачами, подразделениями ТОР, выполняемыми видами ТО, ремонта эксплуатируемых БТС;
- формулировать и решать ряд частных задач, направленных на рациональное распределение функций (задач) ТО между подразделениями, выявление дублирования задач;
- осуществлять комплексную эксплуатационно-техническую оценку БТС и системы ИЛП.

-
1. Концепция обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования: утверждена распоряжением Правительства Рос. Федерации от 25 марта 2020 г. № 724-р. М., 2020.
 2. ГОСТ Р 56111-2014. Интегрированная логистическая поддержка экспортируемой продукции военного назначения. Номенклатура показателей эксплуатационно-технических характеристик. М.: Стандартинформ, 2014. 24 с.
 3. Любимов В. А. Комплексная оценка готовности сложного технического объекта // Известия Тульского государственного университета. Вып. 9. Тула: ТулГУ, 2021. С. 137–140.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Лазарев Сергей Николаевич. Доцент. Сотрудник.
Академия ФСО России.

302015, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Приборостроительная, 35.

Любимов Владимир Алексеевич. Кандидат военных наук, доцент. Сотрудник.

Академия ФСО России.

302015, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Приборостроительная, 35.

Ларин Э. Н.

ЗНАЧЕНИЕ КОММУНИКАТИВНОЙ КОМПЕТЕНТНОСТИ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

В статье исследована важность коммуникативной компетентности, являющейся одним из компонентов профессиональной квалификации работников Госавтоинспекции; рассматривается значимость развития сотрудников в данной области, при этом приводятся негативные примеры, являющиеся результатом недостаточной подготовленности в указанной сфере.

Компетентность сотрудника Госавтоинспекции, как и любого работника, складывается из определённого набора компетенций. При этом под «компетенцией» понимается сформированный набор специфических знаний, умений, навыков и опыта в конкретной области, которые позволяют специалисту точно и качественно выполнять определённые рабочие обязанности и функции, а также способность применять всё вышеуказанное в ходе своей деятельности. В свою очередь, «компетентность» – это всеобъемлющее понятие, отражающее не только совокупность всех имеющихся у человека компетенций, позволяющих ему разбираться в определённых областях и высказывать авторитетные суждения, но и их соответствие производимой им работе, а также умение сотрудника правильно и грамотно использовать вышеуказанные знания для достижения наилучшего результата.

Вопрос о количестве и качестве необходимых в практической деятельности работников подразделений Госавтоинспекции компетенций неоднократно исследовался в работах различных авторов. Но при этом всегда отмечалась важность коммуникативной компетенции как способности точно и грамотно выражать свои суждения и обмениваться информацией с окружающими людьми посредством вербального контакта. В данное понятие, между тем, включается не только правильная с грамматической точки зрения речь, но и умение следовать в общении общепринятым нормам поведения.

В большинстве источников данная компетенция состоит из следующих составляющих:

- лингвистическая, включающая в себя знание основ языка, орфографии, пунктуации, орфоэпии, семантики и др.;
- прагматическая, представляющая собой понимание функционирования языка с практической точки зрения (какой стиль общения лучше применять в той или иной ситуации);
- социальная, показывающая умение использовать в процессе общения знание национально-культурных особенностей, обычаев, стереотипов и проч.;
- этическая, предписывающая соблюдать моральные принципы, сохранять уважение к собеседникам, осознавать последствия своих слов;
- эмоциональная, проявляющаяся в искусстве своевременно распознать и должным образом отреагировать на изменения настроения как своего, так и оппонентов;
- стратегическая, демонстрирующая способность правильно построить разговор с учётом вышеуказанных особенностей, устранять все возможные недопонимания и неверные интерпретации;
- адаптивная, подразумевающая мастерство корректировки манеры общения и других факторов в зависимости от складывающейся ситуации.

Коммуникативная компетенция сотрудника Госавтоинспекции является формализованной, то есть подчинена определённым правилам различной степени строгости. В первую очередь эти требования изложены в «Кодексе этики и служебного поведения сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации» [1]. Более конкретизированы они в «Порядке осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения», согласно

требованиям которого «15. В разговоре с участниками дорожного движения сотрудник обязан быть вежливым и тактичным, обращаться к ним на «Вы», требования и замечания излагать, исключая возможность ошибочного или двоякого их понимания. 16. При разговоре с участниками дорожного движения запрещаются: любого вида высказывания и действия дискриминационного характера по признакам пола, возраста, расы, национальности, языка, гражданства, социального, имущественного или семейного положения, политических или религиозных убеждений; оскорбительные выражения или реплики» [2].

Необходимо понимать, что, кроме указанных норм, касающихся в большей части этической стороны общения, инспектор обязан в полной мере владеть всеми вышерассмотренными составляющими коммуникативной компетенции. Ведь даже незначительная ошибка в речи (например, употребление паронима «ропись» вместо полагающегося слова «подпись») может вызвать любого рода негативную реакцию и в дальнейшем привести к насмешкам как над единичным сотрудником, так и над органами внутренних дел в целом.

Наиболее актуальны рассматриваемые аспекты в современном мире, наводнённом различными коммуникативными инструментами, из которых сеть Интернет прочно занимает лидирующее место. Данный факт объясняется её несомненным удобством во многих сферах жизни. Согласно исследованию, проведённому компанией «Mediascope», в 2022 году жители России в среднем находились в данной сети до 3 часов 40 минут ежедневно [3].

Естественно, распространённость этого средства коммуникации порождает желание многих граждан заработать славу и популярность с его помощью. Одним из способов достижения данной цели является ведение блогов, то есть специальных сайтов, на которых периодически выкладывается информация на определённую тематику как текстовая, так и с наличием фотографий, либо аудио- или видеозаписей [4].

Основная цель каждого блогера – это привлечение как можно большего числа подписчиков, в число которых входят и читатели, и зрители. И для достижения своей цели они используют различные методы, в том числе не всегда правильные с точки зрения морали и этики. Этому также способствуют те обстоятельства, что деятельность данной категории лиц, в отличие, например, от журналистов, законодательно никак не регламентирована.

Одним из направлений в действиях подобного рода является выкладывание видеороликов, в которых граждане (в большинстве своём – водители) вступают в различного рода словесную полемику с инспекторами дорожно-патрульной службы. При этом, чувствуя своё превосходство над полицейскими, которые ограничены рамками служебной этики, эти люди зачастую ведут разговор крайне вызывающе, провоцируя на конфликт. И в подобных ситуациях компетентность сотрудника Госавтоинспекции в коммуникативной сфере приобретает особую значимость. К сожалению, в тех видеороликах, которые размещены в сети Интернет, далеко не все сотрудники демонстрируют достаточный профессионализм в данной области.

В результате на просторах сети Интернет можно увидеть множество видеороликов, в которых выставляются напоказ неверные действия инспекторов. И каналы, и ролики имеют соответствующие названия: «Блогер против ДПС»,

«Беспредел ДПС», «Водители и ДПС», «Анти-ГАИ», показывающие отношение к Госавтоинспекции. Естественно, в них сотрудники представлены в самом негативном свете.

Конечно, не всем от рождения даны одинаковые способности и каждый человек имеет определённую степень подготовленности, в том числе и коммуникативную компетентность. Однако рассмотренные примеры убедительно доказывают необходимость сотрудникам Госавтоинспекции развиваться (также и саморазвиваться) в данном направлении.

1. Об утверждении Кодекса этики и служебного поведения сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 26 июня 2020 г. № 460 (в ред. от 2 мая 2023 г.). 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. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. Mediascope: интернетом в России пользуются 80% населения старше 12 лет. [Электронный ресурс]. URL: <https://mediascope.net/news/1460058> (дата обращения: 10.03.2025).
4. Лагошина М. С., Саева Ю. А. Роль блогов и блогеров в сети Интернет [Электронный ресурс] // Юный ученый. 2018. № 1.1 (15.1). С. 52–53. URL: <https://moluch.ru/young/archive/15/1158> (дата обращения: 10.03.2025).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Ларин Эдуард Николаевич. Преподаватель кафедры организации деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения.

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

143103, Российская Федерация, Московская обл., Рузский м. о., пос. Старотеряево, тер. МОФ МосУ имени В. Я. Кикотя, 1.

Ключевые слова: сотрудник Госавтоинспекции, коммуникативность, компетентность, компетенции, сеть Интернет, блогеры, видеоролики.

Лещенко Л. Д.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ СКВОЗЬ ИСТОРИЧЕСКУЮ ПРИЗМУ ДОСОВЕТСКОГО ПЕРИОДА

В статье исследуется процесс становления и эволюции законодательства в сфере транспортной безопасности и эксплуатации транспортных средств

на стыке XIX и XX веков; особое внимание уделяется соответствующим правовым актам.

Испокон веков общество нуждалось в быстром перемещении из точки А в точку Б для достижения социальных, политических, военных и других задач. Учитывая исторические размеры России, тема быстрого перемещения всегда была актуальной. Так, для ускорения перемещения пользовались лошадьми, услугами извозчиков, но зачастую такие перемещения требовали нескольких дней, что создавало трудности для управления государством.

В настоящее время человечество ежедневно сталкивается с перемещением грузов и людей из одного места в другое. Мы не можем себе представить ситуацию, когда люди ежедневно добираются до места работы, учёбы на лошадях или повозках. Современность заполнили транспортные средства (далее – ТС), которые упростили логистику грузов и перевозку пассажиров. Сейчас в Российской Федерации (далее – РФ) уделяется огромное внимание обеспечению безопасности дорожного движения. Данное высказывание подтверждается Указом Президента РФ от 7 мая 2024 года № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года», в котором одной из национальных целей устанавливается снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в полтора раза к 2030 году и в два раза – к 2036 году по сравнению с показателями 2023 года.

Однако нельзя не отметить, что становление политики, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения, началось задолго до появления автомобилей. Так, например, первым юридическим документом, который закрепил основные положения, в том числе и нарушения, безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, является Сельский судебный устав для государственных крестьян, принятый в 1839 году. Данный документ предусматривал ответственность за скорую езду по улицам, базарам, ярмаркам и другим местам, на которых осуществлялось большое скопление людей, в виде штрафа в размере от 25 до 50 копеек серебром. А в случае если из-за скоростной езды в указанных выше местах кто-либо получал телесные повреждения, то виновный отправлялся под стражу [1, с. 305].

Следующим документом, который повышал обеспечение безопасности дорожного движения и вводил ответственность за порчу дорожного покрытия, является Уголовное уложение о маловажных преступлениях и проступках от 1840 года. В нём предусматривалась ответственность за превышение допустимой скорости движения, вследствие которого причинялся вред дорожному покрытию улицы или шоссе, в рамках которой виновник должен был заплатить штраф, а также возместить причинённый ущерб. В случае если данный вред был причинён из-за действий извозчика, который находился за упряжкой лошадей, то в таком случае его били розгами или подвергали аресту [2, с. 147].

В последующие годы политика органов государственной власти в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, как правило, была направлена на деятельность извозчиков. Повышенное внимание к этому виду деятельности обуславливается в первую очередь тем, что именно извозная деятельность являлась главным фактором риска для общественной безопасности в сфере обеспе-

чения безопасности дорожного движения. Так, для повышения безопасности была создана комиссия в составе Городской Думы Санкт-Петербурга, деятельность которой была направлена на формирование свода правил для извозчиков. 22 марта 1861 года был сформирован и направлен для утверждения проект «свода правил извозничьего промысла» [3, с. 1]. Данный свод правил включал себя обширные требования к гужевому транспорту, извозчикам и требованиям безопасности. Так, благодаря этому своду были закреплены следующие запреты:

1. Выполнять извоз грузов и людей в состоянии опьянения;
2. Осуществлять скоростную езду по улицам и другим местам скопления людей;
3. Выполнять обгон без особой надобности;
4. Двигаться во время движения конвоев.

Этим же документом было впервые закреплено правостороннее движение на территории Санкт-Петербурга.

В 1862 году Государственным Советом были приняты новые правила для лиц, занимающихся извозничьей деятельностью. Так, теперь впервые в юридической практике Российской Империи были установлены возрастные пределы для осуществления извоза грузов и людей. Минимальный возраст, с которого допускалось осуществление такой деятельности, – 16 лет. Помимо минимального возраста извоза, был установлен и максимальный возраст для извозчика – 65 лет [4, с. 35].

Активное участие государства в формировании правил извоза способствовало снижению фактов получения травм для жителей городов, но вместе с тем транспортная инфраструктура того времени продолжала активно развиваться, и появлялись новые виды транспорта, которые оставались без нормативного регулирования. Так, в 1863 году в Санкт-Петербурге появился новый вид общественного транспорта – конка. Конка представляла собой конно-железную дорогу, по которой двигалось несколько лошадей, запряжённых повозкой. Аналогом конки в наше время является трамвай. Хотя и конка привлекла большой интерес со стороны общественности, но нормативного регулирования она так и не получила.

Несмотря на все принимаемые меры со стороны государственной власти того времени для обеспечения безопасности дорожного движения, количество происшествий с участием транспортных средств росло. Этому способствовало и масштабное развитие Санкт-Петербурга. В частности, уже к 1866 году насчитывал более 500 улиц и перекрёстков, по которым ежедневно осуществлялось движение транспортных средств. В этом же году был установлен обязательный осмотр транспортных средств на наличие поломок и других технических неисправностей. Были введены новые штрафы, которые учитывали рецидив нарушений. За первое нарушение правил передвижения виновник подвергался штрафу в размере 50 копеек, а за повторное нарушение – в размере 1 рубля [5, с. 65].

Следующее законодательное регулирование движения по дорогам нашло своё отражение в приказе от 6 октября 1882 года № 276 «О взыскании штрафов с владельцев извозного промысла» [6, с. 125]. Данный приказ закреплял процессуальное оформление городскими дорожными происшествиями, связанных с транспортными средствами. Так, при возникновении таких происшествий городской

обязан был составить протокол, который содержал все обстоятельства произошедшего. Этот же приказ закрепил и правила взыскания штрафов с виновных лиц при помощи приставов в случае отказа добровольной оплаты.

Если сравнивать порядок оформления дорожных происшествий с настоящим временем, то прослеживается яркая аналогия с XIX веком. Функции по обеспечению безопасности дорожного движения в настоящее время выполняет Госавтоинспекция России, а в те времена их осуществляли городовые, и в случае фиксации последними нарушений передвижения на транспортных средствах они имели полное право задержать нарушителя и доставить его в пункты полиции для привлечения его к установленной законом ответственности, что также схоже с действующей системой обеспечения безопасности дорожного движения [7, с. 2].

Коренные изменения в области дорожного движения произошли во время появления первых автомобилей. Автомобили, как и сейчас, являлись источником повышенной опасности и представляли большую угрозу для безопасности дорожного движения, поскольку автомобили изготавливались преимущественно из металлических деталей, что обуславливало больший вред для людей в случае дорожно-транспортного происшествия. Так, Городской Думой Санкт-Петербурга в 1900 году было принято постановление, которое определяло порядок и основные требования к движению на автомобилях, оно включало в себя требования не только к автомобилю, но и к его водителю [8, с. 164].

Именно тогда были введены обязательные требования регистрации автомобиля, наличия номерных знаков спереди и сзади. К тому же дополнительно все автомобили должны проходить технический осмотр в период с 1 марта по 1 апреля ежегодно. В отношении водителя действовал минимальный возраст, с которого можно управлять транспортным средством, а именно 21 год, также водитель обязан владеть русским языком на хорошем уровне и обязательно сдать экзамен, в рамках которого проверяются знания и навыки управления автомобилем.

Уже к 1915 году автомобильный парк Российской Империи насчитывал более 12 000 автомобилей, львиную долю из которых составляли иностранные образцы [9, с. 3]. Однако, несмотря на увеличение количества автомобилей и активное участие государства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, в первые годы становления Советской власти было принято огромное количество нормативно-правовых актов, способствующих повышению безопасности дорожного движения.

Таким образом, изучив историю становления процесса обеспечения безопасности дорожного движения, можно сделать выводы о том, что концептуальные правила, которые способствовали бы повышению уровня безопасности дорожного движения, были сформулированы уже более 150 лет назад. В настоящее время процесс автомобилизации продолжается, что однозначно свидетельствует о необходимости дальнейшего формирования норм и правил для достижения национальных целей и снижения показателей смертности в дорожно-транспортных происшествиях, при этом однозначно необходимо обращаться к нашей многовековой истории.

1. Полное собрание Законов Российской Империи. Собрание второе. Т. XIV. Отделение, 1839. СПб., 1840. № 12166.

2. Уголовное уложение о маловажных преступлениях и проступках. СПб., 1862.
3. Об устройстве извозничьего промысла. СПб., 1866.
4. Полное собрание Законов Российской империи. Собрание второе. Т. XXXVII. Отделение I, 1862. СПб., 1865. № 37864.
5. Питеркин И. В. Организация уличного движения и безопасности в Санкт-Петербурге (Ленинграде) в XVIII – первой половине XX вв.: историко-правовой аспект: дис. ... канд. юрид. наук. СПб.: СПбГУ, 1997.
6. Сборник обязательных постановлений, изданных Санкт-Петербургским Градоначальником, на основании положения о мерах к охранению государственного порядка и общественного спокойствия и Санкт-Петербургскою Думою, на основании 103 и последующих статей Городового Положения. СПб., 1883.
7. Подробное изложение круга обязанностей и предметов ведомства земских и городских полиций, по существующим законам. СПб., 1862.
8. Семенов В. Р. Очерк о развитии транспортного законодательства на рубеже XIX–XX вв. // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования: сборник материалов XVIII Международной научно-практической конференции, Орёл, 25–26 апреля 2024 г. В 2 ч. Орёл: Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2024. С. 161–166. EDN USLHYM.
9. Лукьянов В. В. Мир на колесах. М.: Мир, 1991.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Лещенко Леонид Дмитриевич. Научный сотрудник отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения.

Федеральное казённое учреждение «Научный центр безопасности дорожного движения МВД России».

121293, Российская Федерация, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Ключевые слова: историческое становление, дорожное движение, дорожно-транспортное происшествие, перевозка, ответственность.

Матросова Л. Д.

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО ПРОГРАММНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

В статье рассматриваются теоретические аспекты автоматизации деятельности органов внутренних дел, знаний о внедрении и использовании современных информационных технологий для повышения эффективности работы Госавтоинспекции.

Статистический анализ показателей уровня дорожно-транспортных происшествий (ДТП) помогает различным отраслям юридической науки не утратить связь с социальными реалиями при выполнении ею своих четырёх функций: описательной, объяснительной, прогностической и организационно-практической.

В ходе проведения исследований на выявление возникающих в автоматизированных информационных системах каких-либо отклонений от устойчивых и известных тенденций на всех этапах такого анализа наиболее детально должны изучаться статистические показатели, имеющие наибольшие абсолютные значения и оказавшие определяющее влияние на состояние аварийности на обслуживаемой улично-дорожной сети. Наиболее подробным и всесторонним является анализ аварийности по итогам года. Как правило, он предусматривает изучение расширенного перечня анализируемых показателей, выявление наиболее распространённых причин и видов ДТП, аварийных мест и участков на обслуживаемой улично-дорожной сети. Поэтому его результаты позволяют сделать обоснованные выводы и предложения по направлению профилактической деятельности подразделений в плановом порядке на последующий год и многолетнюю перспективу, а также могут использоваться в топографическом анализе аварийности при определении наиболее аварийных мест и участков обслуживаемой улично-дорожной сети – «очагов аварийности».

Ещё одним направлением использования специализированного программного обеспечения в автоматизированных информационных системах Госавтоинспекции является тематический анализ аварийности, который проводится в плановом порядке. Наибольшее распространение получила практика проведения тематического анализа аварийности с пострадавшими детьми, пешеходами, с участием пассажирского транспорта и др. Этот вид анализа также может проводиться с целью определения эффективности реализации мер, направленных на снижение аварийности, связанной с травматизмом определённой группы участников дорожного движения. Например, после проведения работ по совершенствованию организации движения пешеходов на обслуживаемой УДС или её участке может быть поставлена плановая задача по проведению тематического анализа аварийности с пострадавшими пешеходами.

Юридическая статистика, будучи одним из основных количественных методов познания динамики аварийности, раскрывает возможности количественного анализа зарегистрированных ДТП.

Особая роль в решении этой задачи принадлежит известным статистическим и социологическим методам:

- сравнительному статистическому анализу структурных соотношений внутри учтённых дорожно-транспортных происшествий;
- сопоставлению сведений о зарегистрированных дорожно-транспортных происшествиях с другими статистическими показателями.

Таким образом, статистический анализ аварийности исследует структуру и динамику уровня ДТП, определяет факторы, влияющие, на неё, оценивает на основе конкретных критериев эффективность работы сотрудников Госавтоинспекции.

Комплексный анализ статистических данных включает в себя изучение, исследование и возможность применения математических методов и моделей объектов, процессов и технологий, предназначенных для проведения расчётов, анализа и подготовки решений в сфере управленческой деятельности Госавтоинспекции. Задачи анализа и прогнозирования данных решаются с помощью статистических методов, то есть математических методов использования статистических данных для научных и практических выводов. Статистические методы применяют для принятия решений на основе фактических данных. Конечная цель большинства статистических методов состоит в оценке зависимости между переменными.

В настоящее время в повседневной деятельности сотрудников Госавтоинспекции активно используется специализированное программное обеспечение для сбора и обработки статистических данных о зарегистрированных дорожно-транспортных происшествиях. Специальное программное обеспечение федеральной информационной системы Госавтоинспекции предназначено для обеспечения деятельности подразделений Госавтоинспекции МВД России, а также их взаимодействия с соответствующими органами государственной власти Российской Федерации и организациями. Она является одной из систем обеспечения оперативно-служебной деятельности органов внутренних дел, размещённых в центре обработки данных Единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности (ИСОД) МВД России. ФИС Госавтоинспекции функционирует круглосуточно на федеральном уровне [1].

Одной из основных целей создания ФИС Госавтоинспекции является организация единого централизованного информационного пространства Госавтоинспекции, обеспечение эффективной информационной поддержки деятельности подразделений Госавтоинспекции, а также информационного обмена с заинтересованными органами в целях предоставления государственных и муниципальных услуг и исполнения государственных и муниципальных функций [2].

Техническое обеспечение, входящее в различные автоматизированные информационные системы, – это комплекс технических средств, предназначенных для работы автоматизированной информационной системы, а также соответствующая документация на эти средства и технологические процессы. Соответственно, должно быть и математическое обеспечение – это совокупность математических методов, моделей, алгоритмов и программ для реализации целей и задач автоматизированной информационной системы, а также нормального функционирования комплекса технических средств.

На современном этапе развития информационных систем и технологического прогресса преобладает процесс их интеллектуализации. Преодоление разрыва в вычислительной мощности между компьютерами и живыми существами – решающее условие дальнейшего прогресса в области искусственного интеллекта. Реализация интеллектуальных информационных систем открывает широкие перспективы при решении задач планирования, прогнозирования и индустрии развлечений, обслуживания и др. Указанные системы могут быть востребованы при решении тех или иных задач правоохранительной деятельности и принятия управленческих решений.

Можно выделить основные задачи, решаемые с помощью ФИС Госавтоинспекции:

1. Обеспечение подразделений Госавтоинспекции сведениями, содержащимися в централизованных учётах ФКУ «ГИАЦ МВД России», прикладных сервисах обеспечения повседневной деятельности подразделений МВД России, информационных системах МВД России, а также информационных ресурсах заинтересованных органов, необходимых для деятельности подразделений Госавтоинспекции.

2. Обеспечение подразделений Госавтоинспекции функциональными возможностями по исполнению административных регламентов и процессов, включая мероприятия по информационному взаимодействию с подразделениями органов внутренних дел Российской Федерации, заинтересованными органами, а также гражданами в рамках предоставления государственных и муниципальных услуг [4].

В качестве базового элемента интеллектуальных автоматизированных информационных систем и интеллектуальных информационных технологий выступает искусственный интеллект, развитие которого получило в последнее время значительное распространение.

Для решения задач информатизации практической деятельности необходимо иметь в виду специальный, более точный смысл понятия интеллектуальной системы. В специальном смысле под интеллектуальной системой понимается программная система, построенная по особой технологии. Таким образом, для специалиста применение термина «интеллектуальная система» означает определённую технологическую базу, на которой он должен основываться как разработчик. Система создана целенаправленно в интересах ГУОБДД МВД России и предназначена для обеспечения деятельности подразделений Госавтоинспекции МВД России, а также их межведомственного взаимодействия. Предназначена она для сбора, учёта, обработки, хранения и реализации всех информационных сведений в единой базе [3].

Структурно ФИС Госавтоинспекции построена на основе модульного принципа с распределением ролей пользователям системы.

Модульный принцип позволяет расширять функциональную часть программы путём добавления новых разделов в будущем. Права доступа назначаются администратором, ответственным за предоставление или прекращение доступа к информации ФИС Госавтоинспекции.

Подсистемы обеспечивают подготовку необходимых отчётов на основании сведений об административных правонарушениях и межведомственных запросов, исполняемых в ходе исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Разграничение прав доступа пользователей к самим данным и функциональным возможностям ФИС Госавтоинспекции по изменению и обработке данных осуществляется администраторами системы.

Таким образом, ФИС Госавтоинспекции представляет собой совокупность программных модулей и подсистем, которые обеспечивают сбор, обработку и накопление информации, а также автоматизированное ведение специализиро-

ванных учётов Госавтоинспекции. Реализованные в системе функции позволяют обеспечить работу практически по всем направлениям деятельности Госавтоинспекции, а применение современных подходов к разработке программного обеспечения даёт возможность для дальнейшего развития и расширения функций.

1. О порядке эксплуатации специализированного программного обеспечения федеральной информационной системы Госавтоинспекции: приказ МВД России от 5 февраля 2016 г. № 60 // Щит и меч. 2016. 31 марта. № 12 (1508).
2. Семенов Е. Ю. Визуализация сведений о ДТП в автоматизированных информационных системах ГИБДД // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2019. № 2 (79).
3. Семенов Е. Ю. Новые возможности АИУС Госавтоинспекции // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2019. № 4 (81). С. 172–175.
4. Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг: Федер. закон Рос. Федерации от 27 июля 2010 г. № 210-ФЗ (в ред. от 15 февраля 2016 г.) // Рос. газ. 2010. 30 июля. № 168.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Матросова Лидия Дмитриевна. Кандидат юридических наук, доцент. Начальник кафедры информационных технологий в деятельности ОВД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия, информационные технологии, автоматизированные информационные системы, безопасность дорожного движения.

Мельников Н. М.

АНАЛИЗ МЕЖДУНАРОДНОГО ОПЫТА ВНЕДРЕНИЯ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В статье рассматриваются передовые технологии контроля в области безопасности дорожного движения и опыт их внедрения в подразделения Госавтоинспекции стран Содружеств Независимых Государств. Проанализирован положительный опыт внедрения в систему безопасности дорожного движения камер измерения скорости движения, распознавания номера автомобиля и обнаружения нарушений правил дорожного движения, систем взвешивания транспортных средств в движении.

Взвешивания автомобилей и транспортных средств в движении, распознавание номера автомобиля, взвешивание перегруженного транспорта, передача данных в систему заказчика предусмотрены на автомобильных дорогах общего пользования, на таможенных постах, прочих постах контроля автотранспорта и предназначены для удалённого комплексного измерения и регистрации динамических и статических параметров транспортных средств (ТС) в движении. В Казахстане подобная технология реализована на базе аппаратно-программного комплекса специализированной автоматической измерительной системы (АПК САИС), позволяющей осуществлять следующие действия:

1. Распознавание государственного регистрационного номера ТС.
2. Измерение общей массы транспортного средства.
3. Расчёт нагрузки на одиночную ось транспортного средства.
4. Расчёт нагрузки на группу осей, расположенных на одной подвеске транспортного средства.
5. Расчёт нагрузки на каждую ось в группе осей ТС.
6. Определение скорости движения транспортного средства.
7. Определение расстояния между осями транспортного средства.
8. Выявление количества осей на транспортном средстве.
9. Выявление класса (типа) транспортного средства.
10. Измерение количества колёс (скатов) на оси.
11. Распознавание габаритов транспортного средства.
12. Определение количества транспортных средств.
13. Определение корректности формирования цифрового пакета данных ТС.

Распознавание государственного регистрационного номерного знака осуществляется автоматически интеллектуальной системой на основе фотографии автомобиля, полученной со специальных видеокамер распознавания госномеров компании ARH (Adaptive recognition) в момент пересечения зоны измерений транспортного средства.

Достоверность распознавания государственных номеров в реальных условиях 95 % [1].

Измерение массы транспортных средств осуществляется с помощью специальных сенсоров взвешивания компании Kistler, которые монтируются в дорогу.

Погрешность измерения весовых параметров движущегося транспортного средства зависит от качества дорожного полотна. Наличие неровностей дорожного покрытия, углубления и выступы на поверхности дороги увеличивают величину погрешности измерений.

Требования к предельной допустимой погрешности системы взвешивания в зависимости от состояния дорожного полотна регламентируются методикой Р РК 218-2014. Согласно данной методике, качество дорожного покрытия классифицируется тремя классами – (I, II, III классы) [2].

Величина погрешности измерения массы транспортного средства системой определяется в зависимости от класса дорожного полотна.

Пределы допускаемой относительной погрешности измерений общей массы 4 %.

Автоматический подсчёт количества осей транспортного средства система производит на основе данных количества наездов колёс одной оси на сенсор в пределах времени пересечения всех осей ТС зоны измерений.

Класс (тип) транспортного средства система автоматически рассчитывает на основании данных общего количества осей, групп осей, количества осей в группе и межосевого расстояния на основе методики Р РК 218-2014 «Руководства системы взвешивания транспортных средств в движении».

Измерение количества колёс (скатов) на оси автоматически осуществляется программным обеспечением системы на основе базы данных классификации ТС.

Измерение габаритов ТС осуществляется лазерными сенсорами компании SICK на основе определения пространственного положения точек движущегося ТС с дальнейшим построением трёхмерной модели сканируемого объекта в виде облака точек, которые преобразуются в цифровые параметры, пропорциональные длине, ширине и высоте ТС.

Точность измерения габаритов ± 5 мм.

Полученные данные обрабатываются и упаковываются в единый пакет данных для передачи в ситуационный центр специальным программным обеспечением «Программное обеспечение автоматического взвешивания, идентификации и измерения параметров транспортных средств в движении (SW WIM)» с последующей передачей пакета данных по цифровым каналам в ситуационный центр.

Корректный сбор в единый цифровой пакет измеренных параметров транспортного средства для передачи данных в ситуационный центр имеет важное значение для правильного отображения собранных параметров измеряемого ТС.

Комплексы измерения скорости движения автомобилей и транспортных средств, фиксации нарушений SPEED-R (далее АПК Speed – R) предназначены для удалённого измерения скорости и распознавания государственных номеров транспортных средств в движении. Данные комплексы позволяют произвести следующие действия:

1. Распознавание государственного регистрационного номера ТС.
2. Определение скорости движения транспортного средства.
3. Контроль рядности движения ТС.
4. Диапазон измерений скорости движения ТС в точке контроля 0 – 350 км/ч.

Достоверность распознавания ГРНЗ в реальных условиях 99,5 %.

Пределы допускаемой абсолютной погрешности измерения скорости ± 1 %.

Вышеуказанные комплексы предназначены для решения ряда задач фото-видеофиксации ТС и идентификации государственного регистрационного номера знак (ГРНЗ) ТС в транспортном потоке; измерения скорости движения ТС в зоне контроля радарным методом с использованием современного высокоточного радиолокационного устройства; измерения скорости движения ТС на участке контроля (между двумя комплексами контроля); выявления фактов нарушений правил дорожного движения (ПДД); и фотовидеофиксации доказательных материалов, архивирования и хранения доказательной информации; проверки распо-

знанных ГРНЗ ТС по подключённым базам данных; оповещения оператора о выявленных событиях; передачи в ЦОП информации о зафиксированных нарушениях ПДД [3, с. 62].

Комплексы предназначены для непрерывной работы при стационарной установке на контролируемых участках дорог:

1. Линейный участок (комплекс контроля);
2. Регулируемый перекрёсток со светофором;
3. Нерегулируемый перекрёсток;
4. Железнодорожный переезд;
5. Нерегулируемый пешеходный переход;
6. Протяжённый участок (между комплексами контроля).

Радар последнего поколения с встроенным искусственным интеллектом способен идентифицировать до 70 транспортных средств одновременно в потоке машин.

Интеграция видеокомплекса с государственными системами фиксации нарушений правил дорожного движения и передачи нарушений в единый реестр административных правонарушений (ЕРАП) представлена на рис. 1.

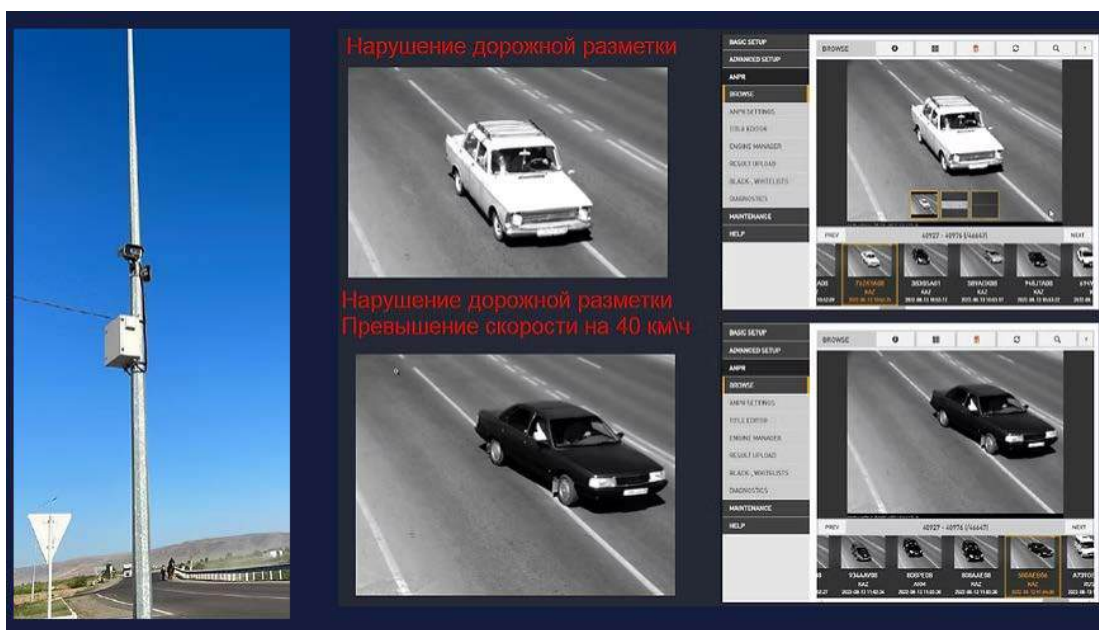


Рис. 1 – Рабочее окно программы интеграции видеокомплекса с государственными системами фиксации нарушений правил дорожного движения

Поверка системы проводится в соответствии с методикой поверки «Аппаратно-программные комплексы измерения скорости движения транспортных средств и фиксации нарушений SPEED-R» [4, с. 198].

Таким образом, проведя анализ использования в странах Содружеств Независимых Государств перспективных систем выявления правонарушений в области правил и безопасности дорожного движения с учётом внедрения искусственного интеллекта, отметим тот факт, что данные системы значительно уменьшают не только физический труд сотрудников полиции в области обеспе-

чения безопасности дорожного движения, но и позволяют выявлять нарушения ПДД и своевременно и правильно реагировать на них. В качестве рекомендаций необходимо отметить, что разработка и внедрение аналогичных систем в деятельность подразделений Госавтоинспекции МВД России будут способствовать уменьшению правонарушений в области ПДД.

1. Сайт компании «ТОО «Азия Грейт»» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.itskz.com> (дата обращения: 10.03.2025).
2. Р РК 218 -108-2014 Рекомендации по обработке асфальтобетонных покрытий специальными пропиточными составами для повышения срока их службы [Электронный ресурс]. URL: <https://www.npfselena.ru/documents/r-rk-218-108-2014-rekomendacii-po-obrabotke-asfa> (дата обращения: 10.03.2025).
3. Мельников Н. М., Никишкин А. В., Ветрова Е. В. Поисковая техника в органах внутренних дел: учебное пособие. СПб.: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2024. 256 с.
4. Бровкин Д. В., Коновалов Е. А., Лаврентьева И. С., Злоказова Ю. В. Актуальные вопросы деятельности государственной инспекции безопасности дорожного движения: учебное пособие. СПб.: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2024. 232 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Мельников Николай Михайлович. Кандидат технических наук. Заместитель начальника кафедры специальной и автомобильной техники.

Санкт-Петербургский университет МВД России.

198206, Российская Федерация, г. Санкт-Петербург, ул. Лётчика Пилютова, 1.

Ключевые слова: транспортное средство, аппаратно-программный комплекс, видеокамера, методика.

Мирошников Е. В., Подкопаев А. В., Савотченко С. Е., Шевцова А. Г.

ОБЗОР ОСНОВНЫХ СТАТИСТИЧЕСКИХ БАЗ ДАННЫХ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В статье представлены основные базы данных в области безопасности дорожного движения в России и существующие методы сбора и статистического анализа данных о ДТП. Рассматривается значимость работы с имеющимися данными о ДТП и работа государственных программ и национальных проектов, направленных на снижение уровня аварийности. Также приводятся примеры основных статистических баз данных, таких как Росстат, Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) и Госавтоинспекция. Указана роль инновационных технологий для повышения безопасности на дорогах.

Согласно закону безопасность дорожного движения (БДД) – состояние процесса дорожного движения, отражающее степень защищённости его участников от дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и их последствий [1]. В научных источниках можно найти иные определения, которые сводятся к тому, что БДД – это разработанный комплекс мер и свод правил, которые в первую очередь направлены на повышение уровня безопасности всех участников дорожного движения (УДД), таких как водители, пассажиры транспортные средства, пешеходы [2]. Помимо этого, БДД выступает одним из ключевых направлений работы в Российской Федерации, что отражено во многих национальных проектах, таких как «Безопасные и качественные дороги», «Региональная и местная дорожная сеть», «Здоровье» и других. В области БДД данные проекты и государственные программы нацелены на положительное изменение состояния дорожной инфраструктуры, снижение несчастных случаев и ДТП, оказание первой медицинской помощи пострадавшим, обеспечение безопасности для всех участников дорожного движения, а также качественной реализации и интеграции инновационных технологий (машинное обучение, искусственный интеллект) для обеспечения безопасности на улично-дорожной сети (УДС). В соответствии с определением ДТП, к нему относятся события, которые возникли в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или пострадали люди или повреждены транспортные средства, сооружения, грузы, либо причинён иной материальный ущерб [3].

ДТП можно классифицировать на несколько групп относительно тяжести последствий на дороге:

1. Со смертельным исходом его участников (число погибших);
2. С телесными повреждениями его участников (число раненых);
3. С материальным ущербом (транспортные средства, сооружения, грузы).

ДТП также можно разделить по видам:

1. Столкновения или опрокидывания (столкновение на пешехода, касательное столкновение, лобовое столкновение, опрокидывание ТС);
2. Наезды (на препятствия, наезды на пешеходов и/или велосипедистов, наезд на стоящие транспортные средства);
3. Падение пассажиров и прочие происшествия и др.

Для постоянного контроля и оценки изменения ситуации в области БДД отдельно рассматриваемого субъекта или государства существуют специализированные базы данных, к которым можно отнести:

1. Федеральную службу государственной статистики: отталкиваясь от работы, согласно собранным данным за период времени, Росстат публикует сводные отчёты, которые, в свою очередь, включают в себя проанализированную информацию о динамике показателей числа дорожно-транспортных происшествий, что даёт возможность в дальнейшем провести прогнозирование и отследить тенденции на проблемных участках улично-дорожной сети [4];

2. Всемирную организацию здравоохранения (ВОЗ), которая после анализа данных (статистика смертности в ДТП) публикует информацию о состоянии безопасности дорожного движения в различных странах каждые 3–5 лет, в том числе и о состоянии аварийности в России. Данный свод статистики даёт возможность для проведения аналогий и сопоставления выходных данных с други-

ми странами, а также определения действенных принятых мер по урегулированию ситуации на дороге. В сформированном «Глобальном отчёте о состоянии БДД» представлены основные статистические данные относительно среднего общего коэффициента смертности во всём мире в год на тысячу населения. Благодаря расчётам и методу обработки данных Всемирной организации здравоохранения получаем относительную абсолютную численность населения в стране и количество дорожно-транспортных происшествий [5];

3. Госавтоинспекцию с её показателями состояния безопасности дорожного движения: регулярные свежие выходные данные размещаются на сайте с классификацией произошедших ДТП на территории Российской Федерации и областей в целом, где можно изучить показатели и определить факторы риска для определённой группы (водители легковых транспортных средств, дети до 16 лет, водители в алкогольном опьянении, происшествия на трассах разного значения) [6].

Согласно информации, предоставленной ВОЗ, дорожно-транспортный травматизм (ДТТ) причиняет не только социальный, но и экономический ущерб гражданам, их семьям и странам в целом. Резкое количественное изменение обусловлено высокой стоимостью лечения и потерей функционирования и работоспособности вследствие гибели или тяжёлой травмы. Ущерб, который сказывается на большей части стран в результате аварийности, достигает 3 % их валового внутреннего продукта (ВВП).

В группе риска по статистическим данным рассматриваемых ДТП оказываются дети и молодые люди в возрасте от 5 до 29 лет. Большая часть случаев смерти в результате ДТП приходится на людей трудоспособного возраста 18–59 лет (больше двух третей от общего количества участников в ДТП). Что касается группы с высокими отрицательными значениями среди участников ДТП, то доля пешеходов в статистике аварийности выше всего в странах Европы [7].

Для наглядного примера работы системы мониторинга и изменения числа ДТП и ДТТ рассмотрим Швецию (рис. 1).

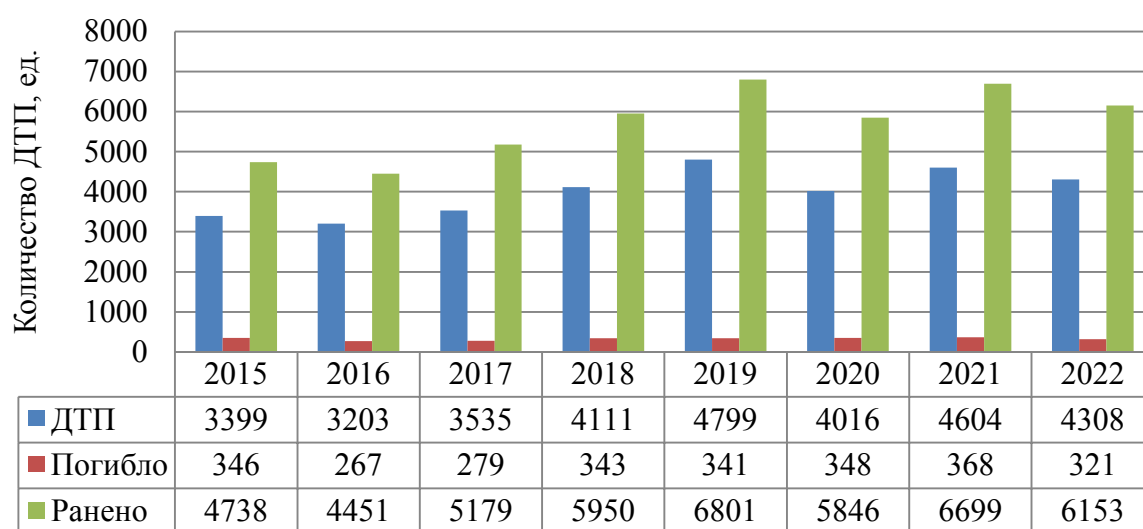


Рис. 1 – Статистические данные дорожно-транспортных происшествий в Швеции за период 2015–2022 годов

На графике наглядно продемонстрирован уровень числа раненых, погибших и количество дорожно-транспортных происшествий в период с 2015 по 2022 год, где отображён высокий уровень и рост количества происшествий в 2022 году по сравнению с анализируемым 2015 годом. И если в 2015 году в Швеции число аварийности было равно 3 399, то уже в 2022 году данные изменились – 4 308 (+26,7 %). Такая же особая фиксированная закономерность наблюдается и в сравнении с другим периодом: 2016 год – 3 203 (-5,7 %), 2017 год – 3 535 (+10,4 %), 2018 год – 4 111 (+16,3 %), 2019 год – 4 799 (+16,7 %), 2020 год – 4 016 (-16,3 %), 2021 год – 4 604 (+14,6 %), 2022 год – 4 308 (-6,4 %). Что касается показателя смертности на территории рассматриваемой страны – Швеции, то за изучаемый период 2015–2022 гг. число раненых составило 45 817, из которых погибших – 2 613 человек, что составило 5,7 % от общего числа раненых.

Шведская стратегия «Vision Zero» (рис. 2) является примером прогрессивных методов сбора и анализа данных в сфере БДД [8].



Рис. 2 – «Vision Zero» или движение «Нулевой травматизм» в Швеции

Подводя итоги, можно сказать, что обеспечение БДД является ключевым направлением работы национальных проектов и комплексной задачей, которая требует согласованных усилий и слаженных мер на государственном уровне. Существующие основные системы баз данных и статистический анализ ДТП на основе данных, предоставленных Росстат, ВОЗ и ГИБДД, дают возможность качественно проанализировать ситуацию, определить дальнейшие тенденции и опасные участки.

1. О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (в ред. от 8 августа 2024 г.).
2. Кравченко П. А. Организация и безопасность дорожного движения в больших городах // Наука и техника в дорожной отрасли. 2013. № 1 (64). С. 1–2.
3. О Правилах дорожного движения: постановление Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (в ред. от 6 декабря 2024 г.).
4. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>.
5. Всемирная организация здравоохранения [Электронный ресурс]. URL: <https://www.who.int/ru/publications/i/item/9789240086517>.
6. Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru>.
7. Новописный И. А., Шевцова А. Г., Макагонов А. Е. Сравнительный анализ программ безопасности дорожного движения германии и Российской Федерации // Техника и технологии строительства. 2015. № 4 (4). С. 11–17.
8. Шевцова А. Г. Динамика реализации программы VISION ZERO в мировых странах // Мир транспорта и технологических машин. 2021. № 3 (74). С. 35–42. DOI 10.33979/2073-7432-2021-74-3-35-42.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Мирошников Евгений Владимирович. Докторант.
Орловский государственный университет имени И. С. Тургенева.
302026, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Комсомольская, 95.

Подкопаев Антон Валерьевич. Аспирант кафедры программного обеспечения вычислительной техники и автоматизированных систем.

Белгородский государственный технологический университет имени В. Г. Шухова.
308012, Российская Федерация, г. Белгород, ул. Костюкова, 44.

Савотченко Сергей Евгеньевич. Доктор физико-математических наук, доцент. Профессор кафедры математики.

Российский государственный геологоразведочный университет им. Серго Орджоникидзе.
117485, Российская Федерация, г. Москва, ГСП-7, ул. Миклухо-Маклая, 23.

Шевцова Анастасия Геннадьевна. Доктор технических наук, доцент. Профессор кафедры эксплуатации и организации движения автотранспорта.

Белгородский государственный технологический университет имени В. Г. Шухова.
308012, Российская Федерация, г. Белгород, ул. Костюкова, 44.

Ключевые слова: статистические базы данных, дорожно-транспортные происшествия, травматизм, безопасность дорожного движения.

ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ПРИМЕНЕНИЯ ПОЛОЖЕНИЙ О КРАЙНЕЙ НЕОБХОДИМОСТИ ПРИ СОВЕРШЕНИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В статье анализируется практика реализации положений о крайней необходимости при совершении правонарушений лицами, управляющими транспортными средствами. Выделяются условия применения крайней необходимости.

Причинение вреда интересам, охраняемым Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ), не всегда признаётся правонарушением. Так, совершение лицом действий, запрещённых административным законодательством, но совершённых в состоянии крайней необходимости в соответствии со статьей 2.7 КоАП РФ, не просто исключает возможность привлечения лица к ответственности, но и юридически не является административным правонарушением.

Фактически крайняя необходимость – это не что иное, как субъективное право конкретного лица совершить определённые действия, направленные на причинение вреда охраняемым законом интересам. Однако ущерб в таком случае должен быть не только менее значимым с точки зрения интересов общества, но и вынужденным.

Как справедливо отмечает С. Н. Керимова, наличие в административном законодательстве положений о крайней необходимости осуществляет важную функцию (в рамках института самозащиты) и способствует активной защите гражданами своих законных прав и интересов [1]. В то же время в правоприменительной практике нередко возникают ситуации, когда лицо, совершившее административное правонарушение, пытается использовать имеющийся правовой механизм исключительно как способ избежать юридической ответственности. При этом позиция «я действовал в состоянии крайней необходимости» зачастую носит декларативный характер: соответствующие доказательства суду не представляются, заявленные тезисы не находят документального подтверждения при анализе предоставленных суду материалов. Следует отметить, что описываемая ситуация имеет место не только при рассмотрении дел в судах первой инстанции. Так, например, Верховный суд, рассмотрев жалобу С. на постановления нижестоящих судов о привлечении его к административной ответственности по части 5 статьи 12.15 КоАП РФ, сделал акцент на том, что «оснований для вывода о том, что вменённое С. правонарушение совершено с в состоянии крайней необходимости, не имеется, поскольку материалы дела доказательств к тому не содержат» [2].

Анализ постановлений, вынесенных судами по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, размещённых в открытом доступе в справочно-правовой системе Консультант, позволяет сделать вывод, что решения о признании крайней необходимостью действий конкретных лиц при нарушении ими правил дорожного движения принимаются в единичных случаях.

Несмотря на то, что конкретные, категоричные критерии применения крайней необходимости законом не определены, положения статьи 2.7 КоАП РФ всё же содержат определённые условия: наличие опасности; невозможность устранения вреда другими средствами, кроме как причинением вреда; меньший размер причинённого вреда, чем предотвращённого вреда. Следует отметить, что наличие опасности определяется на конкретный, текущий момент, в котором происходило нарушение правил. Так, Четвёртый кассационный суд общей юрисдикции, рассматривая жалобу Б. на постановление по делу об административном правонарушении по части 1 статьи 12.26 КоАП РФ, оставил ранее вынесенные постановления без изменения. Из материалов дела следовало, что Б., управлявшая автомобилем «Лада XRAY» с признаками алкогольного опьянения, отказалась пройти медицинское освидетельствование, ссылаясь на то, что «спешит к дочке, которая является инвалидом второй группы». Суд посчитал, что в момент совершения правонарушения опасность, существующая, по мнению Б., была не реальной, а лишь предполагаемой. В этой связи действия Б. не могут рассматриваться как совершённые в состоянии крайней необходимости [3].

Невозможность устранения вреда иными средствами также оценивается исходя из конкретных обстоятельств дела. При совершении водителями внешне похожих действий в одних случаях суд признаёт их правонарушением (с назначением соответствующего наказания), в других – крайней необходимостью. Так, водитель Н. утверждал, что выехал на полосу дороги, предназначенную для встречного движения, пытаясь избежать столкновения с автомобилями, следовавшими в попутном направлении, а также с автомобилем, резко и внезапно выезжающим с обочины. Водитель К. – что выезд на полосу встречного движения (и последующее столкновение с встречным автомобилем) произошёл из-за попытки избежать столкновения с попутным автомобилем. В первом случае суд пришёл к выводу, что в случае соблюдения М. соответствующей дистанции, а также допустимого скоростного режима какая-либо опасность для движения не могла быть создана, а значит, состояния крайней необходимости не возникло [4]. В ситуации К., напротив, было установлено, что автомобиль, следовавший перед машиной К., сначала сместился к правому краю проезжей части, а потом, резко включив указатель левого поворота, начал осуществлять разворот. При таких условиях с учётом того, что совершение манёвра по объезду маневрировавшего транспортного средства справа в конкретных дорожных условиях (с учётом ширины проезжей части) создавало опасность переворота автомобиля К., суд посчитал, что столкновение с попутным автомобилем иным способом, кроме выезда на полосу встречного движения, не могло быть устранено. Соответственно, действия К. были признаны крайней необходимостью [5].

В настоящее время для фиксации административных правонарушений в области дорожного движения всё более активно применяются комплексы автоматической фотовидеофиксации. Так, в 2021 году на основании материалов, полученных при использовании таких комплексов, было возбуждено 160,8 млн, или 88 % дел об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения, в 2022 году – 183,6 млн, или 90 %, в 2023 году – 221 млн, или 92 % [6]. Наиболее часто таким образом фиксируют нарушения скоростного

режима, факты выезда на полосу встречного движения, нарушения требований дорожных знаков и разметки. Несмотря на то, что фиксация осуществляется техническими средствами автоматически, вопросы признания действий водителей, попавших в поле зрения камер, крайней необходимостью тоже имеют место. Так, состояние крайней необходимости может усматриваться в действиях водителей, управляющих транспортными средствами оперативных служб. Однако и в таких случаях каждый факт должен анализироваться и рассматриваться отдельно. Например, решением судьи Кстовского городского суда постановление о привлечении «ГБУЗ НО Кстовская ЦРБ» к административной ответственности за превышение движения машиной скорой медицинской помощи скоростного режима на 29 км/ч было признано крайней необходимостью, поскольку произошло в результате выполнения неотложного служебного задания. Проблесковые маячки при движении были включены. Факт выполнения служебных обязанностей подтверждался путевым листом, а факт неотложных действий – вызовом скорой медицинской помощи [7].

Изменения, происходящие в стране, обуславливают возникновение в правоприменительной практике новых, ранее не встречавшихся ситуаций. Так, К, привлечённый к ответственности в декабре 2021 года за управление снегоходом в состоянии алкогольного опьянения, обратился в 2022 году в суд с жалобой на вступившее в законную силу постановление, вынесенное по части 1 статьи 12.8 КоАП РФ. Мужчина утверждал, что действовал в состоянии крайней необходимости и просил отменить постановление в связи с объявлением частичной мобилизации и призывом на военную службу. Однако суд указал, что призыв на военную службу не основание для освобождения от административной ответственности и признаков действия К. в состоянии крайней необходимости в этом случае не усматривается. Как итог, постановление было оставлено без изменения, жалоба – без удовлетворения [8]. Следует обратить внимание на тот факт, что в августе 2024 года был принят Федеральный закон № 285-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», предусматривающий особый механизм возврата водительского удостоверения военнослужащему, проходящему военную службу в период мобилизации. Кроме того, им был установлен специальный порядок приостановления и прекращения производства по делам об административных правонарушениях, предусмотренных статьей 9.3 или главой 12 КоАП РФ.

Крайняя необходимость как институт самозащиты в административном праве выполняет важную функцию и применяется при возникновении реальной опасности законным правам и интересам граждан. При этом обеспечиваются интересы не только конкретного индивида, но и интересы самого общества (например, при освобождении от ответственности водителей, управлявших специальным транспортом). Практика показывает, что, несмотря на частое обращение в суды, для признания действий лиц, управляющих транспортными средствами, крайней необходимостью положительные решения встречаются не часто. Зачастую в материалах дела просто отсутствуют соответствующие доказательства либо не выполняются условия, прямо предусмотренные статьей 2.7 КоАП РФ.

1. Керимова С. Н. Крайняя необходимость как институт самозащиты в административном праве // Юридический вестник Дагестанского государственного университета. 2020. Т. 35, № 3. С. 67–70.
2. Постановление Верховного Суда Рос. Федерации [Электронный ресурс]: от 17 ноября 2022 г. № 65-АД22-2 К9. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. Постановление Четвертого кассационного суда общей юрисдикции [Электронный ресурс]: от 17 ноября 2023 г. № 1116-3976/2023. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. Постановление Четвертого кассационного суда общей юрисдикции [Электронный ресурс]: от 7 мая 2024 г. № 16-2228/2024. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. Постановление Верховного Суда Рос. Федерации [Электронный ресурс]: от 10 августа 2021 г. № 36-АД21-2-К2. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. Аналитические обзоры состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <https://нцбдд.мвд.рф> (дата обращения: 11.03.2025).
7. Дело № 12-165/2024 [Электронный ресурс]: постановление Кстовского городского суда от 16 июля 2024 г. / Судебные и нормативные акты Рос. Федерации: [сайт]. 2020. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/TQeyAxJGVz5R> (дата обращения: 10.03.2025).
8. Постановление Восьмого кассационного суда общей юрисдикции [Электронный ресурс]: от 28 декабря г. № 16-9099/2022. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Мишина Юлия Вячеславовна. Преподаватель кафедры специальной подготовки.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: крайняя необходимость, прекращение производства, безопасность дорожного движения, административная ответственность.

Морозов Е. С.

АНАЛИЗ ОБЩЕСТВЕННОГО МНЕНИЯ В ЧАСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ

В статье рассматриваются показатели аварийности с участием водителей, которые не используют ремни безопасности; проанализированы данные, полученные в результате социального опроса.

Одной из актуальных проблем, влияющих на обеспечение безопасности дорожного движения, являются дорожно-транспортные происшествия (далее – ДТП), в которых водитель не был пристёгнут ремнём безопасности и получил ранения различной степени тяжести или погиб [1]. Доля таких ДТП в 2024 году составила 5,6 % от общего количества ДТП, в которых пострадал водитель (66 990), тяжесть последствий таких ДТП составила 9 [2].

Также отметим, что в 2024 году было возбуждено около 14,5 миллиона дел об административном правонарушении, в том числе 1,2 миллиона с помощью средств фотофиксации за неиспользование ремней безопасности.

Несмотря на то, что одной из наиболее действенных мер, позволяющих снизить тяжесть травм водителя и пассажиров при ДТП, является использование ремней безопасности, многие участники дорожного движения игнорируют данный факт и продолжают не пристёгиваться [3]. С целью изучения общественного мнения в рамках научного исследования, проведённого ФКУ «НЦ БДД МВД России» (далее – Центр), был осуществлён социологический опрос, касающийся использования водителями и пассажирами ремней безопасности. Разработанные анкеты состояли из общей части, в которой были отражены социальные критерии респондентов (пол, возраст, семейное положение, образование и другие), и основной, которая включала вопросы, касающиеся использования ими ремней безопасности, причин игнорирования данной обязанности, методов воздействия на нарушителей и др. Всего было предложено по 5 (6) вопросов закрытого типа для водителей и пассажиров соответственно.

В опросе приняли участие 1 404 человека, из них 22 % (312 человек) водителей и 78 % (1 092 человека) пассажиров, 58 % (816) женщин и 42 % (587) мужчин.

Основную часть выборки (82 %) составили граждане в возрасте от 18 до 45 лет. По критерию семейного положения весь контингент респондентов распределился практически в равных частях: находится в браке 51 %, 49 % не состоят в браке. Высшее образование имеют более половины опрошенных (55 %), остальные респонденты имеют среднее специальное, среднее или неполное среднее образование. Трудоустроенных граждан больше (77 %), из них 37 % – работники непромышленной сферы, 21 % – работники промышленной сферы, 19 % – государственные и муниципальные служащие, в том числе водители, состоящие на должности водителя.

Далее представим анализ ответов респондентов (водителей и пассажиров) на заданные вопросы.

Анализ результатов опроса показал, что 89 % водителей «всегда» используют ремни безопасности, что выше показателей ранее проведённого опроса ВЦИОМ (78 %) [4]. Пассажиры также используют ремни безопасности: на передних сиденьях в 85 % случаях, на задних – в 35 % [4]. Пассажиры-женщины (61 %) чаще используют ремень безопасности как на переднем, так и на заднем сиденье ТС по сравнению с пассажирами-мужчинами (39 %).

«Иногда» используют ремень безопасности 9 % водителей, среди них менее ответственные мужчины, их почти в два раза больше (63 %), чем женщин (37 %). На переднем пассажирском сиденье ТС «иногда» пристёгиваются 13 % опрошенных пассажиров, среди которых мужчин и женщин практически одина-

ковое количество (53 % и 47 % соответственно). На задних сиденьях ТС пассажиры иногда используют ремень безопасности в 40 % случаев, из них большая часть – это женщины (60 %), мужчины – 40 %.

Игнорируют обязанность пристёгиваться ремнём безопасности 2 % опрошенных водителей. Не используют ремень безопасности на переднем сиденье 2 % пассажиров и на задних сиденьях 25 %. Наиболее часто не используют ремни безопасности мужчины, среди водителей – 71 %, среди пассажиров – 84 %. На задних сиденьях не пристёгнутых ремнём безопасности женщин немного больше, чем мужчин – 56 % против 44 %.

Для выяснения причин, по которым водители и пассажиры игнорируют обязанность пристёгиваться ремнём безопасности, им был задан вопрос: *«Если Вы не используете ремень безопасности, то по какой причине?»*.

Основной причиной, названной водителями, является «использование ремня безопасности в ТС – это неудобно» (42 %), так ответили 60 % мужчин и 40 % женщин.

Больше всего пассажиров ответили, что «нет смысла пристёгиваться на заднем сиденье» (28 %). Возможно, это обусловлено тем, что количество пассажиров, которые редко или вообще не используют ремень безопасности, на заднем сиденье больше (705), чем на переднем (166).

Следующей причиной, которую назвал почти каждый пятый респондент (23 % – водителей и 21 % – пассажиров), является «нет смысла пристёгиваться ремнём безопасности при движении на низких скоростях и при поездке на короткое расстояние». Среди водителей в таких поездках пренебрегают обязанностью пристёгиваться в основном мужчины (75 %), а среди пассажиров – женщины (63 %).

15 % водителей и 12 % пассажиров ответили, что «забывают пристегнуться». Из них женщин больше как среди водителей (60 %), так и среди пассажиров (76 %).

Для выбора методов воздействия на нарушителей респондентам был задан вопрос: *«Что, по Вашему мнению, могло бы стимулировать водителей и пассажиров всегда использовать ремень безопасности?»*.

Почти каждый второй (46 % водителей и 47 % пассажиров) респондент выбрал ответ, что «осознание и понимание личной безопасности» является самой действенной мерой.

Различаются далее следующие варианты ответов: для водителей актуальнее неотвратимость наказания (увеличение камер фиксации нарушения и увеличение суммы штрафа – 34 %), у пассажиров такой ответ на третьем месте (18 %). Им актуальнее напоминание водителя о необходимости пристегнуть ремень безопасности (21 %). В последнюю очередь сможет заставить пассажира пристегнуться «увеличение суммы штрафа» (14 %).

По гендерному признаку в ответах респондентов о «мерах стимулирования» существенных различий не наблюдается, за исключением «осознания и понимания личной безопасности», здесь этот вариант чаще выбирали женщины (64 %).

С целью изучения информированности водителей и пассажиров о наличии социальной рекламы им был задан вопрос: *«Видели/слышали Вы социальную рекламу о необходимости использования ремня безопасности?»*.

Социальную рекламу о необходимости использования средств пассивной защиты в ТС «иногда видели/слышали» 64 % водителей и 55 % пассажиров, «никогда не видели/слышали» – 23 % водителей, 19 % пассажиров, «постоянно видят/слышат» её 13 % и 16 % респондентов соответственно.

По гендерному признаку в ответах респондентов о социальной рекламе значительных различий не выявлено, за исключением того, что «постоянно видят/слышат» социальную рекламу больше женщины-пассажиры (70 %).

По результатам опроса невозможно установить причины, по которым респонденты не наблюдают социальную рекламу. В данном случае ответы только констатируют факт наличия или отсутствия получения информации.

Последним был задан вопрос, направленный на выявление источников информирования о необходимости использования ремней безопасности: *«Какие источники информирования о необходимости использования ремней безопасности, на Ваш взгляд, являются наиболее эффективными?»*.

Интернет (социальные сети, мессенджеры и другие интерактивные приложения) занимают лидирующие позиции по предоставлению информации респондентам. Так считают 50 % водителей ТС и 45 % пассажиров.

Далее выбор вариантов у водителей и пассажиров различный. 22 % водителей выбирают «социальные кампании», а пассажиры (18 %) – «наружную рекламу». Завершает перечень наиболее эффективных источников «радио и телевидение».

Среди водителей интернет выбирают в равной степени мужчины и женщины. Социальные кампании и наружную рекламу чаще выбирали женщины (65 % и 80 %), чем мужчины (35 % и 20 %). Радио и телевидение имеют большее воздействие на водителей мужчин.

Подводя итоги результатов проведённого социологического опроса, можно сказать, что у водителей и пассажиров отмечается положительная тенденция к росту случаев использования ремней безопасности. Можно сказать, что количество ответственных водителей и пассажиров, пристёгивающихся ремнями безопасности, увеличилось (по сравнению с данными ВЦИОМ). Так, 89 % водителей постоянно пристёгиваются и только 11 % водителей «используют их иногда» или игнорируют такую обязанность постоянно.

Несмотря на положительную тенденцию использования ремней безопасности пассажирами, стоит отметить, что ситуация с не пристёгнутыми пассажирами, особенно на задних сиденьях (35 %), требует более пристального внимания.

Также стоит обратить внимание на тех, кто просто «забывает» пристегнуться ремнём безопасности. Среди них 15 % водителей и 12 % пассажиров. Напоминание им о такой обязанности, в том числе более ответственными гражданами, находящимися в салоне ТС, могло бы снизить их количество. По результатам опроса более эффективными мерами являются «осознание и понимание личной безопасности» участниками дорожного движения и «неотвратимость наказания».

1. Айсанова Н. Анализ ДТП, вызванных неиспользованием ремней безопасности // Автомобильные дороги. 2025. № 1 (1118). С. 52–54. EDN TNIDUD.
2. Многопараметрическая информационно-аналитическая система прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС).
3. Пиляева Е. С. Анализ дорожно-транспортных происшествий, сопутствующим условием которых являлось неиспользование ремней безопасности // Сборник материалов всероссийских научно-практических конференций. Старотеряево: Московский университет МВД России имени В. Я. Кикотя, 2024. С. 117–122. EDN JHYNEZ.
4. URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/remni-bezopasnosti-pochemu-ikh-ne-ispolzuyut-i-kak-s-etim-borotsya> (дата обращения: 20.11.2024).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Морозов Евгений Станиславович. Научный сотрудник отделения разработки методологии и методик совершенствования профессионального мастерства сотрудников Госавтоинспекции отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения.

Федеральное казённое учреждение Научный центр безопасности дорожного движения МВД России.

121293, Российская Федерация, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Ключевые слова: использование ремня безопасности, социологический опрос, травмы, тяжесть последствий, дорожно-транспортное происшествие, респонденты, мужчины, женщины.

Морозова Н. В.

СПОСОБ И МЕХАНИЗМ СОВЕРШЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ КАК ЭЛЕМЕНТЫ КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОЙ ХАРАКТЕРИСТИКИ

В статье рассмотрены дискуссионные вопросы, касающиеся сущности и значения таких элементов криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений, как способ и механизм совершения. Автором обосновывается идея о том, что знание и понимание таких основных элементов криминалистической характеристики дорожно-транспортных происшествий служат основой для расследования указанных преступлений.

В последнее время в нашей стране наблюдается тенденция увеличения автопарка граждан. В настоящий момент численность автомобилей превышает численность их владельцев более чем в два раза, что вызывает ряд соответствующих

ющих проблем. Одной из таких проблем являются дорожно-транспортные происшествия (далее – ДТП).

В современной России ситуация с дорожно-транспортными происшествиями является одной из наиболее актуальных и серьёзных. Так, по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, за 2024 год совершено 132 037 ДТП, в результате которых погибли 14 403 лиц, а 164 754 получили вред здоровью различной степени тяжести. За два месяца 2025 года эти показатели уже составили соответственно 15 679 ДТП с 1 778 погибшими и 20 147 ранеными [10].

При расследовании дорожно-транспортных происшествий особое значение приобретает криминалистическая характеристика этого преступления, под которой понимается совокупность данных, характеризующих это преступление и позволяющих на их основе сформировать типичные алгоритмы расследования.

В силу ряда особенностей, присущих дорожно-транспортным происшествиям, содержание их криминалистической характеристики немного отличается [1, с. 255].

Так, А. А. Болеев отмечает, что основные различия содержатся в определении места механизма дорожно-транспортного происшествия в структуре криминалистической характеристики [2, с. 156].

Под механизмом дорожно-транспортного происшествия понимается совокупность промежуточных состояний и процессов, которые формируют последствия на взаимодействовавших объектах в материализованном виде, на так называемых предаварийном, аварийном и послеаварийном этапах развития дорожно-транспортного происшествия [3, с. 36].

Некоторые авторы отмечают, что в определении места механизма и способа дорожно-транспортного происшествия первостепенную роль играет именно механизм, тогда как способ совершения играет подчинённую роль [4, с. 194].

Не согласимся с этим суждением, поскольку, по нашему мнению, способ совершения дорожно-транспортного происшествия выступает самостоятельным элементом криминалистической характеристики данного преступления.

Поэтому далее будет предпринята попытка рассмотрения таких наиболее значимых элементов криминалистической характеристики, как механизм и способ совершения дорожно-транспортных происшествий.

Любая криминалистическая характеристика преступления всегда начинается с описания способа совершения преступления.

Однако отметим, что в случае с дорожно-транспортными происшествиями вопрос о способах его совершения является дискуссионным, поскольку, с одной стороны, как правило, способ совершения преступления присущ только умышленным преступлениям, так как включает в себя три действия: подготовку, совершение и сокрытие. Говорить о наличии трёхчленной структуры в неосторожном преступлении, коим и является дорожно-транспортное происшествие, не приходится, так как в них отсутствует подготовительный этап. С другой стороны, некоторые учёные, не исключая способ совершения дорожно-транспортного происшествия в структуре криминалистической характеристики, понимают под ним комплекс действий, связанных с нарушением установленных правил движения транспорта, которые привели к наступлению последствий, указанных в дис-

позиции статьи 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (причинение тяжкого вреда здоровью или наступление смерти одного или более лиц).

Также имеет место и другая точка зрения, согласно которой способ совершения дорожно-транспортного происшествия рассматривается как система действий лица по предотвращению или уменьшению тяжести негативных последствий происшествия [5, с. 240].

Однако придерживаемся мнения, что действия по предотвращению происшествия относятся к критической стадии механизма дорожно-транспортного происшествия и поэтому не могут быть рассмотрены в качестве способа совершения преступления.

Таким образом, значение способа совершения дорожно-транспортного происшествия заключается в предоставлении следователю первичной информации о произошедшем, образующих взаимосвязь между остальными элементами криминалистической характеристики в целях формирования доказательств по расследуемому уголовному делу [6, с. 79].

Гораздо больший интерес в сравнении со способом совершения рассматриваемого преступления вызывает механизм дорожно-транспортного происшествия. Механизм произошедшего в большей степени позволяет следователю воспроизвести произошедшее событие и на его основе наиболее полно и эффективно расследовать происшествие.

В рядовом значении слово «механизм» означает систему, устройство, определяющие порядок какого-нибудь вида деятельности, процесса. Именно из-за сменяемости стадий механизм дорожно-транспортного происшествия особенно важен для криминалистической характеристики.

Относительно количества стадий механизма дорожно-транспортных происшествий однозначного мнения не сложилось. Например, С. В. Владимиров выделяет шесть стадий [7, с. 16]. Тогда как В. Н. Герасимов говорит о трёх стадиях механизма дорожно-транспортного происшествия [8, с. 41].

Нам представляется верной позиция, включающая в механизм дорожно-транспортного происшествия три стадии [9, с. 32].

Начальная – стадия, характеризующаяся возникновением ряда факторов, нарушающих нормальный процесс функционирования дорожного движения, требующий от его участников принятия мер по обеспечению безопасности дорожной обстановки.

Ключевым элементов в данной стадии являются факторы, нарушающие нормальный процесс функционирования дорожного движения. Они делятся на две группы: внешние и внутренние.

К внешним факторам следует отнести поведение других участников движения, погодные условия, недостатки дорожного покрытия и другие.

К внутренним же факторам относятся те условия, которые включатся в содержание элементов «автомобиль» и «водитель»¹. То есть к этим факторам следует относить физическое и психическое состояние лица, управляющего

¹ В данном случае за основу берутся параметры системы «водитель — автомобиль — дорога — пешеход (пассажир) — окружающая среда».

транспортным средством, а также техническое состояние этого транспортного средства.

Важно отметить, что возникновение перечисленных факторов и реагирование на них со стороны водителя не выходят за пределы обычного режима управления, так как реагирование на опасность и принятие мер к их избеганию являются обязанностью водителя, что прописано в Правилах дорожного движения (пункт 10.1).

Критическая – стадия, когда наличествует аварийная ситуация, но самого дорожно-транспортного происшествия ещё не случилось, и водитель имеет возможность для его предотвращения.

В данном случае ключевым элементом будет являться момент аварийной ситуации. Аварийная ситуация может быть открытой, когда лицо, управляющее транспортным средством, имеет возможность обнаружить опасность и принять меры к недопущению её развития, и скрытой, когда участники движения не имеют объективной возможности обнаружить опасную ситуацию.

Аварийная – предпоследняя стадия, характеризующаяся обстановкой, при которой предотвратить дорожно-транспортное происшествие невозможно.

Она же, в свою очередь, делится на этапы:

- доконтактно-аварийный;
- контактно-аварийный;
- послеконтактно-аварийный.

Указанные этапы помогают следователю собрать следовую картину произошедшего и сравнить её с ранее полученной информацией.

Послеаварийная – заключительная стадия, в рамках которой происходит исследование поведения участников происшествия в целях установления в их действиях мер по облегчению последствий дорожно-транспортного происшествия или же действий, направленных на сокрытие преступления. Данная стадия особенно важна, так как информация о действиях участников после аварии входит в предмет доказывания по данному уголовному делу.

Таким образом, отметим, что ДТП – это сложная многостадийная динамическая система, знание и понимание элементов которой выступают фундаментом для поэтапного познания и формирования целостной картины произошедшего дорожно-транспортного происшествия.

1. Морозова Н. В., Васюков В. Ф., Чаплыгина В. Н. Некоторые аспекты криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений как основополагающего структурного элемента методики расследования ДТП // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования: сборник материалов XVI международной научно-практической конференции, к 100-летию со дня рождения В. В. Лукьянова, Орёл, 21–22 апреля 2022 г. Т. 1. Орёл: Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2022. С. 255–260.

2. Болеев А. А. Криминалистическая характеристика преступлений в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Уголовная политика и культура противодействия преступности: материалы Международной научно-практической конференции, Краснодар, 30 сентября 2016 г.

- Т. 2. Краснодар: Краснодарский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2016. С. 155–158.
3. Колычева А. Н., Муравьев К. В. Отдельные аспекты криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений, совершенных в сложных условиях видимости // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования: сборник материалов XVI международной научно-практической конференции, к 100-летию со дня рождения В. В. Лукьянова, Орёл, 21–22 апреля 2022 г. Т. 1. Орёл: Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2022. С. 193–196.
4. Антонова Е. А. Механизм нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, как элемент криминалистической характеристики // Криминалистика и судебная экспертиза: прошлое, настоящее и взгляд в будущее: материалы ежегодной международной научно-практической конференции, 2017. С. 19–24.
5. Шапкин А. А. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений // Социально-экономические явления и процессы. 2013. № 5 (51). С. 238–240.
6. Бадиков Д. А., Сучков А. И. Бесконтактные дорожно-транспортные преступления: особенности расследования // Правопорядок: история, теория, практика. 2024. № 1 (40). С. 78–83.
7. Владимиров С. В. Расследование наезда транспортного средства на пешехода: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Владимир, 2011. С. 16.
8. Герасимов В. Н. Методика расследования автотранспортных преступлений (некоторые теоретические проблемы и практика): учебное пособие. М.: МГУ, 1988. С. 41.
9. Головин А. Ю. Криминалистические методы преодоления противодействия расследованию транспортных преступлений: монография. Иркутск: ФГКОУ ВО ВСИ МВД России. 2015. С. 32.
10. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: stat.gibdd.ru (дата обращения: 03.03.2025).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Морозова Наталия Владимировна. Кандидат юридических наук, доцент. Доцент кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД. Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова. 302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: транспорт, дорожно-транспортное происшествие, способ, механизм, криминалистическая характеристика, стадии.

ВНЕДРЕНИЕ И ПРОБЛЕМЫ ПРАКТИЧЕСКОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЦИФРОВЫХ МОБИЛЬНЫХ УСТРОЙСТВ С ПОДДЕРЖКОЙ ИНФОРМАЦИОННЫХ БАЗ ДАННЫХ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

Увеличение числа транспортных средств и развитие технологий привели к автоматизации большинства процессов профессиональной деятельности органов исполнительной власти. Заинтересованность в повышении количества, качества и социальной удовлетворённости населения в вопросе получения государственных услуг и соблюдения интересов службы государственных органов является проблемой, которая неизбежно способствует позитивному развитию всего государства. Уровень транспортной безопасности напрямую зависит от эффективности принимаемых для его осуществления мер. Обеспечение безопасности дорожного движения и снижение тяжести последствий при ДТП являются важнейшими задачами Российской Федерации.

Госавтоинспекция Министерства внутренних дел России использует в своей ежедневной деятельности большое количество современных информационных баз данных, одна из которых – Федеральная информационная система Госавтоинспекции МВД России (ФИС ГИБДД-М), предназначенная для обеспечения оперативной и полноценной работы Госавтоинспекции. Одна из структурных подсистем ФИС ГИБДД-М обеспечивает такие направления, как:

- карточка транспортного средства и сведения о собственнике;
- наличие и сведения о водительском удостоверении;
- учёт административных правонарушений;
- учёт изготовленной и распределённой продукции, сбор потребностей в спецпродукции, розыск спецпродукции;
- поиск сведений, в том числе регистрационных действий, ограничений, штрафов, транспортных средств и лиц в розыске.

Вопрос безопасности дорожного движения является одним из приоритетных направлений деятельности системы МВД и государства в целом, а для быстрого реагирования на сложившуюся дорожную ситуацию необходимо иметь возможность быстро и чётко получать интересующую информацию, в чём нам и помогают информационные системы баз данных, такие как ФИС ГИБДД-М.

Цифровизация Госавтоинспекции повышает эффективность внутриорганизационной деятельности, ускоряет выполнение оперативно-служебных обязанностей, но из-за большой протяжённости автомобильных дорог нашей страны воспользоваться современными техническими средствами, такими как, например, АРМ, инспекторам становится проблематично. Как писал в своей статье П. Г. Андреев, рассматривая проблему управления транспортным средством в состоянии опьянения, следует отметить, что для пресечения подобных фактов противоправного поведения комплексы фотовидеофиксации фактически бесполезны [1].

В настоящее время у каждого экипажа ДПС Госавтоинспекции в распоряжении находится цифровой планшет, операционная система которого позволяет

безопасно установить на него программное обеспечение ФИС ГИБДД-М и осуществлять проверку водителей и транспорта во время несения службы в режиме онлайн через мобильную сеть Интернет. Однако зачастую уже на расстоянии примерно 20 км из-за рельефа местности или отсутствия вышки связи конкретного мобильного оператора сотовая связь теряет своё стабильное подключение, что, в свою очередь, не позволяет оперативно осуществить проверку водителей во время несения службы. В таких случаях сотрудникам Госавтоинспекции приходится прибегать к дополнительным мерам для проверки, например: доставлять в отдел полиции водителя, у которого нет при себе водительского удостоверения, что, в свою очередь, способствует недовольству граждан и дополнительным временным затратам.

Ещё одним проблемным аспектом является оборудование, закупленное по государственному контракту, которое не всегда способно в полной степени соответствовать требованиям службы и поддерживать установленные на них ведомственные программы баз данных, что особенно актуально в санкционное время. В практической деятельности это обычная ситуация, когда мобильное устройство не способно своевременно переработать большой объём информации и предоставить запрашиваемые данные, а система попросту выдаёт ошибку, или поисковая строка застывает и перестаёт реагировать на команды.

На наш взгляд, решением вышеуказанных проблем могут стать следующие действия:

- создание карт связи, которые будут позволять сотрудникам Госавтоинспекции получать интернет-соединение со всех находящихся по близости сотовых вышек вне зависимости от мобильного оператора, также выявить места, где вообще отсутствует мобильная связь, установить дополнительные станции мобильной связи;

- внести изменения в действующее законодательство, которые позволят устройствам подразделений ДПС работать без определённой привязки к оператору сотовой сети и иметь право на всеобщую мобильную связь;

- проведение анализа технических характеристик устройств различных производителей и закупка наиболее подходящей цифровой техники, которая будет в наилучшей степени сохранять свою работоспособность в служебной деятельности Госавтоинспекции.

Стабильная и корректная работа информационных систем – важный элемент служебной деятельности каждого сотрудника полиции, и пренебрегать этой составляющей ни в коем случае нельзя. Начиная от обычной проверки документов и заканчивая поиском угнанных транспортных средств, должностные лица Госавтоинспекции каждый раз обращаются к информационному системному обеспечению ФИС ГИБДД-М, доступ к которому всегда должен быть под рукой.

Внедрение современных технологий в работу дорожной полиции внесло свой вклад и помогло в реализации двух федеральных целевых программ – «Повышение безопасности дорожного движения» (на 2006–2012 годы и 2013–2020 годы), что, в свою очередь, позволило значительно снизить количество дорожно-транспортных происшествий и число человеческих жертв.

Информационно-аналитические обзоры дорожно-транспортной аварийности, ежегодно публикуемые Научным центром безопасности дорожного движе-

ния МВД России, показывают последовательную динамику снижения всех основных показателей аварийности за последние пять лет, в том числе смертности в результате дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП). В частности, в 2022 году в автомобильных авариях погибли 14 тыс. человек, что на 65 % меньше, чем в 2005 году, до начала реализации федеральной целевой программы. Однако вышеуказанная тенденция планомерного снижения смертности в ДТП в 2023 году впервые изменилась: количество ДТП с ранеными и погибшими по сравнению с 2022 годом увеличилось на 4,5 % (132 466), количество погибших в результате ДТП – на 2,3 % (14 504), раненых – на 4,3 % (166 500). Рост основных показателей аварийности и смертности в дорожном движении свидетельствует о недостаточной эффективности применяемых в этой сфере мер.

Таким образом, только совместная работа, развитие имеющихся и постоянное внедрение новых методов, технологий, способствующих предотвращению и профилактике ДТП, способны в корне изменить ситуацию, снизить смертность на дорогах до нуля.

1. Смирнов И. А., Андреев П. Г., Литвинов А. В. Научный обзор методов и средств противодействия административным правонарушениям, связанным с управлением транспортным средством в состоянии опьянения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2025. № 1 (102). С. 100–112. EDN SOYCOR.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Набиев Табриз Ифратович. Преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: информационные базы данных, мобильная связь, сотрудники Госавтоинспекции, ФИС ГИБДД-М.

Назарова М. Д.

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ЛИЦ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ РАССЛЕДОВАНИЕ, С ПОДРАЗДЕЛЕНИЯМИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

Автором в рамках настоящей статьи рассматриваются направления взаимодействия лиц, осуществляющих предварительное расследование, с подразделениями Госавтоинспекции.

Эффективность расследования совершённых преступлений вне зависимости от их вида коррелирует с качеством взаимодействия как на внутриведомственном, так и на межведомственном уровне (в случаях, когда совершённое пре-

ступление подследственно органам следственного комитета), т. е. взаимодействия следователей с иными подразделениями ОВД. Перечень возможных субъектов взаимодействия при расследовании преступлений достаточно обширен. В рамках настоящей статьи будет рассмотрен процесс взаимодействия следователя с подразделениями Госавтоинспекции.

Прежде чем перейти к рассмотрению непосредственного взаимодействия упомянутых субъектов, следует проанализировать понятие «взаимодействие». В доктрине юридической науки высказаны различные точки зрения относительно данного понятия. Близким видится подход, согласно которому взаимодействие – это основанная на законах и подзаконных нормативно-правовых актах согласованная по целям, задачам, месту и времени совместная деятельность, направленная на осуществление предварительного расследования по уголовным делам [1, с. 6]. При расследовании преступлений координатором взаимодействия будет выступать лицо, в производстве которого находится уголовное дело, т. е. следователь, поскольку именно он несёт персональную ответственность за принимаемые решения и, соответственно, результат расследования. Содержание взаимодействия будет определяться в зависимости от преследуемой цели. В одних случаях целью может являться успешное проведение какого-либо следственного действия, в других – поиск и обнаружение скрывшегося подозреваемого (обвиняемого) [2, с. 491].

Так, взаимодействие следователя с подразделениями Госавтоинспекции может осуществляться по следующим направлениям:

1. Непосредственно на месте происшествия (*например при ДТП*), где сотрудники Госавтоинспекции могут оказывать помощь во временном ограничении движения транспортных средств на момент производства следователем осмотра места происшествия. Помимо этого, сотрудниками рассматриваемого подразделения может быть оказана помощь следователю при составлении протокола осмотра места происшествия и схемы к нему, которая будет заключаться в следующем: производство необходимых замеров (*к примеру, длины тормозного пути транспортного средства и др.*).

2. Участие инспекторов рассматриваемого подразделения при проведении следственных действий, таких как проверка показаний на месте либо следственный эксперимент. В этом случае сотрудники ДПС оказывают свою помощь только в ограничении движения на определённом участке местности на время производства следственного действия. Если в первом случае экипаж ДПС направляется на место совершения ДТП оперативным дежурным соответствующего подразделения, то в данной ситуации необходимо заблаговременное направление запроса руководителю подразделения Госавтоинспекции, чтобы он поручил сотрудникам обеспечить производство запланированного следственного действия.

Рассмотренные направления взаимодействия в большинстве своём реализуются при расследовании преступлений «против безопасности движения и эксплуатации транспорта». Однако взаимодействие следователя с подразделениями Госавтоинспекции не ограничено лишь расследованием преступлений в сфере ДТП.

Так, помимо перечисленного выше, можно выделить ещё некоторые направления взаимодействия следователя с рассматриваемыми подразделениями в рамках производства по уголовному делу. К таковым относятся:

- осуществление совместной деятельности по розыску либо же доставлению подозреваемого (обвиняемого). К примеру, следователю может быть известно транспортное средство, на котором передвигается объявленный в розыск либо уклоняющийся от явки подозреваемый (обвиняемый), которое он включает в розыскную ориентировку наряду с приметами разыскиваемого. И в случае обнаружения такого лица либо транспортного средства сотрудники Госавтоинспекции вправе доставить его в пункт полиции с уведомлением лица, инициирующего ориентировку;

- при реализации меры процессуального принуждения в виде наложения ареста на имущество. Следователь после получения соответствующего постановления суда и составления протокола о наложении ареста на транспортное средство с наложением ограничений в виде запрета отчуждения (дарения, продажи и т. д.) направляет копии документов в подразделение Госавтоинспекции, сотрудники которого вносят полученные сведения в соответствующую базу, что в последующем сможет предотвратить дальнейшие действия (*продажу, дарение и т. д.*) с арестованным транспортным средством, поскольку все регистрационные действия (*снятие или постановка на учёт*) происходят исключительно через подразделения Госавтоинспекции.

Резюмируя вышесказанное, в качестве выводов выделим следующее:

1. Координатором взаимодействия с рассматриваемыми подразделениями будет выступать следователь, поскольку в его производстве находится уголовное дело и за ход расследования он несёт персональную ответственность;

2. Взаимодействие следователя с подразделениями Госавтоинспекции может осуществляться при расследовании любого вида преступлений;

3. К распространённым направлениям взаимодействия следователя с сотрудниками Госавтоинспекции можно отнести следующие:

- непосредственно на месте совершения ДТП;
- при проведении следственных действий, таких как осмотр места происшествия, проверка показаний на месте, следственный эксперимент;
- при розыске и (или) доставлении подозреваемого (обвиняемого);
- при реализации иных мер процессуального принуждения.

Следует отметить, что в рамках настоящей статьи были рассмотрены не все возможные направления взаимодействия лиц, осуществляющих предварительное расследование по уголовному делу с сотрудниками ГАИ. Сделан акцент лишь на некоторых из них, поскольку в зависимости от ситуации, сложившейся в ходе производства по конкретному уголовному делу, направления взаимодействия могут быть совершенно различными – начиная от совместного осмотра места происшествия и заканчивая совместной профилактической деятельностью.

1. Бекетов М. Ю. Следователь органов внутренних дел и милиция: взаимодействие при расследовании преступлений: учебное пособие. М.: Щит, 2004.

2. Аверьянова Т. В., Белкин Р. С., Корухов Ю. Г., Россинская Е. Р. Криминалистика: учебник для вузов / под ред. заслуженного деятеля науки Российской Федерации, профессора Р. С. Белкина. М.: НОРМА, 2002.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Назарова Мария Денисовна. Преподаватель кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: совместная деятельность, взаимодействие, подразделения Госавтоинспекции, лицо, осуществляющее предварительное расследование, следственные действия.

Некрасова А. А.

ОСОБЕННОСТИ ОКАЗАНИЯ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ УКЛАДОК ПЕРВОЙ ПОМОЩИ ДЛЯ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

В данной статье рассматриваются особенности оказания первой помощи с использованием укладок первой помощи сотрудниками Госавтоинспекции, а также важность их подготовки и осведомлённости о современных методах и средствах оказания первой помощи.

Оказание первой помощи в экстренных ситуациях, особенно связанных с дорожно-транспортными происшествиями (далее – ДТП), имеет неоспоримо большое значение для снижения уровня смертности и уменьшения тяжести их последствий. Сотрудники Госавтоинспекции играют ключевую роль в поддержании жизненно важных функций организма пострадавших до прибытия скорой помощи, так как зачастую первыми оказываются на месте происшествия.

По данным официальной статистики, в 2024 году в России произошло более 119 тысяч ДТП, в которых погибли свыше 13 тысячи человек, а более 149 тысяч получили различные травмы. Незначительное снижение количества ДТП по сравнению с аналогичным периодом 2023 года (132 466), а следовательно, и числа погибших (14 504) и раненых (166 500) указывает на необходимость эффективного и быстрого проведения комплекса мероприятий по оказанию первой помощи на месте происшествия, особенно в условиях ограниченного времени. Именно эти действия могут оказать решающее влияние на исход ситуации [1].

Высокий уровень совершения ДТП в России требует от сотрудников Госавтоинспекции оперативного реагирования на получение гражданами различных повреждений по прибытии на место происшествия, а также предполагает наличие у них не только теоретических знаний, но и практических навыков по оказанию первой помощи с использованием медицинских изделий и подручных

средств. В таких условиях наличие хорошо укомплектованных упаковок первой помощи и умения по их использованию сотрудниками Госавтоинспекции могут значительно увеличить шансы на спасение жизни пострадавших.

Приказом Министерства здравоохранения Российской Федерации от 26 апреля 2024 г. № 207н «Об утверждении требований к комплектации аптечек и упаковок для оказания первой помощи с применением медицинских изделий сотрудниками полиции» была утверждена и введена в таблицу положенности упаковки для оказания первой помощи с применением медицинских изделий пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях сотрудниками Государственной инспекции безопасности дорожного движения (далее – упаковка) [2]. Упаковка должна размещаться в автомобиле сотрудника Государственной инспекции безопасности дорожного движения. Также данным приказом утверждена упаковка для оснащения мотоцикла сотрудника Госавтоинспекции.

В состав упаковки входят как медицинские изделия, а именно: средства для остановки кровотечений (жгуты кровоостанавливающие и жгуты типа «турникет-закрутка», бинты марлевые медицинские стерильные, пакеты перевязочные индивидуальные стерильные в герметичной оболочке с двумя подушечками), перевязочные материалы и средства для обработки ран (лейкопластыри бактерицидные и рулонные, салфетки марлевые медицинские стерильные, салфетки антисептические), перчатки и маски медицинские, бинты эластичные, средства для проведения искусственного дыхания (дыхательный мешок для проведения искусственного дыхания), набор для оказания помощи при ожогах и травмах (комплекты шин иммобилизационных, воротники-шины шейные для взрослых и детей, покрывала спасательные изотермические, ножницы), так и немедицинские: инструкция по оказанию первой помощи, блокнот, маркер чёрный (синий), карандаш, очки или экран защитный для глаз, сумка (подсумок, чехол, контейнер, футляр, мешок полиэтиленовый с зажимом).

Изучение и практическое применение средств, входящих в состав упаковки, позволяют сотрудникам Госавтоинспекции грамотно и умело применять их для оказания первой помощи лицам, пострадавшим в ДТП.

Пострадавшему с артериальным кровотечением из магистральной артерии следует применить метод прижатия сосуда пальцами, предварительно надев медицинские перчатки, либо путём наложения кровоостанавливающего жгута на 10–15 см выше места ранения с обязательным указанием времени наложения на записке или на открытых частях тела, в основном на лбу. В случаях получения пострадавшим поверхностных ран и отсутствия обильного кровотечения из них накладываются давящие повязки из стерильных салфеток, которые фиксируются бинтом либо лейкопластырем.

При отсутствии у пострадавшего признаков дыхания (грудная клетка не выполняет дыхательные движения, воздух из носовой или ротовой полости не выходит) сотрудники Госавтоинспекции проводят сердечно-лёгочную реанимацию при помощи дыхательного мешка для проведения искусственного дыхания (мешок «Амбу»).

При наличии различных травм (ожогов, ушибов, переломов, вывихов) необходимо применить гипотермический пакет для уменьшения боли и отёка в месте повреждения.

В случае получения пострадавшим скелетной травмы, например: повреждения шейного отдела позвоночника, перелома рёбер или конечностей, что зачастую является последствием участия в ДТП, необходимо провести фиксацию повреждённого участка тела для уменьшения его подвижности и болевого синдрома. Для этого сотрудниками Госавтоинспекции используются шины иммобилизационные, бинт эластичный и воротник-шина из укладки.

В зависимости от погодных условий в целях предотвращения переохлаждения пострадавшего, а также для проведения противошоковых мероприятий сотрудники Госавтоинспекции используют покрывало спасательное изотермическое, которым накрывают пострадавшего серебристой стороной к телу, а для защиты от перегрева – золотой стороной. Лицо пострадавшего остаётся открытым, концы покрывала загибают и закрепляют [3].

После использования изделий медицинского назначения и прочих средств для оказания первой помощи пострадавшим при ДТП, находящихся в упаковке, сотрудники Госавтоинспекции должны принять меры по сбору и утилизации отходов, поместив их в мешок полиэтиленовый с зажимом.

Данный состав укладки значительно шире аптечки первой помощи автомобильной и позволяет сотрудникам Госавтоинспекции более эффективно оказывать первую помощь пострадавшим непосредственно на месте ДТП.

При наличии необходимых материалов эффективное использование упаковок первой помощи требует от сотрудников Госавтоинспекции регулярного обучения, так как это повышает уверенность в действиях в экстренных ситуациях.

Анализ уровня подготовки сотрудников Госавтоинспекции показывает, что, несмотря на наличие программ повышения квалификации, многие из них не имеют достаточных знаний и навыков для оказания первой помощи. Данные проведенных опросов среди сотрудников, прибывающих на обучение по программам повышения квалификации в Краснодарский университет МВД России, подтверждают, что более 70 % не проходили курсы подготовки по первой помощи более двух лет, что значительно снижает их готовность к действию в чрезвычайной обстановке.

В связи с этим в качестве рекомендаций по повышению уровня подготовленности сотрудников Госавтоинспекции к оказанию первой помощи при ДТП с использованием упаковок первой помощи необходимо:

1. Включить и организовать в рамках проведения служебной подготовки дополнительные практические занятия для сотрудников Госавтоинспекции по оказанию первой помощи с приглашением практических медицинских работников или преподавателей, обучающих приемам оказания первой помощи.
2. Своевременно обновлять упаковки первой помощи с учётом новых комплектаций и требований.
3. Разработать чёткие алгоритмы действий по использованию упаковок первой помощи в зависимости от типа травмы.

Оказание первой помощи с использованием упаковок первой помощи является неотъемлемой частью работы сотрудников Госавтоинспекции. Их своевременные и грамотные действия могут спасти множество жизней в условиях ДТП. Для этого необходимо постоянно совершенствовать систему подготовки сотрудников, развивать их знания и навыки, а также поддерживать тесное взаимодей-

ствие с медицинскими службами. Только комплексный подход позволит повысить эффективность оказания первой помощи и снизить тяжесть последствий ДТП для пострадавших.

1. Официальный сайт ГУ ОБДД МВД России [Электронный ресурс]. URL: <https://support@stat-gibdd.ru>.
2. Об утверждении требований к комплектации аптек и упаковок для оказания первой помощи с применением медицинских изделий сотрудниками полиции [Электронный ресурс]: приказ Министерства здравоохранения Рос. Федерации от 26 апреля 2024 г. № 207н. Доступ из справ.-правовой системы «ГАРАНТ».
3. Тузов А. И., Власенко Е. Е. Основы оказания первой помощи сотрудниками органов внутренних дел: учебно-практическое пособие. 2-е изд., перераб. Краснодар: Краснодарский университет МВД России, 2023. 114 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Некрасова Анна Александровна. Преподаватель кафедры безопасности дорожного движения.

Краснодарский университет МВД России.

350005, Российская Федерация, г. Краснодар, ул. Ярославская, 128.

Ключевые слова: оказание первой помощи, укладка для оказания первой помощи с применением медицинских изделий сотрудниками полиции, сотрудники Госавтоинспекции.

Новгородов Д. А.

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ПОСРЕДСТВОМ КАРПУЛИНГА И РАЙДШЕРИНГА

В статье рассматриваются общие аспекты регулирования карпулинга и райдшеринга как современных моделей пассажирских перевозок. Автор анализирует позиции исследователей, ключевые тенденции и вызовы, связанные с внедрением этих сервисов в транспортную систему, а также предлагает направления для дальнейшего развития правовой базы.

В настоящее время вопросы правового регулирования пассажирских перевозок посредством карпулинга и райдшеринга являются достаточно актуальными, так как с развитием современных информационных технологий и мобильных приложений, таких как BlaBlaCar, Яндекс.Попутка и других, карпулинг и райдшеринг становятся более популярными. Люди всё чаще выбирают эти формы транспорта как альтернативу личным автомобилям, общественному транспорту и такси.

Несмотря на популярность, карпулинг и райдшеринг пока недостаточно регулируются законодательством. Это создаёт неопределённость в отношении статуса водителей, их ответственности перед пассажирами, а также налоговых и страховых вопросов. Отсутствие чётких правил может привести к юридическим проблемам как для водителей, так и для пассажиров.

Стоит отметить, что такси представляет собой вид коммерческой деятельности, оно предназначено для перевозки пассажиров и багажа по маршруту, определённом заказчиком, за плату.

В отличие от такси, райдшеринг и карпулинг позиционируются в обществе не как коммерческая деятельность, а как некая «социальная и экологическая миссия», призванная снизить загруженность улично-дорожной сети, уменьшить выбросы углекислого газа, снизить затраты на поездку и т. п. [1, с. 92]

Райдшеринг (от англ. Ride – поездка и share – делиться) [2, с. 23] представляет собой форму совместного использования транспортных средств, при которой несколько человек объединяются для поездки на одном автомобиле. Этот термин часто используется как синоним карпулингу, но с акцентом на использование мобильных приложений и платформ для поиска попутчиков и позволяет водителю получить доход от поездок по своим делам.

В свою очередь, карпулинг, или карпул (от англ. car – автомобиль и pool – объединение) [3, с. 3], – это форма совместного использования автомобиля, когда несколько человек объединяются для поездки на одном транспортном средстве. Например, когда знакомые люди или коллеги договариваются вместе ездить на работу или учёбу, чтобы сэкономить на бензине и уменьшить количество машин на дороге. Это часто бывает неформальной договорённостью между друзьями или соседями.

Таким образом, райдшеринг и карпулинг – это схожие концепции, но с разными акцентами. Карпулинг чаще рассматривается как безвозмездная деятельность, в то время как райдшеринг может включать некоторые элементы коммерческой деятельности.

Следует отметить, что в законодательстве нашей страны такие понятия, как карпулинг и райдшеринг, отсутствуют, следовательно, нет и правовой регламентации указанной деятельности.

Отметим, что при любых перевозках безопасность пассажиров является ключевым аспектом, который требует внимания. В отличие от коммерческих перевозок, где существуют строгие требования к лицензированию и страхованию, карпулинг и райдшеринг часто остаются вне правового поля. Это может создавать риски для пассажиров, особенно в случае аварий или других происшествий.

В этой связи вопросы правовой природы райдшеринговых и карпулинговых правоотношений являются дискуссионными в юридической науке.

В настоящее время в сфере перевозок пассажиров появился новый сервис – совместные поездки с использованием личных транспортных средств с компенсацией части расходов водителя. Но никакого нормативного правового регулирования такие перевозки сегодня не имеют. Поэтому к ответственности в случае оказания некачественной услуги привлечь некого.

В. В. Курганов считает, что в связи со сложившейся правовой неопределённостью государство самоустранилось от регулирования рассматриваемых

правоотношений и такое положение является неверным ввиду особой общественной значимостью рассматриваемых правоотношений. Правоприменители вынуждены к указанным правоотношениям применять нормы гражданского законодательства, которые регулируют иные договоры и имеют косвенное отношение к совместным перевозкам, где попутчики компенсируют часть расходов на поездку [2, с. 25].

В своей работе М. А. Рожкова указывает, что регулирование указанных отношений не требует обширного правового регулирования – целесообразно лишь определить, что они собой представляют и какие перевозки подпадают под эти понятия, условия их осуществления, а также состав компенсации и её пределы [3, с. 8].

В свою очередь, А. С. Ермаганбетов считает, что необходимо законодательно закрепить понятие карпулинга и райдшеринга, приравняв их на начальном этапе к понятию агрегатора информации. Благодаря такому решению указанная деятельность в России будет подпадать под действующее законодательство, что, в свою очередь, выступит гарантом обеспечения прав лиц, использующих сервисы поиска попутчиков [4, с. 167].

Таким образом, мы видим, что нормативное регулирование карпулинга в России пока находится на стадии формирования, поскольку этот вид перевозок занимает промежуточную позицию между личным использованием транспортного средства и коммерческими перевозками пассажиров. Карпулинг чаще всего рассматривается как некоммерческая деятельность, где водители и пассажиры совместно делят транспортные издержки. Однако в некоторых случаях райдшеринг может рассматриваться как предпринимательская деятельность, если перевозка осуществляется систематически и приносит доход водителю.

В этой связи мы можем согласиться с большинством специалистов, которые склоняются к мнению о необходимости закрепления таких понятий, как «карпулинг» и «райдшеринг», в отечественном законодательстве.

Кроме этого, следует учитывать и международный опыт, так как многие страны уже разработали нормативные акты, регулирующие карпулинг и райдшеринг. Изучение международного опыта может помочь России создать эффективные и справедливые правила, которые будут учитывать местные особенности и потребности.

Подводя итог, можно с уверенностью утверждать, что тема регулирования карпулинга и райдшеринга актуальна и важна для развития устойчивой транспортной системы, обеспечения безопасности пассажиров и адаптации к современным технологическим изменениям. Разработка и внедрение соответствующих нормативных актов помогут создать условия для безопасного и эффективного использования таких форм транспорта.

1. Затолокин А. А. О государственном контроле за автомобильными поездками, при которых пассажиры компенсируют часть расходов (карпулинг, райдшеринг) // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2018. № 3 (41). С. 91–94.

2. Курганов В. В. Райдшеринг: правовые проблемы и попытки государственного регулирования // Юридические науки: актуальные вопросы теории и практики:

сборник статей VIII Международной научно-практической конференции. Пенза, 2024. С. 23–26.

3. Рожкова М. А. Что не так с законопроектом о карпулинге? // Хозяйство и право. 2020. № 5 (520). С. 3–12.

4. Ермаганбетов А. С. «Райдшеринг» и «карпулинг» (понятие, проблемы и перспективы административно-правового регулирования) // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2020. № 1 (3). С. 163–168.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Новгородов Дмитрий Александрович. Старший преподаватель кафедры административного права и административной деятельности полиции.

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

143103, Российская Федерация, Московская обл., Рузский г. о., п. Старотеряево, тер. МОФ МосУ имени В. Я. Кикотя, 1.

Ключевые слова: карпулинг, райдшеринг, перевозка пассажиров, водитель, транспорт, попутчик, право.

Ноговицина Е. Н.

ВОПРОСЫ МЕЖВЕДОМСТВЕННОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ ПРИ ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРСКИХ И ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Межведомственное взаимодействие в сфере перевозочного процесса является важным компонентом обеспечения безопасности на транспорте, особенно когда речь идёт о пассажирских и грузовых перевозках автомобильным транспортом. В условиях современного общества, где автомобильный транспорт играет ключевую роль в обеспечении мобильности населения и функционировании экономики, вопросы безопасности приобретают особую значимость. Ежедневно по дорогам передвигаются миллионы автомобилей, перевозящих как пассажиров, так и грузы, что создаёт множество потенциальных рисков, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, нарушениями правил перевозки и техническими неисправностями транспортных средств.

В целях сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения и минимизации последствий от ДТП межведомственное взаимодействие структур, отвечающих за организацию и осуществление безопасных перевозок грузов и пассажиров, имеет немалое значение. В этой связи возникает необходимость повышения эффективности рассматриваемой деятельности.

Возрастающий объём пассажирских и грузовых перевозок, особенно в условиях урбанизации и увеличения интенсивности дорожного движения, требует разработки новых подходов к межведомственному сотрудничеству и повышению ответственности всех участников перевозочного процесса. Несмотря на действующее нормативное правовое обеспечение и принимаемые государством меры, направленные на урегулирование автотранспортной деятельности, в данной сфере общественных отношений возникает немало вопросов и проблем. Подобные факты связаны с недостаточной координацией действий среди уполномоченных лиц и структур, ответственных за перевозочный процесс и осуществляющих контрольно-надзорные функции за перевозкой пассажиров и грузов. Такое положение дел является следствием отсутствия единых стандартов контроля и профилактики, а также дефицита ресурсов, необходимых для реализации планируемых комплексных мероприятий.

Разрабатываемые и применяемые на сегодня законы и подзаконные акты, регулирующие автотранспортную перевозочную деятельность, едины как для юридических лиц, так и индивидуальных предпринимателей. Основой являются требования Гражданского кодекса Российской Федерации (часть вторая, глава 40 «Перевозка») от 26 января 1996 года № 14-ФЗ (в ред. от 13 декабря 2024 года); федеральных законов, указов Президента РФ, постановлений Правительства, уставов и других нормативных правовых актов федеральных и местных органов исполнительной власти.

Документом, регламентирующим деятельность субъектов автомобильного транспорта и отношения между ними, является Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта. В уставе содержатся положения и правила, регламентирующие пользование автомобильным транспортом, вопросы организации и планирования перевозок пассажиров и грузов, расчётов за услуги автотранспортных предприятий, ответственности автотранспортных предприятий, грузоотправителей, грузополучателей, пассажиров и др. [1]

Положения и требования устава находят своё конкретное отражение в правилах перевозок грузов [2] и пассажиров [3] и других нормативных документах, разрабатываемых как на федеральном, так и региональном уровне.

Естественно, что произошедшие за последние годы экономические и правовые преобразования привели к тому, что некоторые положения этого документа перестали соответствовать современной ситуации и требованиям. В то же время устав остаётся основным документом, определяющим отношения между сторонами перевозочного процесса грузов и пассажиров, и используется при разрешении между ними конфликтных ситуаций [4].

Одной из проблем в перевозочном процессе, которая влияет на безопасность дорожного движения и вызывает особую обеспокоенность, является состояние аварийности при осуществлении пассажирских перевозок. Исходя из ежегодного анализа дорожно-транспортного травматизма, в результате дорожно-транспортных происшествий погибает и получает ранения немалое число пассажиров, перемещающихся на автомобильном транспорте.

Так, в 2023 году на территории Российской Федерации произошло 46 134 учётных ДТП (+2,3 %), в которых погибли 4 003 (+6,9 %) и ранены 60 666 (+1,7 %) пассажира, из них: наблюдалось увеличение на 8,1 % (7 750) количества ДТП с уча-

ствием автобусов, раненых – на 5,8 % (11 539), при этом число погибших снизилось на 2 % (590), а тяжесть последствий от ДТП с участием автобусов снизилась и составила 4,9 (в 2022 году – 5,2).

Показатель аварийности с участием автобусов, эксплуатируемых субъектами различных форм собственности, показал, что наибольшее количество ДТП – 5 173 (66,7 %) и число погибших – 351 (59,5 %) – пришлось на автобусы, эксплуатируемые юридическими лицами, тяжесть последствий составила – 4,5. Процент автобусов, эксплуатируемых физическими лицами, составил 12,3 % (953) от всех происшествий с участием автобусов, на них пришлось 19,8 % (117) погибших, тяжесть последствий составила 6,7.

Доля ДТП с участием автобусов, эксплуатируемых и зарегистрированных на индивидуальных предпринимателей, составила 14,1 % (1 096), а доля погибших – 18,6 % (110). Как писал в своей статье П. Г. Андреев, причины, по которым возникают ДТП с участием автобусов, сводятся к нарушениям установленных Правил дорожного движения, допускаемым водителями автобусов, среди которых наиболее часто встречающиеся – нарушение скоростного режима и неправильный выбор дистанции [8].

Водители автобусов, находящихся в эксплуатации юридическими лицами, были наименее склонны к нарушениям, приводящим к ДТП, их коэффициент виновности составил 45,3. Коэффициент виновности в ДТП водителей автобусов, эксплуатируемых индивидуальными предпринимателями, составил 51,9 [5].

За 9 месяцев 2024 года произошло 32 476 учётных ДТП (-4,8 %), в которых погибли 2 816 (-3,7 %) и ранены 42 536 (-5,2 %) пассажиров, из них: количество ДТП по вине водителей, управляющих автобусами, уменьшилось на 3 % (2 557), как и число раненных в них на – 2,6 % (3 796), однако число погибших увеличилось на 34,8 % (155). Данные ДТП составили 3 % от всех происшествий по вине водителей транспортных средств, погибшие – 1,7 % от всех погибших по вине водителей, раненные – 3,5 % [6].

По данным ГУОБДД МВД РФ, на территории Российской Федерации за январь 2025 года было совершено 236 ДТП по вине водителей автобусов (снижение к АППГ на 5,6 %), в которых погибли 17 чел. (снижение к АППГ на 55,3 %), ранены – 367 чел. (снижение к АППГ на 18,1 %). Тяжесть последствий от ДТП составила 4,4 [7].

Приведённая статистика свидетельствует о том, что в целом за анализируемые годы на территории Российской Федерации наблюдается частичная переходная нестабильность показателей состояния дорожно-транспортного травматизма пассажиров автотранспортных средств. Где несоблюдение требований законодательства, направленного на обеспечение безопасности дорожного движения водителями транспортных средств, зарегистрированных на индивидуальных предпринимателей и физических лиц, чаще всего приводит к ДТП различной степени тяжести, чем юридическими лицами.

Безусловно, перевозки пассажиров требуют от водителей высокого профессионализма, знаний требований нормативных правовых актов, умений владеть основами управления транспортными средствами соответствующей категории и подкатегории, знать и соблюдать требования правил дорожного движения, правила пе-

ревозок и лицензионных требований на осуществление данной деятельности, технической эксплуатации транспортных средств и т. д.

Актуальность темы обусловлена необходимостью повышения эффективности взаимодействия между различными ведомствами, включая Госавтоинспекцию, органы исполнительной власти, транспортные компании и образовательные учреждения. Несмотря на существующие нормативно-правовые акты и меры, направленные на обеспечение безопасности перевозок, на практике возникают многочисленные проблемы, связанные с недостаточной координацией действий, отсутствием единых стандартов контроля и профилактики, а также ограниченными ресурсами для реализации комплексных мероприятий.

Отдельного внимания заслуживает проблема перевозки детей, так как недостаточная оснащённость транспортных средств специализированными удерживающими устройствами, несоблюдение правил перевозки и низкий уровень информированности населения о требованиях безопасности создают серьёзные угрозы для жизни и здоровья детей. Сложившаяся ситуация требует не только усиления контроля со стороны Госавтоинспекции, но и активного вовлечения других ведомств и организаций в процесс обеспечения безопасности перевозки пассажиров и грузов.

Таким образом, работа по повышению безопасности пассажирских перевозок должна быть продолжена по следующим направлениям:

- 1) дальнейшее совершенствование законодательства в сфере пассажирских перевозок;
- 2) усиление ответственности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей за правонарушения в сфере пассажирских перевозок;
- 3) расширение контрольных и надзорных полномочий Госавтоинспекции за техническим состоянием транспортных средств, находящихся в эксплуатации;
- 4) углубление межведомственного взаимодействия Госавтоинспекции с Ространснадзором и другими государственными органами по вопросам безопасности пассажирских перевозок и контроля за техническим состоянием транспортных средств.

1. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 21 декабря 2020 г. № 2200 (в ред. от 30 декабря 2022 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 1 октября 2020 г. № 1586 (в ред. от 23 марта 2024 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. Шаршембиева Н. Т., Асанбеков К. А., Сутормин Е. А., Бабилов Д. Б. Нормативно-правовое обеспечение перевозок грузов и пассажиров // Инновационное развитие техники и технологий наземного транспорта: V Всероссийская научно-

практическая конференция (Екатеринбург, 15 декабря 2023 г.). Екатеринбург: Издательство Уральского университета, 2024. С. 73–79.

5. Баканов К. С., Ляхов П. В., Айсанов А. С., Никулин Е. Д., Исаев М. М., Коблов П. С., Царегородцева Е. А., Смирнов И. А., Наумов С. Б. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 154 с.

6. Баканов К. С., Ляхов П. В., Айсанов А. С., Исаев М. М., Коблов П. С., Никулин Е. Д., Царегородцева Е. А., Смирнов И. А., Наумов С. Б., Гавриленко А. А. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2024 года: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 41 с.

7. Состояние аварийности на лицензируемом пассажирском автотранспорте в Российской Федерации за январь 2025 года [Электронный ресурс]. URL: <https://rostransnadzor.gov.ru/documents/5520?ysclid=m88oiugufk174241015>.

8. Литвинов А. В., Андреев П. Г. К вопросу безопасности перевозки пассажиров общественным транспортом // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2024. № 3 (100). С. 85–92. EDN GSBOXV.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Ноговицина Елена Николаевна, преподаватель-служащий кафедры организации деятельности ГИБДД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российской Федерации, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: межведомственное взаимодействие, аварийность, обеспечение безопасности, дорожное движение, перевозка пассажиров, перевозка грузов, Госавтоинспекция.

Павлова Е. В.

РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ АНАЛИЗ ОРГАНИЗАЦИИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИИ С ИНСТИТУТАМИ ГРАЖДАНСКОГО ОБЩЕСТВА

Проведён ретроспективный анализ становления и развития организации взаимодействия Госавтоинспекции МВД России (далее – ГАИ) с общественными объединениями и гражданами по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения. Выявлены основные исторические этапы развития такого сотрудничества, предложенная периодизация свидетельствует о цикличности развития рассматриваемого направления деятельности. Автором предложены отдельные элементы трансформации в современную действительность.

Посторонние правового, демократического государства невозможно без участия граждан в становлении его основных институтов; отметим, что это все-

гда взаимовыгодный процесс, который благотворно влияет на те сферы, где присутствует совместная деятельность государства и общества.

В современный исторический период Российской Федерацией особое внимание уделяется выполнению задач по обеспечению безопасности на дорогах. Одновременно с планированием обязательств по данному вопросу государство рассматривает всесторонние отношения с гражданским обществом, различными общественными организациями и формированиями, находит консенсус в обсуждении поставленных задач, ищет всевозможные пути для её выполнения и дальнейшего продвижения [1]. Тема безопасности дорожного движения довольно острая на сегодняшний день и требует в первую очередь понимания и поддержки всего гражданского общества.

Следует отметить, что руководство страны всегда акцентировало внимание на необходимости консолидации усилий граждан и государства по обеспечению безопасности дорожного движения. В частности, в марте 2025 года состоялось расширенное заседание коллегии Министерства внутренних дел, на котором глава нашего государства обратился к сотрудникам ГАИ с предложением более активно применять передовые технологии безопасности с целью уменьшения аварийных ситуаций и улучшением общей системы безопасности на дорогах и обозначил ориентиры на эффективное сотрудничество государства со всеми субъектами профилактики дорожного травматизма [2].

Изучая вопрос безопасности дорожного движения, полагаем целесообразным остановиться на исторических аспектах взаимосвязи общества и Госавтоинспекции, проанализировать опыт взаимодействия и оценить полученные результаты их работы, принять во внимание все плюсы и минусы совместного решения задач и вопросов в обеспечении безопасности дорожного движения.

Проанализируем отдельные значимые вехи рассматриваемого вида деятельности.

В начале прошлого столетия сформировалось Российское автомобильное общество (РАО), которое популяризировало автомобильный транспорт, принимало усилия по организации сотрудничества с аналогичными сообществами за рубежом. Особые достижения РАО демонстрировало в период Великой отечественной войны, помогая эвакуировать раненых советских бойцов.

Следующим важным этапом становления взаимодействия Госавтоинспекции и населения стал 1927 год – год создания добровольного общества «Автодор». Данное общество особое внимание уделяло развитию дорожной структуры, комфорта водителей при использовании российских дорог [3, с. 360]. В 1928 году стал выходить журнал «За рулём», который освещал новинки отечественного автомобильного строения, отдельные юридические нюансы, связанные с эксплуатацией транспорта [4, с. 28]. Он знакомил читателей с интересными научными решениями по дорожному строительству и техническими разработками автотранспорта.

Опираясь на помощь других отделений в различных регионах, «Автодор» осуществлял большую агитационную работу, которая заключалась в заинтересованности населения пользоваться автомобилями, посещать курсы по обучению вождения и навыкам по обслуживанию и ремонту машин; немаловажная часть

занятий касалась изучения правил дорожного движения и их пропаганды как основы безопасного вождения и исключения неприятных моментов на дороге.

Организация «Автодор» оказывала большую поддержку в осуществлении различных мероприятий, выставок и пропаганды безопасности на дорогах. Региональные отделения общества по всей территории СССР проводили массовое обучение населения правилам дорожного движения и популяризации авто- и мотоспорта.

В начале 30-х годов XX века «Автодор» вместе с советской армией проводил работу по обучению военнообязанных. Также проходили занятия с призывниками [5, с. 321].

Нельзя не упомянуть и добровольные народные дружины, которые в советские годы получили значительное распространение, в том числе и в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

В 1973 году сформировалось общество любителей автомобильного транспорта – Всероссийское добровольное общество автомotoлюбителей (ВДОА), основные задачи и функции данного объединения заключались в следующем:

- опираясь на свои возможности, вести активную просветительскую и профилактическую работу по организации безопасного движения, осуществлять планирование различных организационных мероприятий по пропаганде изучения правил дорожного движения;

- знакомить гражданское население с уже накопленным опытом в нашей стране и за рубежом в сфере обеспечения безопасности пешеходов и водителей, развивать интерес у людей к изучению правил поведения на дорогах;

- повышать интерес будущих водителей к изучению новых правил и мер во избежание дорожно-транспортных происшествий, постоянно повышать их уровень квалификации, вести разностороннюю образовательную и воспитательную работу [6, с. 266].

Работа Всероссийского добровольного общества основывалась на нормативных актах, а главным документом их деятельности был Указ Президиума Верховного Совета СССР от 20.05.1974 «Об основных обязанностях и правовых добровольных народных дружин по охране общественного порядка», в соответствии с которыми основными задачами добровольных народных дружин являлись охрана прав и законных интересов граждан, охрана общественного порядка, а также предупреждение и пресечение правонарушений» [7, с. 36].

Проведя анализ их деятельности, можно сделать вывод, что совместная работа общественности и органов по обеспечению правопорядка получала высокую оценку и значительно понижала уровень аварийности. Тесное направленное взаимодействие создало оптимальные условия для постоянной профилактической работы с пешеходами и водителями по проблеме ДТП.

Дополнительно дружинники проводили информационно-образовательную работу, находили индивидуальные подходы к вопросам обеспечения информацией, вели разъяснительные беседы с трудовыми коллективами по формированию устойчивых понятий о правилах безопасности. Активно практиковали патрулирование и дежурство на постах [8].

Члены Всероссийского добровольного общества осуществляли совместную деятельность с отдельными подразделениями Госавтоинспекции по обеспе-

чению охраны порядка. Руководствуясь своими должностными обязанностями и рабочими инструкциями, сотрудники ГАИ совместно с дружинной осуществляли различные мероприятия, в основном их роль сводилась к просветительской деятельности, выезду на место аварии, оказанию первой медицинской помощи пострадавшим.

В 1973 году коллегия Министерства внутренних дел СССР совместно с Секретариатом ЦК ВЛКСМ и коллегией Министерства просвещения СССР приняла и утвердила «Положение об отрядах юных инспекторов движения (ЮИД)». Основной целью для формирования данного движения было информирование и обучение правилам поведения на дороге подрастающего поколения. Важная часть в их работе заключалась в различных формах пропаганды: спортивные мероприятия, игровые формы общения, беседы, выставки. Юные инспекторы оснащали кабинеты учебным и наглядным материалом, проводили агитационную работу вокруг детских садов и школ. Их деятельность была эффективным направлением по предупреждению аварийности и ДТП [9].

Параллельно Правительством было организовано объединение Всероссийское общество автомобилистов (ВОА), ключевые позиции в котором принадлежали гражданским лицам, цель его создания – в объединении различных форм взаимодействия с ГАИ для более эффективной работы.

В тесном взаимодействии было разработано несколько направлений по профилактике аварийности и предотвращению несчастных случаев.

Проводилась большая работа по формированию общественных автодружин, в отношении нарушителей были созданы талоны общественного предупреждения, осуществлялись воспитательные беседы, применялись различные меры образовательного воздействия с целью минимизации происшествий [10]. Всероссийское общество автомобилистов оказывало посильную помощь различным молодёжным формированиям того времени. ВОА в своей деятельности опиралось на принцип повышения правосознания у всех участников дорожного движения совместно с государственными органами власти и их региональными отделениями, повсеместно вело широкую пропаганду по важным вопросам предотвращения ДТП.

Были созданы административные комиссии и координационные советы по охране правопорядка на дорогах, в составе которых был Представитель ВОА, руководители региональных подразделений курировали работу в федеральных округах. Следует отметить, что в руководящий состав общества входили представители различных государственных органов [11].

Изучив работу Всероссийского общества автомобилистов, нужно выделить основные моменты их деятельности, изучить мнения общественности по вопросу состояния, содержания и общей инфраструктуры дорог, дать оценку техническому состоянию автопарка, прийти к общему мнению по защите законных интересов и прав всех участников движения.

Ввиду значительных изменений в современном мире данные общественные организации и объединения потеряли свою значимость. Их активная позиция была значительно сокращена, многие филиалы в дальних регионах перестали быть актуальными. Их дальнейшее существование в условиях рыночной экономики стало бесперспективным.

Вместе с тем современный период позволяет констатировать, что взаимодействие Госавтоинспекции и общественности по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения является эффективным средством профилактики нарушений правил дорожного движения, формирования нетерпимого отношения к таким проявлениям другими участниками движения, а также законопослушного поведения на дорогах.

1. Об утверждении Правил государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения органами внутренних дел Российской Федерации [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 6 августа 1998 г. № 894. Доступ из справ.-правовой системы «ГАРАНТ».
2. Расширенное заседание коллегии МВД России 5 марта 2025 г. [Электронный ресурс] / Официальный сайт Президента Российской Федерации. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/67795> (дата обращения: 07.03.2025).
3. Грановский В. А., Домбровский А. Н., Лебедев Е. А. Государственное регулирование и контроль автотранспортной деятельности: учебное пособие для вузов. Краснодар: Мир Кубани, 2008. 360 с.
4. Калюжный Ю. Н. Взаимодействие Госавтоинспекции МВД России с институтами гражданского общества и гражданами в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // МВ: Административное право и практика администрирования. 2017. № 6. С. 27–31.
5. Пеньшин Н. В. Методология обеспечения безопасности дорожного движения: учебное пособие для вузов. Тамбов: ТГТУ, 2013. 456 с.
6. Пугачев И. Н., Хомицкий М. И. Организация работы ГИБДД: учебное пособие для вузов. Хабаровск: Изд-во Тихоокеанского ГУ, 2005. 378 с.
7. Костенников М. В. Избранные научные труды по административному праву и административной деятельности полиции: сборник к 55-летию. М., 2020. С. 387.
8. Устав и положения Всероссийского Общества Автомобилистов [Электронный ресурс]. М., [2013] / Официальный сайт Всероссийского Общества Автомобилистов.
9. О Положении об отрядах юных инспекторов движения: постановление Секретариата ЦК ВЛКСМ, коллегии Министерства внутренних дел СССР, коллегии Министерства просвещения СССР от 6 марта 1973 г. № 61/3а/4км/9р-1 // Безопасность дорожного движения: сборник нормативных актов. В 2 ч. Ч. I. М., 1984. С. 177.
10. О Всероссийском Обществе Автомобилистов [Электронный ресурс]. М., 2013 / Официальный сайт «Всероссийского Общества Автомобилистов». URL: <http://www.voa.ru/index.php?id=6>.
11. Об организации Всероссийского добровольного общества автомотолюбителей: постановление Совета Министров РСФСР от 23 февраля 1973 г. № 89 // Свод законов РСФСР. 1988. Т. 7. С. 193.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Павлова Евгения Васильевна. Кандидат юридических наук, доцент. Заместитель начальника кафедры административного права и административной деятельности ОВД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, исторические этапы, общественные объединения, Госавтоинспекция, взаимодействие.

Паньков С. Л., Былинин И. А.

СОВРЕМЕННЫЕ СПОСОБЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ КОНФЛИКТА НА АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГЕ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

В современных условиях дорожного движения всё чаще встречаются случаи, когда интересы участников дорожного движения становятся объектом внимания, а некоторые резонансные дорожно-транспортные происшествия требуют детального анализа. Выбор наиболее эффективных методов организации дорожного движения позволит избежать конфликтных ситуаций на улично-дорожной сети.

В соответствии со статьёй 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», обеспечение безопасности дорожного движения представляет собой деятельность, направленную на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий.

Наиболее рациональным путём решения вопроса обеспечения безопасности дорожного движения является комплекс мер по установлению фактических причин наступления события происшествия (наличие неисправностей транспортного средства, нарушения Правил дорожного движения водителями-участниками дорожного движения, неудовлетворительное состояние проезжей части и т. д.) [1].

Указанные события наступают вследствие возникновения конфликтных ситуаций в дорожном движении. Обратимся к определению. Дорожно-транспортной ситуацией называют фрагмент дорожного движения, рассматриваемый в развитии дорожной обстановки. Обычно исследуют дорожно-транспортные ситуации, завершающиеся дорожно-транспортным происшествием (далее – ДТП) либо дорожным конфликтом, т. е. нарушением или ошибкой одного (или нескольких) участников движения, приведшим к необходимости экстренного манёвра или торможения другого (других) участника (участников) движения.

Дорожное движение – это сложный динамический процесс взаимодействия всех элементов системы «водитель – автомобиль – дорога – окружающая среда» (далее – ВАДС). Для каждого участника дорожного движения постоянно

меняется дорожно-транспортная обстановка. Некоторые из таких изменений могут привести к столкновению, наезду, опрокидыванию, к другим видам ДТП, если участник дорожного движения (субъект конфликтной ситуации) своевременно не предпримет активные действия по предотвращению подобного развития ситуации. Такие ситуации, как отмечалось выше, называются конфликтными [2]. Конфликтная ситуация для её субъекта наступает внезапно, поэтому возникновение конфликтной ситуации не является следствием действий её субъекта. Оно в большей степени зависит от действий других участников дорожного движения, схемы организации движения, геометрических параметров дороги, зоны видимости и других факторов.

В зависимости от конкретной дорожно-транспортной обстановки конфликтная ситуация может быть более или менее опасной [3]. Методика анализа конфликтов дорожного движения была изначально разработана Кристером Хайденом в Лундском университете (Швеция) в терминах определений и процедур для наблюдения конфликтов дорожного движения на перекрёстках. Паттерны дорожных конфликтов, соответствующие типам аварий, были изучены Перкинсом и Харрисом (1968). Спайсер (1971) отметил, что серьёзный конфликт определяется действиями участников движения для разрешения конфликтной ситуации и включает в себя внезапное резкое торможение и/или изменение полосы движения. Его дальнейшее исследование также определило положительную корреляцию между серьёзными конфликтами и частотой аварий на различных участках улично-дорожной сети с использованием методики анализа конфликтов дорожного движения. На основе скорости, сравнивая отчёты об авариях с травмами с наблюдаемыми серьёзными конфликтами на 50 перекрёстках, Хайден (1975) исследовал корреляцию между конфликтами и этими авариями.

Одна из самых важных проблем методики анализа конфликтов дорожного движения заключается в наблюдении и оценке степени серьёзности конфликта. Глауц (1980) провёл исследование по конфликтам в отношении разработки стандартных определений, процедур сбора данных и применения этой методики для оценки числа аварий на перекрёстке [4]. В 1985 году Миглетц указал, что методика анализа конфликтов дорожного движения может быть использована для прогнозирования дорожных аварий на основе конфликтов дорожного движения. В 2008 году ряд учёных указал, что концепция степени серьёзности конфликтов может быть использована для оценки безопасности движения на автомобильных перекрёстках [5].

Конфликт дорожного движения – это наблюдаемая ситуация, в которой два или более участника дорожного движения приближаются друг к другу в пространстве и времени в такой степени, что имеется риск столкновения, если их движение остаётся неизменным» (Амундсон и Хайден, 1977) [6].

В общем, большинство исследований показывают, что данные о конфликтах дорожного движения могут быть установлены с использованием методики анализа конфликтов дорожного движения и прогнозирования дорожных аварий. Конфликтные ситуации в дорожном движении зачастую приводят к возникновению ДТП и выступают одной из основных его причин. В этой связи актуальным представляется проведение анализа возникновения дорожно-транспортных про-

исшествий и вывода на его основе закономерностей возникновения конфликтных ситуаций.

Отметим, что деятельность по установлению фактических причин наступления события происшествия реализуется в рамках управления системой дорожного движения, которая является объектом управленческого воздействия. При определении целей и приоритетов в области обеспечения безопасности дорожного движения важнейшую роль играет информация. Сбор, учёт и анализ информации о причинах совершения дорожно-транспортных происшествий являются первой стадией управленческого процесса, на основе которой происходит дальнейшее определение целей, задач, основных направлений, способов воздействия на объект. Принятие управленческого решения на основе анализа данных является залогом его эффективности.

Осуществление указанного анализа о причинах совершения дорожно-транспортных происшествий целесообразно проводить с точки зрения взаимодействия элементов системы ВАДС. Безопасность дорожного движения зависит от надёжности входящих в систему ВАДС компонентов: организация дорожного движения рассматривается в рамках единой системы – среда движения (С). В рамках этой системы функционируют взаимозависимо друг от друга подсистемы водитель (В), автомобиль (А), дорога (Д).

С помощью теории множеств каждая из названных подсистем характеризуется комплексом показателей, функций и зависимостей, выполнение которых обязательно для обеспечения безопасности движения транспортных потоков. ВАДС взаимодействует между собой в единых областях движения [7]. Исследование ДТП путём расчленения его на отдельные элементы системы ВАДС позволяет установить взаимодействие данных элементов между собой во времени и пространстве, что, по сути, раскрывает механизм возникновения происшествия. Определение последовательности и характера влияния элементов системы ВАДС позволяет реконструировать процесс развития событий и понять, что произошло до момента ДТП и каким образом развивались события в момент происшествия, а также почему они развивались именно так.

Механизм совершения ДТП отражается видом ДТП, который в целом даёт представление о том, что произошло. Абсолютное большинство ДТП происходит по субъективным причинам полностью или частично. В том или ином объёме почти всегда присутствует вина участника происшествия. Исключения могут составлять случаи, когда аварии происходят в результате каких-то объективных и полностью не зависящих от воли человека событий: проседание асфальта под проезжающей машиной, удар молнии в автомобиль и т. п. Выбежавшее на дорогу животное, ямы и выбоины, другие внешние факторы, которые человек мог предположить и избежать, не рассматриваются как единственные причины происшествий. В лучшем случае, помимо нарушений ПДД, допущенных водителем, устанавливается, например, нарушение дорожными службами норм и правил содержания дорог. Неисправность автомобиля также не является самостоятельной причиной ДТП, так как водитель перед выездом обязан проверить и обеспечить в пути исправность транспортного средства.

Вид ДТП определяется исходя из категории участников происшествия, физического процесса их взаимодействия между собой и с объектами окружаю-

щей обстановки. Физическое выражение механизма ДТП характеризуется действием (бездействием) его участников, которые могут представлять собой манёвры транспортных средств, движение пешеходов, велосипедистов, иных лиц, перемещение объектов окружающей обстановки (например, падение дерева на транспортное средство). Характер движения транспортных средств зависит от его типа, особенностей конструкции, вида перевозимого груза (жидкий, сыпучий, негабаритный и т. д.), степени загруженности (перегруз, неравномерно распределённый или незакреплённый груз, фактическая пассажировместимость больше нормативной). Также характер движения может зависеть от дорожных условий, например: спуск или подъём, затяжной прямой участок, кривая малого радиуса с обустроенным виражом или без такового, наличие или отсутствие переходной скорости полосы, заездного кармана, наличие или отсутствие обочины с твёрдым покрытием, состояние покрытия, насыпь, выемка и т. д.

Говоря о манёврах транспортного средства, можно выделить те, которые совершены умышленно, и те, которые произошли независимо от желания водителя. К умышленным относятся такие, как начало движения, изменение скорости, торможение, остановка, перемена полосы движения, в том числе выезд на полосу встречного движения, обгоны, опережения, повороты, развороты, движение задним ходом. К независимому от водителя движению транспортного средства относится самопроизвольное качение, неуправляемое движение транспортного средства юзом или заносы, отсутствие возможности торможения или изменения положения на проезжей части. К ДТП может привести не только совершение манёвра, но и его несовершение (либо несвоевременное совершение), например: несовершение (или несвоевременное совершение) необходимого для избежания ДТП снижения скорости или, наоборот, её увеличения (например, для завершения обгона до опасного сближения со встречным транспортом, освобождения перекрёстка и т. д.), торможения либо изменения положения транспортного средства на проезжей части [8].

Рассмотрим подробнее проведение анализа ДТП, связанного с наездом на пешеходов, велосипедистов, иных участников (осуществляющих производство работ, несение службы и другую деятельность). К данному виду относятся не только случаи наезда непосредственно транспортных средств, но и когда пешеход или велосипедист натолкнулся на движущееся транспортное средство. В рассматриваемых ДТП анализируются действия всех участников (вне зависимости от степени виновности) и причины их совершения. При анализе механизма наезда на стоящее транспортное средство необходимо рассматривать не только действия водителя движущегося транспортного средства, но и условия обстановки или стоянки транспортного средства, на которое произошёл наезд. В случае если транспортное средство стояло с нарушениями, необходимо установить, явилось это следствием пренебрежения требованиями ПДД или в какой-то степени вынужденным действием. В зависимости от направления движения и манёвров транспортного средства перед ДТП столкновения подразделяются на встречные, попутные (как при совершении перестроения или поворота одного из транспортных средств, так и без такового) и поперечные (при пересекающихся направлениях движения транспортных средств или движении в перпендикулярных направлениях, в том числе при поворотах). Так же, как и при наездах на

стоящее транспортное средство, при столкновениях необходимо изучать сведения о действиях обоих водителей, скоростных и массогабаритных характеристиках их транспортных средств и об условиях, в которых было совершено происшествие.

Например, стиль вождения (движения) водителя автобуса, работающего на муниципальном внутригородском регулярном пассажирском маршруте, как правило, отличается от стиля вождения легкового такси или мототранспортного средства. К отдельной группе по механизму совершения следует относить столкновения транспортного средства с подвижным составом железнодорожного транспорта и трамваями, так как данные транспортные средства ограничены в маневрировании, имеют строго заданное направление движения по рельсам и в большинстве случаев преимущество в движении [8].

К ДТП, в которых непосредственного контакта между участниками не произошло, но транспортное средство являлось источником поражающих элементов для другого участника, можно отнести отбрасывание предмета, падение груза на другого участника дорожного движения или иное лицо, отсоединение колеса и его попадание, например, в другое транспортное средство, пешехода и т. д.

На первый взгляд, причиной таких происшествий могут быть действия (бездействие), совершённые не при ДТП (отсутствие контроля за техническим состоянием транспорта, небрежность при погрузке, нарушения правил крепления и перевозки груза), однако, например, падение контейнера из кузова может быть связано с резким манёвром или какими-либо нарушениями условий перевозки груза, а отрыв (или разрыв) колеса – как с техническими неисправностями транспортного средства (в том числе так называемыми скрытыми дефектами), так и с недостатками состояния проезжей части. Механизм совершения ДТП может представлять собой несколько последовательных фаз, которые по виду ДТП являются разными (например, столкновение с последующим наездом на пешехода). В таком случае необходимо изучать каждую фазу происшествия как самостоятельный этап и все фазы во взаимосвязи между собой как единый процесс совершения ДТП. Рассмотрение первой фазы даёт представление о первопричине возникновения происшествия, установление которой, возможно, позволило бы предотвратить ДТП. Изучение последующих фаз позволит определить условия, которые влияют на тяжесть последствий.

Однако необходимо учитывать, что в условиях городской среды максимальная пропускная способность улицы с учётом перекрёстков и иных условий не имеет прямой зависимости от расчётной скорости движения на прямом участке, а зависит в том числе от плотности потока, расчётной провозной способности, пропускной способности пересечений [9].

Таким образом, в рамках системы «водитель – автомобиль – дорога – окружающая среда» транспортное средство является потенциальным источником повышенной опасности, поэтому сотрудникам Госавтоинспекции требуются знания для качественной оценки конфликтных ситуаций между водителями и пешеходами, а также необходимо понимать системные связи между нижеперечисленными вопросами и знать, как структурировать собранную информацию и свести её в правильные выводы, которые позволяют принять меры к дальнейшему недопущению таких ситуаций.

1. Аблаев Р. Р. Импульсный метод анализа механизма дорожно-транспортного происшествия // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2020. № 4-1.
2. Еремин В. М., Королев П. Н. Компьютерные эксперименты с моделями транспортных потоков для оценки степени опасности движения на двухполосных нерегулируемых пересечениях // Транспорт: наука, техника, управление: научный информационный сборник. 2007. № 3. С. 33–34.
3. Бадалян А. М. Определение степени опасности конфликтных ситуаций в дорожном движении // Проектирование автомобильных дорог: сборник трудов МАДИИ (ГТУ). М., 2002. № 11.
4. Archer, J. Indicators for traffic safety assessment and prediction and their application in micro-simulation modelling: A study of urban and suburban intersections // Doctoral thesis, KTH, School of Architecture and the Built Environment (ABE), Transport and Economics, Traffic and Logistics.
5. Tran Quang Vuong. Traffic Conflict Technique Development for Traffic Safety Evaluation under Mixed Traffic Conditions of Developing Countries // Journal of Traffic and Transportation Engineering. 5 (2017) 228–235.
6. Селиверстов С. А. Методы организации и анализа транспортной системы мегаполиса с минимизацией уровня конфликтности дорожных ситуаций: дис. ... канд. тех. наук. СПб., 2016.
7. Сенатосенко В. А. Организация и безопасность дорожного движения: конспект лекций по курсу «Организация и безопасность дорожного движения» для студентов направления подготовки 070101 Транспортные технологии дневной и заочной форм обучения. ГВУЗ «ПГТУ», 2014. 163 с.
8. Баканов К. С., Наумов С. Б., Ляхов П. В. и др. Анализ дорожно-транспортной аварийности: методические рекомендации. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 236 с.
9. Кошкин К. А., Былинин И. А. Мероприятия по повышению уровня пропускной способности на отдельных участках улично-дорожной сети города Орла // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования: сборник материалов XVIII Международной научно-практической конференции, Орел, 25–26 апреля 2024 г. Орел: Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2024. В 2 ч. С. 221–235.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Паньков Сергей Леонидович. Начальник научно-исследовательского и редакционно-издательского отдела.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Былинин Игорь Александрович. Заместитель начальника научно-исследовательского и редакционно-издательского отдела.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: организация дорожного движения, конфликт, безопасность дорожного движения, правила дорожного движения, дорожная инфраструктура, технические средства организации дорожного движения.

Печатнова Е. В., Новиков И. А., Кирюшин И. И.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПОДГОТОВКИ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

Статья посвящена оценке и анализу особенностей подготовки сотрудников Госавтоинспекции в рамках первоначального профессионального обучения. Рассмотрено содержание специализированного раздела «Актуальные вопросы деятельности Госавтоинспекции». Проведён анализ соответствующего электронного курса, реализованного в Барнаульском юридическом институте МВД России. Предложены варианты совершенствования подготовки сотрудников Госавтоинспекции.

Предупреждение ДТП, уменьшение погибших и раненых является одной из национальных задач [1]. Важным аспектом её реализации является совершенствование подготовки сотрудников подразделений Госавтоинспекции [2], включая первоначальную профессиональную подготовку. В условиях кадрового дефицита в подразделениях Госавтоинспекции в большинстве регионов страны особую актуальность получают задачи по качественной подготовке сотрудников, впервые принимаемых на службу, обучающихся по программам первоначальной профессиональной подготовки.

В настоящее время обучение по этой программе занимает 4 месяца, из которых основная часть посвящена получению и совершенствованию навыков в сфере применения боевых приёмов борьбы, огневой и общеправовой подготовки. Для получения специализированных знаний, необходимых для прохождения службы в выбранном подразделении МВД, слушатели изучают специальный раздел «Актуальные вопросы деятельности соответствующего подразделения».

Проведён анализ программы соответствующего раздела для слушателей факультета профессиональной подготовки БЮИ МВД России по направлению Госавтоинспекция на основе соответствующего электронного курса. Её общий объём составляет 90 часов, включая 24 лекции, 6 семинаров, 44 практических занятий, 6 часов самостоятельной работы и 10 часов, направленных на проведение промежуточной аттестации. Программа включает в себя различные темы, такие как «Организация деятельности дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции», «Приёмы и способы выявления лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения, порядок документирования выявленных нарушений», «Деятельность Госавтоинспекции по направлению дорожного надзора», «Контраварийная подготовка» и другие. Наибольшее число практических занятий предусмотрено в рамках тем «Информационно-аналитическая деятельность Госавтоинспекции» (6 часов), «Практические навыки безопасного управления транспортным средством категории «В» в различных условиях» (16 ча-

сов). Достоинствами реализации программы является наличие большого количества практических заданий для каждой категории слушателей (имеющих высшее юридическое образование, имеющих высшее неюридическое образование, не имеющих высшего образования), наличие видеоматериала. Кроме того, в рамках изучения темы «Информационно-аналитическая деятельность Госавтоинспекции» предлагается отработка практических навыков работы в системе ФИС ГИБДД-М с использованием тренажёра, разработанного сотрудниками института (рис. 1) [3; 4]. Также для изучения предлагаются аналитические обзоры, подготовленные сотрудниками НЦ БДД МВД России, интерактивные ресурсы, посвящённые показателям дорожно-транспортной аварийности.

Рис. 1 – Тренажёр

Анализ тематического плана показал, что наполнение раздела «Актуальные вопросы деятельности Госавтоинспекции» соответствует базовым условиям подготовки соответствующих сотрудников. При этом следует отметить, что поставленные государством амбициозные задачи по повышению уровня безопасности дорожного движения требуют от Госавтоинспекции новых положительных результатов по снижению дорожно-транспортной аварийности. Для этого необходимо повышение уровня теоретической и практической подготовленности сотрудников, особенно непосредственно связанных с предупреждением ДТП, что в том числе может быть реализовано в рамках первоначальной профессиональной подготовки.

Наряду с основными предложениями рекомендуется следующее. Необходимо дополнить базовые задания специализированными практическими модулями, адаптированными для конкретных должностей. Параллельно следует актуализировать теоретическую подготовку, уделяя особое внимание современным технологиям в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, профилактики и пресечения нарушений ПДД. Для этого рекомендуется изучение новых, инновационных средств обеспечения безопасности дорожного движения и профилактики нарушений ПДД, таких как использование беспилотных авиацион-

ных систем, интеллектуальных транспортных систем. Данный подход позволит повысить компетентность сотрудников Госавтоинспекции в условиях технологической трансформации сферы обеспечения безопасности дорожного движения.

1. Новиков И. А., Печатнова Е. В., Кирюшин И. И., Ильин Ю. И. Стационарные комплексы фотовидеофиксации правонарушений ПДД как способ борьбы с аварийностью // Воронежский научно-технический Вестник. 2024. Т. 3, № 3 (49). С. 118–125.
2. Калужный Ю. Н., Ноговицина Е. Н. Формирование профессиональных качеств сотрудников подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2024. № 1 (98). С. 65–74.
3. Свидетельство о государственной регистрации программы для ЭВМ № 2024615417 Российская Федерация. Модули Java Script для тренажеров сервисов ИСОД: № 2024613988: заявл. 26.02.2024; опубл. 06.03.2024 / В. А. Литвинов; заявитель Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего образования «Барнаульский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации».
4. Кирюшин И. И. Использование сервисов ИСОД МВД России при обеспечении служебной деятельности сотрудников ГИБДД: учебное электронное издание. Рабочая лекция по модулю: Информационно-аналитическая деятельность подразделений Госавтоинспекции. Тема: Специальное программное обеспечение федеральной информационной системы Госавтоинспекции (ФИС ГИБДД-М). Барнаул: Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Барнаульский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации», 2017. 48 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Печатнова Елена Владимировна. Кандидат технических наук. Доцент кафедры информатики и специальной техники.

Барнаульский юридический институт МВД России.

656038, Российская Федерация, г. Барнаул, ул. Чкалова, 49.

Новиков Иван Алексеевич. Доктор технических наук, профессор. Директор Транспортно-технологического института.

Белгородский государственный технологический университет имени В. Г. Шухова.

308012, Российская Федерация, Белгород, ул. Костюкова, 46.

Кирюшин Иван Иванович. Старший преподаватель кафедры информатики и специальной техники.

Барнаульский юридический институт МВД России.

656038, Российская Федерация, г. Барнаул, ул. Чкалова, 49.

Ключевые слова: Госавтоинспекция, обучение сотрудников МВД, профессиональная подготовка, безопасность движения.

ФОРМИРОВАНИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ЭТИКИ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ КАК ВАЖНЫЙ ЭЛЕМЕНТ ОБЩЕСТВЕННОГО ДОВЕРИЯ

В статье отмечено, что для формирования общественного доверия сотрудникам Госавтоинспекции необходимо соблюдать профессиональные этические нормы, составляющие свод нравственных обязательств, принципов и правил поведения в результате их взаимодействия с руководством, коллегами и участниками дорожного движения.

Моральные и нравственные качества у индивида зарождаются с момента его формирования как личности, и процесс этот продолжается на протяжении всей его жизни, в ходе которой этическое воспитание у каждого человека проявляется по-разному, и в большей степени это отмечается при выполнении профессиональных обязанностей сотрудниками органов внутренних дел.

Деятельность сотрудников Госавтоинспекции связана с определёнными этическими требованиями, выполнение которых создаёт доверительные отношения и уважение среди участников дорожного движения.

В настоящее время сотрудники Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России сталкиваются с различными ситуациями, в которых им необходимо применять не только свои профессиональные знания и навыки, но и высокие моральные принципы. Стоит отметить, что этическое воспитание состоит не только из теоретических познаний морали и нравственности, но и из умений практического применения их в реальной действительности и в различных жизненных ситуациях. Формирование профессиональной этики у сотрудников Госавтоинспекции определяет весьма важный момент для обеспечения общественного доверия к органам внутренних дел.

В своей служебной деятельности сотрудники Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России, помимо осуществления контроля за соблюдением правил дорожного движения, также являются представителями органов государственной власти, и, соответственно, главенство закона для них непосредственно связано с принципами справедливости, гуманизма, толерантности, ответственности, честности и доброты, которые развиваются ещё до зачисления на службу в органы внутренних дел. Следовательно, профессиональные этические нормы сотрудника Госавтоинспекции составляют свод нравственных обязательств, принципов, норм и правил поведения в результате их взаимодействия с руководством, коллегами и гражданами. Основным акцент сводится к тому, как свод правил находит своё отражение в реальных жизненных ситуациях при выполнении определённых действий и принятия конкретных решений.

Этические качества сотрудника Госавтоинспекции коррелируют с такими качествами профессионального мастерства, как:

– высокоразвитая коммуникативная способность, под которой понимают способность к общению с разными категориями людей, нахождения с ними вза-

имного понимания, учитывая их потребности и желания, а также грамотного отношения к сложившимся ситуациям и безошибочного реагирование на них;

- качественная речевая подготовка, которая заключается в умении доносить до участников дорожного движения понятную и однозначную информацию, выражающуюся в связной, понятной, грамотной, чёткой и ясной речи, которая произносится сдержанно и спокойно, в нужном темпе. Недопустимо сотрудникам Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России использовать выражения, имеющие неясность, двусмысленность и недосказанность.

Сотрудники Госавтоинспекции должны уделять большое внимание своей речи. Культура языка на самом деле – это культура мысли. Умение правильно говорить и способность правильно мыслить тесно связаны между собой. «Кто ясно мыслит, ясно излагает», – так воспроизводится распространённый афоризм. Правильная речь – это такая речь, при которой соблюдаются нормы литературного языка, то есть точно произносятся звуки и слова, логичное их согласование в предложениях [1, с. 25];

- внешняя привлекательность, которая выражается, помимо безукоризненного внешнего вида, и в умении владения своей мимикой и пантомимикой, не применения жестов, знаков, движений и поступков, не отвечающих требованиям эстетики;

- способность осуществлять служебную деятельность в условиях стресса, разрешать мирным путём все возникающие конфликты и инциденты, возникающие в профессиональной деятельности сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России.

Важные качества сотрудников Госавтоинспекции:

- аффилиация – потребность в общении;
- доброжелательность и проявление чуткости к другим людям;
- стрессоустойчивость и психологическая подготовленность к сложным и непредвиденным ситуациям;

- способность внимательного слушания, так как не каждый человек сможет внимательно выслушать и понять собеседника. И такое умение нужно в профессиональной деятельности инспекторов, так как при взаимодействии с гражданами только верная точка зрения участника беседы может дать в результате верные и отвечающие необходимым требованиям действия;

- способность убеждения, которая выражается в грамотном и доступном донесении информации для понимания её участникам дорожного движения.

Профессионально-этические качества являются сердцевиной всей нравственной структуры личности. Профессионально-нравственное воспитание сотрудников Госавтоинспекции – это формирование у них духовности, основанной на высших моральных идеалах [2, с. 65].

К элементам профессиональной этики сотрудников Госавтоинспекции относят: моральные принципы и нормы, требования и правила к исполнению своих обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения, которые необходимы и обязательны в профессиональной деятельности, однако они зависят от индивидуальных особенностей каждой личности и исполняются в соответствии с долгом и законодательством Российской Федерации.

Особенности профессиональной этики сотрудника Госавтоинспекции отражены в статье 2 Конституции Российской Федерации: «Человек, его права и свободы являются высшей ценностью. Признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина – обязанность государства».

Хорошо развитые навыки, помогающие сохранять и поддерживать коммуникацию с гражданами, представляют необходимую часть профессионально-этической подготовки сотрудников Госавтоинспекции, заключающуюся в основном во внимательном слушании участников дорожного движения, доказывании и переубеждении в правильности своего суждения.

При общении со всеми гражданами инспектор должен удерживать инициативу в своей власти. Когда гражданин обращается к сотруднику Госавтоинспекции, то ему необходимо его выслушать, понять значение и смысл вопроса, затем ясно, понятно и грамотно предоставить исчерпывающие разъяснения в рамках своей компетенции и насколько возможно оказать содействие и помощь. Тут в первую очередь проявляется такого рода качество, как отзывчивость, которое воздействует на формирование у участников дорожного движения положительного имиджа не только к отдельно взятому инспектору Госавтоинспекции, но и к государственной структуре, созданной для обеспечения правопорядка на автодорогах, всецело [3, с. 31].

К основным принципам профессиональной этики сотрудников Госавтоинспекции относят терпимость, деликатность, гуманизм, моральные нормы и выполнение правовых требований.

Для сотрудников Госавтоинспекции такое качество, как деликатность, означает умение в общении с участниками дорожного движения показывать естественную простоту, открытость и понятность своих действий, не проявляя в служебной деятельности избранности во взаимоотношениях с гражданами.

Гуманизм означает уважение к человеку и личности как к наибольшей ценности, защиту его прав и достоинства.

Моральные нормы для сотрудников Госавтоинспекции – это законы этикета, которые основываются на принципах морали и этики, координирующие взаимоотношения и определяющие правильное и неправильное поведение в обществе.

Правомерность – существенный признак реальных действий сотрудников Госавтоинспекции, которые отражают их правовые нормы [4, с. 128].

Первоочередной целью в деятельности системы Госавтоинспекции является повышение доверия участников дорожного движения к сотрудникам органов внутренних дел, которое возможно в результате соблюдения профессиональной этики сотрудников указанного ведомства.

Профессиональная этика оказывает непосредственное влияние не только на взаимоотношения между инспекторами и участниками дорожного движения, но и на репутацию государственной службы в общем. Для формирования общественного доверия у граждан сотрудникам Госавтоинспекции необходимо совершенствовать свои навыки при проведении анализа в сложившихся затруднительных ситуациях, основываясь на этических нормах, и находить из них оптимальный выход, принимать верные решения, относиться с уважением к правам и свободам граждан [5, с. 15].

1. Кузнецова Н. М., Мальцева О. А., Хрусталева Т. А., Темняков Д. А. Совершенствование коммуникативных компетенций сотрудников ДПС Госавтоинспекции: методические рекомендации. М.: Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2022. С. 25.
2. Калюжный Ю. Н., Наговицина Е. Н. Формирование профессиональных качеств сотрудников подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2024. № 1 (98). С. 65–74.
3. Темняков Д. А. Особенности формирования нравственной культуры руководящего состава полиции // Полицейская деятельность. 2022. № 3. С. 31–40.
4. Смирнова Л. Я., Темняков Д. А., Хаврак П. А. Этические основы профессиональной деятельности сотрудников органов внутренних дел: учебное пособие. М.: Московский университет МВД России имени В. Я. Кикотя, 2018. С. 128.
5. Алексеева Е. Д., Темняков Д. А. Роль педагогики в нравственно-правовой социализации личности // Вестник ГОУ ДПО ТО «ИПК и ППРО ТО». Тульское образовательное пространство. 2023. № 3-1. С. 15–18.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Покотиленко Наталья Алексеевна. Преподаватель кафедры специальной подготовки.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: сотрудники Госавтоинспекции, формирование профессиональной этики, этические нормы, участники дорожного движения, моральные принципы.

Пономарева А. А.

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В статье рассмотрены отдельные аспекты применения беспилотных летательных аппаратов в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. Проанализированы проблемы их использования, а также перспективы развития.

Развитие технологий и появление беспилотных летательных аппаратов (далее – БПЛА) открывают новые возможности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. БПЛА способны оперативно реагировать на различные ситуации на дорогах, обеспечивая сбор и передачу данных в режиме реального

времени. Ниже рассмотрены основные направления применения БПЛА для повышения безопасности и эффективности транспортных систем.

Одним из актуальных направлений применения БПЛА является мониторинг и контроль транспортных потоков.

БПЛА, оснащённые камерами высокого разрешения и другими сенсорами (например, тепловизорами, радарами), могут в режиме реального времени передавать информацию о текущей дорожной ситуации: пробках, ДТП, ремонтах дорог и т. д. С их помощью сотрудники дорожных служб и правоохранительных органов получают возможность оперативно оценивать обстановку и принимать соответствующие меры. Таким образом, БПЛА используются для оперативного сбора информации.

БПЛА могут фиксировать случаи превышения скорости, несоблюдения дорожной разметки, неправильной парковки или других нарушений. Собранные материалы (фото- и видеодоказательства) помогают в принятии решений о штрафах или иных мерах воздействия на нарушителей, что также свидетельствует об актуальности их применения, так как они повышают количество выявленных нарушений правил дорожного движения.

Использование БПЛА позволяет быстро проводить мониторинг обширных территорий, не задействуя большое количество патрульных автомобилей и сотрудников. За счёт охвата большего пространства за короткий промежуток времени повышается эффективность работы дорожных служб, что сокращает временные затраты и количество привлекаемых сотрудников.

Особое внимание следует уделить возможностям БПЛА оперативно реагировать на чрезвычайные ситуации и происшествия.

В случае дорожно-транспортного происшествия дроны могут быть первыми «глазами на месте». Пока наземные службы только направляются к точке происшествия, беспилотник уже передаёт информацию о количестве пострадавших, состоянии транспортных средств, наличии возгорания или препятствий на дороге. Это повышает эффективность реагирования экстренных служб и снижает риск возникновения дополнительных инцидентов. Либо в случае, когда люди оказываются заблокированными в транспортных средствах (например, после оползня, наводнения, снежной лавины), дроны помогают оперативно проводить поисково-спасательные операции. Тепловизоры и камеры позволяют обнаружить людей и технику даже в условиях ограниченной видимости.

Также дроны можно использовать для координации сотрудников правоохранительных органов во время массовых мероприятий. В период проведения спортивных соревнований, концертов, фестивалей дроны помогают следить за безопасностью на дорожной инфраструктуре в прилегающих районах, вовремя передавая информацию о потенциальных заторах или скоплениях людей. Это позволяет лучше координировать потоки и при необходимости оперативно перенаправлять транспорт.

Одним из факторов, влияющих на совершение дорожно-транспортных происшествий, является состояние автомобильных дорог. Качество дорог связано с безопасностью движения, удобством перевозимых пассажиров, эффективностью работы автомобильного транспорта, сроком службы дорожных кон-

струкций. С помощью БПЛА осуществляется проверка состояния дорожных покрытий.

Дроны оснащаются специальными сенсорами (лидар, высокоточные камеры), которые позволяют выявлять микротрещины и дефекты дорожного полотна. Своевременное обнаружение и ремонт проблемных участков помогают избежать аварий, вызванных плохим состоянием дороги.

Мониторинг сложных инженерных сооружений, таких как мосты, путепроводы, эстакады и т. д., с помощью дронов безопаснее и быстрее, чем при использовании промышленных альпинистов или специальной техники. Дроны фиксируют дефекты, коррозию металла, повреждения конструкций, что позволяет вовремя проводить необходимые ремонтные работы.

Использование беспилотных технологий при обследовании улично-дорожной сети обходится дешевле, чем традиционные методы. Кроме того, это позволяет сократить простои транспортных средств и персонала, необходимых для проведения дорожных работ.

Вопросы сбора, обработки и хранения данных о состоянии улично-дорожной сети, а также о передвигающихся транспортных средствах являются актуальным направлением деятельности Госавтоинспекции. Выявление и поиск транспортных средств, передвигающихся по территории РФ, представляют оперативный интерес для правоохранительных органов, а также необходимы для анализа и прогнозирования дорожной ситуации.

БПЛА могут собирать огромный объём данных о трафике и поведении водителей: количество транспортных средств на участке дороги в разные периоды времени, средняя скорость, частота резкого торможения, статистика ДТП. Эти данные используются для дальнейшего анализа и принятия управленческих решений.

Полученная от дронов информация помогает разрабатывать модели транспортных потоков. На основании этих моделей муниципальные и региональные власти могут планировать развитие дорожной сети и инфраструктуры, оптимизировать расположение светофоров и дорожных знаков.

Сбор данных о дорожно-транспортных происшествиях даёт возможность установить причины частых аварий (плохое освещение, неудачная развязка, неправильная организация движения) и принять профилактические меры. Это включает модернизацию дорожной инфраструктуры, улучшение организации движения и усиление контроля.

Однако при использовании беспилотных летательных аппаратов существует ряд проблемных вопросов.

У дронов имеются технические ограничения, которыми являются время полёта и радиус действия. Большинство дронов гражданского уровня имеет ограниченное время полёта (в среднем 20–40 минут) и дальность управления. Для непрерывного мониторинга требуется или смена дронов, или использование более профессиональных моделей. Также погодные условия оказывают влияние на использование БПЛА. Сильный ветер, дождь, снег или туман могут затруднять полёт и снижать качество получаемых данных.

В зависимости от страны и назначения полётов для БПЛА может потребоваться регистрация, лицензия на использование, а также выполнение требований по весу, высоте и зонам полёта.

Следует отметить, что съёмка с воздуха может затрагивать интересы граждан, чьи транспортные средства и частные территории попадают в поле зрения камер. Важно учитывать соблюдение законодательства о защите персональных данных и неприкосновенности частной жизни.

На сегодняшний день ключевым аспектом использования беспилотных технологий является безопасность. На части территорий нашей страны установлен порядок запрета или ограничения использования воздушного пространства беспилотным воздушным судном, что исключает возможность использования последнего в обеспечении безопасности дорожного движения.

Ещё одним проблемным вопросом использования БПЛА является их внедрение в деятельность Госавтоинспекции. Использование беспилотных технологий весьма дорогостоящее мероприятие. Стоимость комплекса БПЛА очень высока, не считая затрат на настройки каналов связи, оснащения диспетчерских пунктов специальным оборудованием и программным обеспечением, а также обучения сотрудников Госавтоинспекции. В неполном объёме реализовано обучение специалистов взаимодействию с беспилотниками [1, с. 42]. Но стоит отметить, что при эффективном взаимодействии БПЛА и подразделений Госавтоинспекции достигается наибольшая выгода.

К тому же использование беспилотных технологий сегодня имеет большие перспективы. В мире происходит масштабное развитие технологий искусственного интеллекта, которое позволит беспилотным летательным аппаратам самостоятельно обнаруживать аномалии и классифицировать транспортные средства, а также определять ситуации, представляющие потенциальную опасность. Это сократит нагрузку на операторов и повысит точность анализа данных.

Также существует технология «роя», которая предусматривает взаимодействие нескольких дронов в автоматическом режиме. Они могут координировать свои действия, делить пространство и задачи, что существенно увеличивает скорость и эффективность мониторинга. В будущем появятся комбинированные решения, когда беспилотные наземные и воздушные транспортные средства будут работать совместно, обмениваясь информацией в реальном времени. Это позволит быстрее реагировать на нештатные ситуации и повысить безопасность на дорогах.

Помимо дорожного мониторинга и фиксации нарушений, дроны могут использоваться для оперативной доставки медикаментов и оборудования к месту ДТП, а также для комплексного экологического мониторинга (измерение уровня выбросов и загрязнений воздуха в городской среде).

Таким образом, применение беспилотных летательных аппаратов открывает широкие возможности в обеспечении безопасности дорожного движения. Они помогают оперативно собирать информацию, контролировать соблюдение правил, проводить инспекции дорожной инфраструктуры и координировать действия экстренных служб. При обеспечении безопасности дорожного движения применение БПЛА приведёт к дисциплинированности его участников и снижению количества дорожно-транспортных происшествий, особенно на тех участ-

ках, где отсутствуют технические средства фиксации нарушений [2, с. 53]. Несмотря на существующие технические и правовые ограничения, потенциал дронов в этой области велик и будет расширяться с дальнейшим развитием технологий и совершенствованием нормативной базы.

1. Кежов А. А., Грачев Ю. А., Степанов И. В. Организационно-правовое обеспечение беспилотных комплексов в системе МВД России // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2016. № 3 (71). С. 40–43.
2. Мартынюк С. Н., Косовский В. Б. Использование беспилотных летательных аппаратов в обеспечении безопасности дорожного движения // Теория и практика общественного развития. 2021. № 2. С. 53.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Пономарева Анастасия Альбертовна. Преподаватель кафедры безопасности дорожного движения.

Краснодарский университет МВД России.

350005, Российская Федерация, г. Краснодар, Ярославская, 128.

Ключевые слова: беспилотный летательный аппарат, безопасность, дорожное движение, мониторинг, дорожно-транспортное происшествие.

Примаченко А. М., Афонин В. В.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ И ОТРЯДОВ ЮНЫХ ИНСПЕКТОРОВ ДВИЖЕНИЯ

В настоящей статье анализируется сущность понятия «детский дорожно-транспортный травматизм» как социальное явление, а также правовая основа организации деятельности Общероссийской общественной детско-юношеской организации по пропаганде безопасности дорожного движения «Юные инспекторы движения». Кроме того, делается вывод о том, что взаимодействие отрядов ЮИД с Госавтоинспекцией является основой для проведения профилактических мер и предотвращения детского дорожно-транспортного травматизма на дорогах.

Российская Федерация по-прежнему продолжает занимать одно из первых мест по количеству дорожно-транспортных происшествий и людей, погибших в результате их совершения [1, с. 9]. В настоящее время большое внимание уделяется профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Сущность детского дорожно-транспортного травматизма сводится в широком понимании к получению несовершеннолетним участником движения травм различной степени тяжести [2, с. 36]. К сожалению, с увеличением числа дорожно-транспортных происшествий число несчастных случаев с детьми увеличивается. Одним из ме-

тодов предупреждения дорожно-транспортных происшествий с участием детей-пешеходов является обучение несовершеннолетних правилам безопасного поведения на дорогах. Достаточно, чтобы ребёнок знал основные правила, которые помогут ему сохранить свою жизнь.

Сотрудники Госавтоинспекции систематически проводят профилактические мероприятия, направленные на предупреждение дорожно-транспортных происшествий с участием детей. Под профилактикой детского дорожно-транспортного травматизма следует понимать целенаправленную деятельность по своевременному выявлению, предупреждению и устранению причин и условий, способствующих дорожно-транспортным происшествиям, в которых погибают и получают травмы дети и подростки [3, с. 25]. Для того чтобы развить стремление детей изучать правила дорожного движения и научить применять полученные знания на практике, был создан отряд ЮИД.

Отряд юных инспекторов движения на протяжении многих лет существует на территории нашей страны. Официальным днём основания данного движения принято считать 6 марта 1973 года. Именно в этот день постановлением секретариата ЦК ВЛКСМ, Коллегии Министерства внутренних дел СССР, Коллегии Министерства просвещения СССР было утверждено Положение о создании отрядов Юных инспекторов движения.

В настоящее время действует общероссийская общественная детско-юношеская организация по пропаганде безопасности дорожного движения «Юные инспекторы движения», которая включает в себя 35 тыс. отрядов, объединивших более 500 тыс. участников в возрасте от 8 до 18 лет из 89 субъектов Российской Федерации. Основной целью ЮИД является обучение детей навыкам безопасного участия в дорожном движении.

К основным задачам деятельности ЮИД относятся:

- 1) формирование у детей углублённых знаний Правил дорожного движения;
- 2) воспитание законопослушных участников дорожного движения;
- 3) участие в проведении профилактических мероприятий по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма;
- 4) овладение навыками проведения работы по пропаганде Правил дорожного движения;
- 5) обучение учащихся оказанию первой помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях.

Ежегодно Министерство просвещения России совместно с Министерством внутренних дел России в рамках проекта «Безопасность дорожного движения» проводит Межгосударственный слёт ЮИД. Активное участие в нём принимают делегации стран СНГ: Армении, Азербайджана, Казахстана, Киргизии и других. Такие слёты направлены не только на усовершенствование деятельности ЮИД и пропаганды безопасного поведения на дорогах, но и на укрепление дружественных связей между Российской Федерацией и странами Содружества Независимых Государств. В ходе такого масштабного мероприятия для школьников, вступивших в отряды ЮИД, проводят тематические лекции, конкурсы, фестивали, мастер-классы, а также организуют встречи с представителями Госавтоинспекции.

Взаимодействие Госавтоинспекции и активистов ЮИД заключается в совместном проведении акций, реализации совместных проектов, организации встреч. В рамках декады дорожной безопасности ежегодно проводятся мероприятия, направленные на снижение числа ДТП с участием несовершеннолетних участников дорожного движения. Одним из таких мероприятий является квест-игра на знание ПДД «Знай правила движения, как таблицу», основной целью которой выступает профилактика детского дорожно-транспортного травматизма путём рассказа об опасных ситуациях, которые могут возникнуть на проезжей части дороги, рекомендациях, как этого избежать и, акцентируя внимание на том, к чему приводит невнимательность на дороге. Сотрудники Госавтоинспекции совместно с отрядами ЮИД проводят акцию «Сверкаем вместе», в процессе которой они осуществляют мониторинг применения школьниками световозвращающих элементов и объясняют, как их правильно использовать. Немаловажной является акция «Несовершеннолетний нарушитель ПДД», в ходе которой участники отряда ЮИД совместно с сотрудниками Госавтоинспекции напоминают о необходимости соблюдения Правил дорожного движения. На постоянной основе сотрудники Госавтоинспекции совместно с представителями движения юных инспекторов посещают школы с целью проведения инструктажей дорожной безопасности. Также ЮИД под руководством сотрудников Госавтоинспекции готовит памятки-напоминания о правилах поведения на дорогах. В целом все перечисленные и иные мероприятия, проводимые Госавтоинспекцией совместно с отрядами ЮИД, направлены в первую очередь на предотвращение детского дорожно-транспортного травматизма, т. е. уменьшение количества несовершеннолетних пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.

Таким образом, взаимодействие отрядов ЮИД с Госавтоинспекцией является основой для проведения профилактических мер и предотвращения детского дорожно-транспортного травматизма на дорогах.

Поскольку отряды ЮИД создаются на базе школ, стоит сказать о том, что педагогические коллективы должны принимать активное участие в сотрудничестве с представителями Госавтоинспекции. Учителя должны быть носителями теоретических знаний в области соблюдения ПДД, а сотрудники Госавтоинспекции – обеспечить применение накопленных теоретических знаний на практике. Однако на сегодняшний день это является некой проблемой. В силу того, что не все педагоги согласны изучать новую для них дисциплину и вникать в особенности её преподавания, учитывая особенности школьников. При этом стоит отметить, что и в прямую обязанность Госавтоинспекции не входит участие в совместной деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. Невозможно не согласиться с мнением Е. Г. Афоной, которая предлагает дополнить правовой статус Госавтоинспекции этой обязанностью [4, с. 247].

Серьёзной проблемой является финансовое обеспечение деятельности отрядов юных инспекторов дорожного движения. Поскольку оно должно осуществляться образовательной организацией, на базе которой они действуют, или другими заинтересованными организациями и ведомствами. Видим, что дополнительные средства на успешную реализацию поставленных перед этим движением целей и задач не выделяются. Все слёты, конкурсы, смотры, приобретение

учебных пособий, литературы, формы и тому подобное ложатся на образовательные организации, которые не имеют возможности должным образом обеспечить всем необходимым юных инспекторов. Это приводит к ещё одной проблеме – использованию устаревшей материально-технической базы. Соответственно, накладываются ограничения на развитие отрядов и использование ими в своей деятельности современных технологий обучения.

Также в деятельности отрядов ЮИД приходится сталкиваться с отсутствием единой образовательной программы для каждой возрастной группы. Это не позволяет адаптировать учебную программу под детей разных возрастных категорий.

Таким образом, в сфере сотрудничества Госавтоинспекции и отрядов ЮИД существуют определённые проблемы, которые замедляют повсеместное внедрение движения юных инспекторов. Это необходимо исправить, поскольку такое сотрудничество направлено на воспитание ответственного отношения школьников к соблюдению правил дорожного движения, а также помогает сформировать навыки безопасного поведения юным участникам дорожного движения.

Для успешной реализации поставленных целей взаимодействия Госавтоинспекции и отрядов ЮИД необходимо внести некоторые коррективы в организацию деятельности отрядов юных инспекторов движения.

Во-первых, необходимо ввести отряды ЮИД в каждой школе и предоставить единую образовательную программу. При этом следует учитывать возраст участников, для которых она будет создаваться. Поскольку некоторые материалы могут оказаться сложны для восприятия детьми в силу их возраста.

Во-вторых, необходимо улучшить финансовое обеспечение. Это позволит использовать современные технологии для обучения, а также приобрести всё необходимое для деятельности отрядов ЮИД. Возможно привлечение социальных партнёров как ресурса деятельности отрядов.

В-третьих, необходимо привлекать как можно больше школьников, проводя агитационные мероприятия, открытые тематические занятия, на которых юные инспекторы движения смогут продемонстрировать свои знания и навыки, тем самым заинтересовав других детей.

В-четвёртых, необходимо оказывать содействие в организации презентаций, конкурсов, культурно-массовых мероприятий, которые позволят акцентировать внимание детей как на предупреждении детского дорожно-транспортного травматизма, так и на проблеме безопасности дорожного движения в целом.

В-пятых, закрепление в нормативном правовом документе обязанности Госавтоинспекции участвовать в совместной деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, что позволит совершенствовать профилактическую работу в области детского дорожно-транспортного травматизма.

Подводя итог вышесказанному, необходимо отметить, что ЮИД является главным помощником Госавтоинспекции. Их совместная деятельность помогает предотвратить совершение новых дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних. ЮИД оказывает активную помощь сотрудникам Госавтоинспекции в проведении профилактической работы с населением по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

1. Афонин В. В. Проблемы профилактики нарушений ПДД водителями мопедов (скутеров): правовой и организационный аспекты // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В.Лукьянова. 2018. № 1 (74). С. 8–11. EDN YSLHCL.
2. Афолина Е. Г. Полномочия как элемент компетенции органов внутренних дел в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2024. № 1 (98). С. 34–31.
3. Коновалова О. А. Тьюторское сопровождение подготовки педагогов к профилактике детского дорожно-транспортного травматизма: магистерская диссертация. Екатеринбург: УрГПУ, 2019. С. 24–28.
4. Афолина Е. Г. Контрольно-предупредительные меры в области обеспечения детской дорожной безопасности // Сборник научных трудов по материалам международного научно-практического круглого стола памяти доктора юридических наук, профессора, заслуженного деятеля науки РФ Николая Михайловича Кони-на / под общей редакцией А. Ю. Соколова. Саратов, 2022. С. 246–249.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Примаченко Анна Михайловна. Научный сотрудник.

Среднерусский институт управления – филиал Российской Академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ.

302001, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Октябрьская, 12.

Афонин Вадим Вячеславович. Кандидат юридических наук. Доцент кафедры организации деятельности ГИБДД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.

302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: Госавтоинспекция, сотрудничество, отряд, юный инспектор движения, участник дорожного движения, профилактика, административное правонарушение.

Пысин А. И.

КВАЛИФИКАЦИЯ НЕПРАВОМЕРНОГО ЗАВЛАДЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫМ РЕГИСТРАЦИОННЫМ ЗНАКОМ

В статье проанализированы признаки состава преступления, предусмотренного статьей 325.1 УК РФ, обозначены проблемы в практике его правовой оценки. Рассмотрены особенности его отграничения от административных правонарушений, а также квалификации по совокупности с другими преступлениями.

Актуальность изучения фактов неправомерного завладения государственным регистрационным знаком транспортного средства обусловлена распространённостью числа таких преступлений и их негативным влиянием на безопасность дорожного движения. Злоумышленники используют украденные номера для сокрытия других правонарушений, уклонения от уплаты штрафов и даже совершения более тяжких преступлений.

Неправомерное завладение государственным регистрационным знаком транспортного средства регламентируется статьей 325.1 УК РФ, является преступлением, посягающим на законный порядок регистрации автотранспорта. В последние годы оно часто приобретало массовый характер и стало особым видом и частью криминального автобизнеса.

Как только рассматриваемая статья появилась в уголовном законе, она сразу получила большое распространение в судебной практике, но потом её применение пошло на спад. Так, в 2016 было совершено 2 923, в 2018 году – 1 378 преступлений. Однако уже в 2021 году число данных преступлений снизилось до 551, а в 2023 году – до 223. Преимущественная часть была совершена в Москве (55 %), в Санкт-Петербурге и Ленинградской области (35 %).

Судебная практика исходит из того, что государственный регистрационный знак является фактически официальным документом, идентифицирующим транспортное средство.

Объективная сторона анализируемого преступления выражается в неправомерном завладении государственным регистрационным знаком транспортного средства. Его следует считать оконченным с момента полного отделения последнего от автомобиля [1, с. 438], то есть изъятия такого знака из законного владения собственника.

Состав преступления, предусмотренного статьей 325.1 УК РФ, является формальным, что предопределяет необходимость установления общественно опасного деяния в виде неправомерного завладения знаком. Для признания его оконченным не требуется, чтобы виновный получил за возврат регистрационных знаков вознаграждение, продажи регистрационных номеров, использования их при совершении преступления и т. п.

Для применения части 1 статьи 325.1 УК РФ неправомерное завладение таким государственным знаком должно быть совершено альтернативно со специальным мотивом корыстной заинтересованности либо в целях совершения тяжкого или особо тяжкого преступления. За совершение такого деяния предусмотрены наказания в виде штрафа, обязательных либо исправительных работ, а даже лишение свободы на срок до одного года.

В части 2 статьи 325.1 УК РФ предусмотрена ответственность за то же деяние, совершённое группой лиц по предварительному сговору либо организованной группой. Наказание в виде лишения свободы здесь возрастает с одного года до четырёх лет. Это связано с существенным увеличением степени общественной опасности данного преступления за счёт масштабов его распространения и числа преступных эпизодов.

Его совершение организованными группами, как и мошенничество, может быть сопряжено с хищениями автотранспорта, незаконной легализацией, изменением идентификационных номеров транспортных средств [2, с. 13].

При этом мотив корыстной заинтересованности становится обязательным признаком не только уголовно-правовой нормы о неправомерном завладении государственным регистрационным знаком транспортного средства, но и хищения последних [3, с. 24].

До определённого времени корыстный мотив являлся наиболее распространённым субъективным признаком, установленным при применении рассматриваемой уголовно-правовой нормы. Однако в связи с упрощением порядка восстановления утраченных знаков этот вид мотива фактически перестал встречаться в судебной практике. Наиболее часто преступное завладение таким знаком преследует цель совершения иных преступлений.

В ходе введения ответственности за неправомерное завладение государственным номерным знаком в доктрине уголовного права вопрос о её целесообразности и мотивах нового преступления активно дискутировался. Несмотря на то, что законодатель определил в качестве конструктивного только один мотив – корыстной заинтересованности, сопутствующими или альтернативными могут быть и иные мотивы. Они могут варьироваться от обычных хулиганских до тщательно спланированных преступных схем, так как поддельный номер позволяет преступникам оставаться анонимными и затрудняет их идентификацию правоохранительными органами. Водители, имеющие неоплаченные штрафы, лишённые водительских прав, чтобы избежать предъявленных исков за нарушения правил дорожного движения, могут использовать чужие номера для беспрепятственного передвижения.

Для контроля за ними в современных условиях важно развивать стройную систему органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения [4, с. 111], а также контроля за сохранностью автотранспорта.

Самостоятельной проблемой выступает квалификация преступления, предусмотренного статьей 325.1 УК РФ, по совокупности с другими преступлениями против собственности. Так, например, в Симферополе в совершении неправомерного завладения таким знаком гражданину Иванову и его подельникам был вынесен приговор по делу о разбойном нападении. С целью конспирации своих преступных действий преступники неправомерно завладели государственным регистрационным знаком транспортного средства и, разместив его на автомобиле с целью конспирации, передвигались по городу [5, с. 343]. Их действия были квалифицированы по совокупности статьи 162 УК РФ и статьи 325.1 УК РФ.

Неправомерное завладение госзнаком в отдельных случаях может быть совершено с применением насилия, что не охватывается конструкцией статьи 325.1 УК РФ. В таких случаях требуется дополнительная квалификация такого способа как самостоятельного преступления против личности.

Рассматриваемое преступление следует отграничивать от деяния, предусмотренного статьей 19.37 КоАП РФ. При отграничении от административного правонарушения следует иметь в виду, что в последнем отсутствуют специальные мотив или цель. Если нет корыстной заинтересованности и цели совершения тяжкого и особо тяжкого преступления, деяние квалифицируется по статье 19.37 КоАП РФ. Мотивами преступления могут быть хулиганские побуждения, месть, личная неприязнь.

В качестве административного наказания за анализируемое деяние возможны штраф в размере от двух до пяти тысяч рублей или арест на срок до пятнадцати суток.

Анализ судебной практики по статье 325.1 УК РФ позволяет выявить пробелы, возникающие при борьбе с этим видом преступлений. Одним из ключевых вопросов является отсутствие чётких и единообразных механизмов контроля за оборотом номерных знаков. Это создаёт благоприятную почву для мошеннических схем, когда украденные или поддельные знаки используются для сокрытия реального автовладельца или его преступлений.

Анализ практики применения статьи 325.1 УК РФ и её доктринального толкования остаётся важным направлением современных исследований. Решение связанных с ним проблем требует комплексного подхода, включающего усиление контроля за выдачей и использованием номерных знаков, адекватной ответственности за такие нарушения.

Сегодня количество преступлений, совершаемых по данной статье, имеет устойчивую тенденцию к снижению. В ходе принятия решения о квалификации и наказании учитываются все обстоятельства дела, наличие отягчающих или смягчающих факторов. Важным аспектом является понимание объёма колоссального материального ущерба потерпевшим и возможность оказаться под угрозой развитию российского авторыннка.

-
1. Хныков Е. Р. Государственный регистрационный знак транспортного средства как предмет преступлений, совершенных из корыстных побуждений // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2021. № 1 (4). С. 437–441.
 2. Баранчикова М. В. Организованное мошенничество, связанное с реализацией транспортных средств: уголовно-правовые и виктимологические особенности // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2021. Т. 11, № 1. С. 10–18.
 3. Баранчикова М. В. Транспортные средства как предмет преступлений, совершенных из корыстных побуждений // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2021. № 1 (86). С. 20–26.
 4. Афонин В. В. О роли органов внутренних дел в обеспечении безопасности дорожного движения на современном этапе // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2021. № 1 (86). С. 109–113.
 5. Деревянская Т. П., Чернов Е. В. Некоторые особенности квалификации неправомерного завладения государственным регистрационным знаком транспортного средства (ст. 325¹ УК РФ) // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2023. Т. 9 (75), № 1. С. 340–347.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Пысин Александр Игоревич. Старший оперуполномоченный 1-го отделения 12-го отдела ОРС (УР).

ГУ МВД России по Санкт-Петербургу и Ленинградской области.
191015, Российская Федерация, г. Санкт-Петербург, ул. 2-я Советская, 5.

Ключевые слова: неправомерное завладение, государственный регистрационный знак, уголовная ответственность, корыстная заинтересованность, судебная практика.

Растяпин Ю. В.

НЕКОТОРЫЕ ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ СОТРУДНИКОВ ПОЛИЦИИ ДЛЯ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

В статье определены основные нормативные источники, регулирующие деятельность по профессиональной подготовке сотрудников ДПС ГАИ; рассмотрены некоторые проблемы, возникающие в процессе профессиональной подготовки сотрудников ДПС ГАИ, и предложены соответствующие пути их решения.

5 марта 2025 года на расширенном заседании коллегии МВД России президент Российской Федерации В. В. Путин отметил, что «за последние 20 лет число погибших в ДТП снизилось более чем в два раза». Однако Президент подчеркнул, что, несмотря на это, большое количество граждан по-прежнему получает травмы и гибнет в результате дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП). В связи с этим В. В. Путиным было принято решение о постановке задач для МВД России по предупреждению смертности ещё в полтора раза до 2030 года [1, с. 1]. По словам Президента, решение данной задачи должно быть достигнуто при помощи технической модернизации дорог, предупреждения аварий и организации дорожного движения. На наш взгляд, в контексте упомянутого президентом организация во многом достигается путём обеспечения главного элемента – безопасности.

В своей деятельности подразделения ДПС ГАИ сталкиваются с множеством ситуаций, требующих от них должной профессиональной подготовки. Законодательством о службе в органах внутренних дел устанавливается, что профессиональная подготовка сотрудников полиции осуществляется путём профессионального образования различного уровня, дополнительного образования, профессиональной и служебной физической и огневой подготовки [2, с. 1]. Профессиональная подготовка для замещения должности инспектора ДПС ГАИ осуществляется рядом образовательных организаций МВД России. Так, например, Московский областной филиал Московского университета МВД России имени В. Я. Кикотя осуществляет подготовку по узкой специализации – сотрудник подразделения по обеспечению безопасности дорожного движения. Срок обучения по данной образовательной программе составляет: очно – 5 лет, заочно – 6 лет. На наш взгляд, одной из причин некомплекта личного состава в органах

внутренних дел, особенно выраженного в строевых подразделениях (в том числе ДПС ГАИ), является длительный срок обучения по программе специалитета. Вместе с тем подготовка по вышеуказанной узкой специализации осуществляется далеко не во всех образовательных организациях МВД России, а лишь в их незначительной части. Данное положение дел исключает возможность получения образования многих граждан именно по такой узкой специализации. Количество мест, выделяемых для обучения по узкой специализации, также остаётся недостаточным для эффективного комплектования подразделений ДПС ГАИ. Таким образом, мы приходим к выводу о том, что образовательными организациями МВД России не предоставляется достаточная возможность абитуриентам получать образование по желаемой программе обучения.

Органы государственной власти субъектов РФ создают собственные организации, действующие в рамках исключительной компетенции при осуществлении деятельности по надзору за соблюдением правил дорожного движения. Рассматривая проблемы, возникающие при административно-правовом регулировании деятельности ДПС ГАИ, С. В. Бабин отмечает: «Надзор является главенствующей функцией Госавтоинспекции, именно в этой области у неё не должно быть конкурентов в лице иных министерств и ведомств, и только в такой форме административная деятельность сотрудников ГИБДД, обеспеченная правом на применение мер государственного принуждения, может быть наиболее полезной» [3, с. 3]. На наш взгляд, данная проблема возникает в результате смешения, полной или частичной передачи полномочий ДПС ГАИ организациям, создаваемым органами государственной власти субъектов. При этом административно-правовые отношения, возникающие в результате передачи таких полномочий, видоизменяются настолько быстро, что появляются определённые правовые пробелы и коллизии при регулировании той или иной сферы общественных отношений. В результате таких пробелов и коллизий в рядах сотрудников ДПС ГАИ можно наблюдать проблемы в толковании правовых норм. Неотъемлемым путём повышения профессиональной подготовки в данном случае может выступать проведение занятий по правовой подготовке, которые должны содержать в себе учебные вопросы, в рамках которых будут рассмотрены особенности разграничения деятельности ДПС ГАИ и органов государственной власти субъектов РФ.

Одним из путей совершенствования деятельности сотрудников ДПС ГАИ можно условно определить повышение «универсальности». В данном случае речь идёт о реагировании сотрудников ДПС ГАИ на поступающие сообщения о происшествиях и разграничении полномочий с патрульно-постовой службой полиции. По нашему мнению, неформальное разделение полномочий между указанными службами является недопустимым. На практике нередко возникают случаи, когда необходимо незамедлительное реагирование нарядов полиции на то или иное происшествие. В данном случае оба подразделения должны выполнять функцию по охране общественного порядка. Следовательно, наряды ДПС ГАИ должны реагировать на сообщения о происшествиях, не относящихся к обеспечению безопасности дорожного движения. Также со стороны ППСП не должно быть игнорирования происшествий, связанных с явным нарушением правил дорожного движения. Стремление к универсальности, на наш взгляд,

должно реализовываться благодаря повышению знаний, а затем и выработке алгоритма действий в ситуациях, которые не связаны с выполнением обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения.

В современных условиях в оперативно-служебных целях широко стали применяться беспилотные воздушные судна (далее – БВС). В настоящий момент БВС используются в области обеспечения безопасности дорожного движения, позволяя выявлять нарушителей общественного порядка. Однако управление БВС предполагает получение определённых навыков и умений, которыми большинство сотрудников ДПС ГАИ по-прежнему не обладают. Следовательно, проведение ознакомительных (теоретических) мероприятий, а в последующем и выполнение практических задач по основам пилотирования БВС могло бы способствовать решению данной проблемы. К тому же данное новшество успешно зарекомендовало себя при апробировании интеграции в образовательные программы ведомственных вузов.

Мы считаем, что в современных условиях пути совершенствования профессиональной подготовки главным образом должны быть направлены на получение навыков и умений по применению физической силы, огнестрельного оружия (в том числе и полуавтоматического, автоматического), специальных средств. Зачастую сотрудники ДПС ГАИ пренебрегают средствами индивидуальной защиты, что, несомненно, повышает риски получения ранений и (или) гибели. Вместе с тем тактико-специальной подготовке не уделяется должного внимания [4, с. 5]. К занятиям по огневой и физической подготовке также наблюдается формальный подход. Однако, на наш взгляд, приоритетным направлением совершенствования профессиональной подготовки должна выступать деятельность, направленная на повышение эффективности физической и огневой подготовки. Вместе с тем необходимо установление более строгого контроля за соблюдением требований, предъявляемых к сотруднику полиции, замещающему должность инспектора ДПС ГАИ (в части требований к оперативно-боевой, физической и огневой подготовке).

Подразделения ДПС ГАИ довольно часто сталкиваются со случаями, где необходимо оказывать первую помощь. В целях повышения уровня знаний по оказанию первой помощи следует проводить комплексные мероприятия, направленные на улучшение навыков действия в экстренных ситуациях. Вместе с тем значимость данных занятий во многом заключается в повышении имиджа сотрудника полиции. В средствах массовой информации широко освещаются случаи, когда гражданам необходима первая помощь (например, результаты крупных ДТП). Внимание зрителя целиком и полностью приковано к действиям сотрудников полиции, которые обязаны оказывать первую помощь. Профессиональное и эффективное действие сотрудников полиции в таких условиях способствует повышению уровня доверия граждан к полиции в целом.

В связи с проведением специальной военной операции большинство сотрудников ДПС ГАИ было откомандировано в приграничные регионы для усиления и выполнения своих служебных обязанностей. Следовательно, к сотрудникам, осуществляющим служебные обязанности в таких регионах, предъявляются повышенные требования. В данном аспекте одним из направлений совершенствования профессиональной подготовки выступает правовая и тактико-

специальная подготовка к действиям сотрудников в условиях экстраординарных правовых режимов (в особых условиях). На наш взгляд, прежде чем командировать сотрудника в приграничные с зоной проведения специальной военной операции регионы (в том числе и на присоединённые к РФ территории), необходима комплексная подготовка на базе центров специальной подготовки и в рамках определённых образовательных программ. Вышеуказанные образовательные программы должны выстраиваться на основе опыта службы в таких регионах, полученного ранее. В качестве инструкторов могут выступать сотрудники, ранее проходившие службу в указанных регионах. Также, продолжая мысль о повышении «универсальности» сотрудника ДПС ГАИ, подчеркнём, что к проведению таких занятий целесообразно привлекать военнотружущих и сотрудников иных подразделений, в том числе и специальных.

В заключение отметим, что для выполнения задач, поставленных Президентом Российской Федерации, необходимо разрешить ряд внутриорганизационных и внешнеорганизационных задач относительно профессиональной подготовки сотрудников ДПС ГАИ. Решение вышеуказанных проблемных вопросов окажет положительное влияние на систему подготовки профессиональных кадров, замещающих должности инспекторов ДПС ГАИ.

1. Расширенное заседание коллегии МВД России [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/76408>.
2. О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федер. закон Рос. Федерации от 30 ноября 2011 г. № 342-ФЗ (в ред. от 28 декабря 2024 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 49 (ч. I). Ст. 7020.
3. Бабин С. В. Направления совершенствования деятельности дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России в сфере охраны и обеспечения общественного порядка // Вестник Сибирского юридического института МВД России. 2017. № 2 (27).
4. Гольчевский В. Ф., Храмцова О. В. Подготовка сотрудников гибдд к обеспечению личной безопасности [Электронный ресурс] // Полицейская деятельность. 2021. № 1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/podgotovka-sotrudnikov-gibdd-k-obespecheniyu-lichnoy-bezopasnosti> (дата обращения: 25.03.2025).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Растяпин Юрий Викторович. Старший преподаватель кафедры административной деятельности органов внутренних дел.

Московский университет МВД России имени В. Я. Кикотя.

117437, Российская Федерация, г. Москва, ул. Академика Волгина, 12.

Ключевые слова: профессиональная подготовка, образовательные программы, пути совершенствования профессиональной подготовки, сотрудники полиции, безопасность дорожного движения.

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ ПРИ НАЛИЧИИ НЕИСПРАВНОСТЕЙ ИЛИ УСЛОВИЙ, ПРИ КОТОРЫХ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЗАПРЕЩЕНА

В данной статье рассматриваются вопросы коррекции части 2 статьи 12.5 КоАП РФ в части детализации административной ответственности за управление транспортным средством при наличии неисправностей, с которыми запрещается дальнейшее движение. Предлагается авторская редакция диспозиции указанной статьи и ужесточение административной ответственности путём повышения размера административного штрафа по части 2 статьи 12.5 КоАП РФ.

Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения не утрачивают актуальности с течением времени. Из года в год статистические данные свидетельствуют об огромном количестве дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), приводящих к ранениям или гибели людей. За 9 месяцев 2024 года в данных ДТП погибли 10 422 человека, что составило рост на 0,6 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Особенно пугающе указанные данные выглядят с точки зрения обеспечения национальной безопасности страны и повышения демографических показателей роста численности населения Российской Федерации.

Одним из методов обеспечения безопасности на автомобильных дорогах выступает ужесточение административной ответственности за нарушение правил дорожного движения. Так, в 2025 году с принятием Федерального закона от 26 декабря 2024 года № 490-ФЗ, внесшего изменения в КоАП РФ, была увеличена сумма штрафов за отдельные правонарушения в области обеспечения безопасности дорожного движения. Вместе с тем с принятием указанного закона не изменилась ответственность за управление транспортным средством с техническими неисправностями, создающими угрозу безопасности дорожного движения. Считаем, что в настоящее время назрел вопрос более детальной проработки вопроса ответственности за управление заведомо неисправным транспортным средством (далее – ТС). Обратимся к статистике.

Так, в 2023 году по фактам управления транспортным средством (далее – ТС) с неисправностями, при которых запрещена их эксплуатация, непосредственно сотрудниками полиции возбуждено 2,83 млн (14,8 %) дел об административных правонарушениях по статье 12.5 КоАП РФ [1]. При этом доля ДТП, при которых зафиксированы технические неисправности ТС либо условия, при которых запрещена их эксплуатация, достаточно невелика и составляет 3,8 % [2]. Как писал в своей статье П. Г. Андреев, Госавтоинспекция привела перечень наиболее частых дефектов транспортных средств, влекущих образование аварийных ситуаций: проблемы с шинами (слишком большой износ, неподходящая сезонность); незаконная тонировка (низкая светопропускаемость ухудшает обзор); неисправные световые приборы; самовольные изменения, внесенные в кон-

струкцию автомобиля [6]. Анализ указанных данных, с нашей точки зрения, показывает, что показатели неисправностей ТС, которые привели к дорожно-транспортным происшествиям, являются латентными, так как они могут быть выявлены только путём проведения экспертизы, что происходит далеко не всегда.

Отметим большой рост показателя тяжести последствий ДТП с техническими неисправностями транспортных средств. По данным статистики за 9 месяцев 2024 года, техническая неисправность ТС стала непосредственной причиной в 171 (+25,7 %) ДТП. В данных ДТП погибли 37 (+27,6 %) и ранены 237 (+22,2 %) человек [2]. Считаем, что в современных экономических реалиях развития нашей страны данный показатель имеет риски значительного увеличения. Этому могут способствовать такие факторы, как повышение стоимости новых автомобилей и, как следствие, стремительное устаревание автомобильного парка страны. Так, по данным СМИ, на 2024 год больше 70 % автомобилей на российских дорогах старше 10 лет [3]. С ростом сроков эксплуатации автотранспортных средств в прогрессии увеличиваются риски выхода из строя отдельных узлов и агрегатов, что, в свою очередь, может привести к дорожно-транспортным происшествиям.

Приведённые выше данные показывают, что вопросы технического состояния транспортных средств оказывают прямое воздействие на уровень безопасности дорожного движения и требуют значительного внимания как со стороны участников дорожного движения, так и со стороны законодательных органов, принимающих нормативные правовые акты по регулированию рассматриваемой области общественных отношений.

Рассмотрим вопросы административной ответственности за управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена, предусмотренных статьёй 12.5 КоАП РФ.

Так, ч. 1 рассматриваемой статьи предусматривает ответственность за нарушение управления ТС с неисправностями или условиями, при которых в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации, определёнными ПДД РФ запрещена. Диспозиция рассматриваемой статьи описывает общий перечень нарушений Основных положений по допуску, за исключением детализации таких нарушений в последующих частях 1.1–1.7. Подразумевается, что эксплуатация транспортных средств с нарушениями, описанными в частях 1.1–1.7 КоАП РФ имеет большую общественную опасность, и требует более серьёзных санкций к виновнику административного правонарушения.

Вместе с тем часть 2 статьи 12.15 КоАП предусматривает административную ответственность за нарушение пункта 2.3.1 ПДД РФ в части управления ТС с заведомо неисправной тормозной системой (за исключением стояночного тормоза), рулевым управлением или сцепным устройством (в составе *поезда*). Во-первых, обратим внимание на очевидную опечатку. ПДД РФ запрещают движение при неисправности тягового сцепного устройства в составе *автопоезда*.

Во-вторых, непонятно, почему в данной части статьи 12.5 не нашёл отражения запрет на управление транспортным средством при наличии ещё двух неисправностей, предусмотренных соответствующим разделом пункта 2.3.1 ПДД РФ, а именно: не горящих (отсутствующих) фар и задних габаритных огней в

тёмное время суток или в условиях недостаточной видимости, не действующем со стороны водителя стеклоочистителе во время дождя или снегопада.

Так, в настоящее время ответственность за эксплуатацию ТС с указанными нарушениями будет наступать по общей части 1 статьи 12.5 КоАП РФ, что, по нашему мнению, не соответствует общественной опасности указанного деяния.

Непонятна также позиция законодателя, разделившего правонарушения по частям 1 и 2 статьи 12.5 по степени общественной опасности, однако практически не отделив размер административного штрафа, установив единую сумму в размере 500 рублей. По части 1 статьи 12.5 предусмотрен альтернативный вид наказания в виде предупреждения, однако такого разделения ответственности между частями 1 и 2 статьи 12.5, по нашему мнению, совершенно недостаточно.

Управление транспортным средством с неисправностями, при которых в соответствии с ПДД запрещается движение транспортных средств, зачастую выступает непосредственной причиной ДТП и приводит к значительным последствиям. Приведём характерный пример. Так, 7 октября 2024 года в Московской области на трассе М-2 «Крым» произошло массовое ДТП, три человека погибли, три пострадали. При этом причиной ДТП стал отказ тормозной системы у грузового автомобиля Nowo [4].

Рассматривая санкции за иные нарушения эксплуатации транспортных средств по статье 12.5, отметим, что в ряде случаев предусматриваются наказания в виде в том числе лишения права управления транспортными средствами, например, как в части 3 рассматриваемой статьи. Считаем, что управление ТС с заведомо неисправной тормозной системой несёт не меньшую общественную опасность, чем управление ТС, на передней части которого установлены световые приборы с огнями красного цвета.

Согласимся с мнением В. В. Бараковского о том, что в данном случае в рамках закона необходимо применение наиболее эффективных мер правового принуждения, которые, в конечном счёте, оказываются наиболее действенными [5]. Таким образом, отметим, что, по нашему мнению, необходимо скорректировать как диспозицию, так и санкцию части 2 статьи 12.5 КоАП РФ.

Считаем возможным изложить диспозицию части 2 статьи 12.5 в следующей редакции:

«Управление транспортным средством с заведомо неисправной тормозной системой (за исключением стояночного тормоза), рулевым управлением или сцепным устройством (в составе автопоезда); с не горящими (отсутствующими) фарами и задними габаритными огнями в тёмное время суток или в условиях недостаточной видимости; с не действующим со стороны водителя стеклоочистителем во время дождя или снегопада».

Что касается санкции указанной части 12.5, то, по нашему мнению, она также подлежит существенной коррекции в сторону увеличения размера административного штрафа в современных реалиях как минимум до пяти тысяч рублей.

В заключение отметим, что достичь значительного прогресса в решении задачи по обеспечению безопасности дорожного движения невозможно без комплексного воздействия на все факторы, оказывающие влияние на данный процесс. В этой связи изменение подхода к вопросам ответственности за техниче-

ское состояние транспортных средств представляется необходимым аспектом снижения смертности на автомобильных дорогах страны.

1. Баканов К. С., Ляхов П. В., Исаев М. М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 120 с.
2. Баканов К. С., Ляхов П. В., Айсанов А. С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2024 года: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 41 с.
3. Автопарк стареет вынужденно [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6876196> (дата обращения: 24.03.2025).
4. Причиной смертельного ДТП в Подмосковье мог стать отказ тормозов [Электронный ресурс]. URL: <https://iz.ru/1770840/2024-10-07/prichinoi-smertelnogo-dtp-v-podmoskove-mog-stat-otkaz-tormozov> (дата обращения: 24.03.2025).
5. Бараковский В. В. О проблеме аварийности по причине эксплуатации транспортных средств с техническими неисправностями и некоторых путях ее решения [Электронный ресурс] // Современная наука. 2021. № 3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/o-probleme-avariynosti-po-prichine-ekspluatatsii-transportnyh-sredstv-s-tehnicheskimi-neispravnostyami-i-nekotoryh-putyah-ee> (дата обращения: 24.03.2025).
6. Андреев П. Г. Некоторые актуальные вопросы в сфере осуществления технического осмотра транспортных средств // Вестник Московского университета МВД России. 2021. № 5. С. 187–189. DOI 10.24412/2073-0454-2021-5-187-189. EDN LQWOFQ.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Сабинин Андрей Андреевич. Старший преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: неисправности транспортного средства, административная ответственность, административное правонарушение, эксплуатация транспортных средств.

Сальников Е. В.

ОТДЕЛЬНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОБЩЕРОССИЙСКОЙ ОБЩЕСТВЕННОЙ ДЕТСКО-ЮНОШЕСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПО ПРОПАГАНДЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ «ЮНЫЕ ИНСПЕКТОРЫ ДВИЖЕНИЯ»

В статье рассматривается взаимодействие ООДЮО «Юные инспекторы движения» с Орловским юридическим институтом МВД России имени

В. В. Лукьянова. Представлены основные цели и задачи, организационные формы сотрудничества двух субъектов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, подводятся промежуточные итоги первоначального этапа сотрудничества, намечаются перспективы развития. Автор констатирует, что реализация сотрудничества послужит повышению эффективности деятельности ООДЮО «ЮИД» по пропаганде безопасности дорожного движения среди несовершеннолетних.

16 декабря 2024 года в Орловском юридическом институте МВД России имени В. В. Лукьянова состоялось торжественное подписание соглашения о сотрудничестве между образовательной организацией и Общероссийской общественной детско-юношеской организацией по пропаганде безопасности дорожного движения «Юные инспекторы движения» (далее – ООДЮО «ЮИД»). Соглашение имеет своей целью поддержку творчески и интеллектуально одарённых представителей молодёжи, участвующих в деятельности ООДЮО «ЮИД». Соглашение предполагает совместную деятельность института и ООДЮО «ЮИД» в реализации государственной политики по формированию и укреплению в молодёжной среде традиционных российских духовно-нравственных ценностей, ответственного отношения к поведению в дорожно-транспортной среде, развитию патриотизма, нравственности и гражданской идентичности среди подрастающего поколения.

Данное соглашение знаменует собой новый этап во взаимодействии Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова как учебно-научного центра подготовки сотрудников по обеспечению безопасности дорожного движения и Общероссийской общественной детско-юношеской организации по пропаганде безопасности дорожного движения «Юные инспекторы движения».

История заключения соглашения имеет своим истоком международную научно-практическую конференцию «Наука и практика в обеспечении безопасности дорожного движения: вчера, сегодня, завтра», состоявшуюся 21 июня 2024 года в Москве в Научном центре безопасности дорожного движения МВД России. Конференция была приурочена к празднованию 50-летия образования НЦ БДД МВД России и включала в числе своих участников руководство ООДЮО «ЮИД». В большинстве выступлений на конференции поднимались проблемы оптимизации деятельности ООДЮО «ЮИД», указывалось на ряд нерешённых вопросов, в числе которых оставались и вопросы усиления мотивации школьников к участию в мероприятиях, проводимых ООДЮО «ЮИД». В ходе обсуждения докладов и выступлений, прозвучавших на конференции, было озвучено инициативное предложение по развитию взаимодействия между образовательной организацией и ООДЮО «ЮИД».

В настоящее время ООДЮО «ЮИД» – крупнейшая отечественная молодёжная организация, объединяющая усилия различных государственных и общественных структур, самих школьников по формированию безопасного поведения детей и подростков на дороге, снижению уровня детского дорожного травматизма, пропаганде безопасного образа жизни. В соответствии с национальным проектом «Безопасные качественные дороги» данная организация еже-

годно проводит Всероссийский конкурс ЮИД «Безопасное колесо», Всероссийское первенство по автомногоборью, Межгосударственный слёт ЮИД, Всероссийский форум юных инспекторов движения. Только в 2024 году в региональных отделениях ЮИД России проведено свыше 123 000 массовых мероприятий, в которых приняли участие около 3 млн человек. Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, являясь профильным учебно-научным центром по подготовке сотрудников Госавтоинспекции, на протяжении ряда лет проводит научные исследования, разрабатывает методики, направленные на достижение целей профилактики безопасности дорожного движения. Соглашение двух крупных организаций позволит объединить их усилия в проведении воспитательной работы с подрастающим поколением в духе гражданственности, государственности, патриотизма, популяризации и пропаганды правопорядка в целом и безопасности дорожного движения в частности.

В инициативном порядке руководством и профессорско-преподавательским составом кафедры СГД и правовой группой института было разработано Соглашение о сотрудничестве, а также внесено предложение по проведению на базе института всероссийской олимпиады «Наследники Лукьянова» среди членов ООДЮО «ЮИД», участники и победители которой получают баллы за индивидуальные достижения при поступлении в Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова и его Брянский филиал.

Соглашение между институтом и «ЮИД» заключено с целью взаимодействия сторон в рамках поддержки и повышения качества реализации проектов, связанных с улучшением состояния безопасности дорожного движения, снижением детского дорожно-транспортного травматизма, повышением осведомлённости детей и взрослых о правилах дорожного движения, а также с целью вовлечения детей и молодёжи в пропагандистскую деятельность, формирования у них высокого патриотического сознания, уважения к традициям, популяризации образования и здорового образа жизни.

Целью соглашения является развитие потенциала Сторон по удовлетворению потребностей личности в интеллектуальном, духовно-нравственном, творческом, физическом и профессиональном развитии.

Заключение соглашения призвано решить следующие задачи:

- поддержка творчески и интеллектуально одарённых представителей молодёжи, демонстрирующих активную социальную позицию, выражающуюся в их участии в деятельности ООДЮО «ЮИД»;
- содействие в реализации государственной политики по формированию и укреплению в молодёжной среде традиционных российских духовно-нравственных ценностей;
- содействие в реализации государственной политики по патриотическому воспитанию подрастающего поколения, развитию нравственности и гражданской идентичности среди подрастающего поколения;
- поддержка деятельности по формированию в молодёжной среде ответственного отношения к поведению в дорожно-транспортной среде;
- повышение уровня знаний об основах безопасного поведения, консолидации сил для снижения числа детского травматизма на транспорте;

– стимулирование интереса молодёжи к деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации и детско-юношеских общественных организаций правоохранительной направленности.

Олимпиада «Наследники Лукьянова» представляет собой интеллектуальный и творческий конкурс, проводимый в форме интеллектуального состязания по общеобразовательному предмету «Обществознание» и творческого задания, направленного на демонстрацию сформированности навыков содействия правоохранительным органам в деле обеспечения безопасности дорожного движения.

Олимпиада «Наследники Лукьянова» предполагает проведение двух этапов.

На первом этапе активисты движения ЮИД для подтверждения своей деятельности формируют и предоставляют в электронном виде портфолио.

Портфолио участника включает в себя резюме, состоящее из описания активной деятельности в рамках участия в движении ЮИД; предоставления общей информации о себе, личной фотографии; предоставления подтверждающих документов (дипломы, сертификаты, благодарственные письма, справки и другое), ссылок на авторские творческие работы. Каждый элемент портфолио оценивается определённым количеством баллов в соответствии с Критериями оценивания портфолио. Также в рамках первого этапа олимпиады активисты движения ЮИД должны разработать авторский социально-значимый проект, направленный на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма, снижение количества дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних.

Второй этап проводится в форме тестирования с использованием дистанционных технологий через информационно-телекоммуникационную сеть Интернет в период с 1 по 20 марта. Тесты составляются на основе содержания примерных основных образовательных программ среднего общего образования по дисциплине «Обществознание». Задания могут включать в себя нестандартные задачи и вопросы соревновательного характера.

В 2025 году олимпиада была проведена впервые, что позволило получить определённый опыт и наметить перспективы развития взаимодействия. Следует отметить ряд аспектов.

Во-первых, имеет смысл фиксировать день проведения второго этапа олимпиады, связав его с днём рождения В. В. Лукьянова – 20 марта. Проведение олимпиады в течение целых суток в дистанционном режиме позволяет элиминировать влияние выходных дней и часовых поясов, что позволяет утвердить фиксированную дату. Связь олимпиады «Наследники Лукьянова» с днём рождения создателя ООДЮО «ЮИД» позволит провести в будущем мемориальные мероприятия и памятные акции в этот день, связанные с проведением заключительного этапа олимпиады.

Во-вторых, следует переопределить порядок оценки портфолио членами жюри. Представляется обоснованным закрепить положение о том, что оценка за творческий проект представляет собой среднее арифметическое от баллов, выставленных всеми членами жюри за представленный проект.

В-третьих, представляется важным уточнить порядок подсчёта баллов портфолио участника в части, касающейся участия школьников во Всероссийском конкурсе Юных инспекторов движения «Безопасное колесо». На настоя-

щий этап положение предусматривает выставление разного количества баллов за участие на муниципальном, региональном, всероссийском уровнях, однако неясно, если школьник участвовал в один год в конкурсе на всех трёх уровнях, следует ли суммировать баллы или же выставлять баллы исключительно за участие в высшем этапе конкурса. В этом случае количество баллов за участие в высшем этапе конкурса следует увеличить.

В-четвёртых, следует констатировать, что подавляющее количество региональных отделений имеет достаточно поверхностные знания об олимпиаде, порядке её проведения, предоставлении материалов участниками и преимуществах, получаемых школьниками. В этой связи представляется целесообразным предусмотреть и провести при поддержке ООДЮО «ЮИД» серию информационных вебинаров.

Помимо развития взаимодействия ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова с ООДЮО «ЮИД» в части, касающейся проведения всероссийской олимпиады школьников «Наследники Лукьянова», целесообразно, на наш взгляд, наметить также ряд иных направлений развития взаимодействия. Так, актуальным нам видится взаимодействие в части изучения потребностей педагогов, работающих в «ЮИД», в методических и информационных материалах. Кроме того, вполне уместно проведение социологического исследования или минимум анкетирования педагогов, работающих с отрядами «ЮИД» с целью получения информации об их проблемах, сложностях, распространении положительного опыта и повышении сплочённости коллектива педагогов.

Кроме того, следует обратить внимание на то, что 30 января 2025 года на совещании по подведению итогов межведомственного взаимодействия в сфере повышения безопасности дорожного движения за 2024 год министр просвещения РФ Сергей Кравцов обратил внимание на целесообразность разработки сценариев типовых собраний для родителей детей разных возрастных групп. Институт в рамках взаимодействия вполне может принять участие в данной работе и в сотрудничестве с ГУОБДД МВД России и оказать методическую помощь ООДЮО «ЮИД» в обеспечении необходимыми методическими материалами.

В целом следует констатировать, что сотрудничество между ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова и ООДЮО «ЮИД» имеет большой потенциал к развитию. Его реализация послужит повышению эффективности деятельности ООДЮО «ЮИД» по пропаганде безопасности дорожного движения среди несовершеннолетних.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Сальников Евгений Вячеславович. Доктор философских наук, доцент. Начальник кафедры социально-гуманитарных дисциплин.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: юные инспектора движения, пропаганда безопасности дорожного движения.

**ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ И ПЛАНИРОВАНИЯ
РАССЛЕДОВАНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, СОВЕРШЁННЫХ
В УСЛОВИЯХ НЕОЧЕВИДНОСТИ**

В статье рассказано, как эффективно организовать расследование дорожно-транспортных происшествий, совершённых в условиях неочевидности. Автор акцентирует внимание на действиях, предпринимаемых для поиска скрывшегося водителя и транспортного средства.

Как свидетельствуют данные статистики, одним из самых распространённых правонарушений, совершаемых на территории нашей страны, является нарушение правил дорожного движения. Авария – это всегда экстремальное событие, последствия которого наносят материальный и моральный ущерб его участникам, поэтому обеспечение безопасности на дорогах – одна из важнейших социально-экономических и демографических задач в стране [1, с. 4].

Дорожно-транспортные происшествия (далее – ДТП), совершённые в условиях неочевидности, составляют ежегодно примерно четверть от общего количества правонарушений на дороге. Практика показывает, что они совершаются водителями в основном при управлении ими транспортными средствами в состоянии опьянения, угнанными транспортными средствами или при движении со скоростью, значительно превышающей установленные ограничения этого параметра, а также при наступлении в результате совершённого ДТП тяжких последствий в виде причинения смерти пострадавшим лицам. Эффективность расследования указанных преступлений зависит от правильной организации и планирования этого процесса с учётом характера возникающих на начальном этапе расследования следственных ситуаций [2, с. 30]. Как показывает анализ следственной практики, типичными являются две следственные ситуации:

- 1) водитель скрылся с места происшествия, оставив автомобиль на месте происшествия;
- 2) водитель уехал с места происшествия.

Первая ситуация встречается в основном в случаях, когда после происшествия дальнейшее движение транспортного средства из-за полученных повреждений, опрокидывания, образовавшегося затора или по иным причинам стало невозможным. В данной ситуации водитель после оставления места происшествия нередко заявляет об угоне транспортного средства.

Вторая ситуация является наиболее распространённой и возникает в основном при наезде на пешехода и получении транспортным средством в результате происшествия незначительных повреждений, не влияющих существенно на его ходовые качества.

В описанных ситуациях в первую очередь необходимо установить личность водителя, скрывшегося с места ДТП, транспортное средство и возможные причины произошедшего.

В ситуации, когда водитель скрылся с места происшествия, оставив управляемое им транспортное средство, планируются и осуществляются процессуальные действия по истребованию и получению необходимых справок из оперативно-справочных и оперативно-разыскных учётов органов внутренних дел, прежде всего из учётов, содержащих данные обо всех зарегистрированных, угнанных и обнаруженных бесхозных транспортных средствах и лицах, которым выданы права на управление транспортным средством соответствующего вида. Полученные сведения позволяют установить владельца автомобиля, оставленного на месте происшествия. Это лицо необходимо допросить. При наличии свидетелей проводится его опознание, а также медицинское освидетельствование с целью установления алкогольного или наркотического опьянения в момент управления транспортным средством, а также поиска на теле и одежде следов ДТП. Выявление и закрепление следов, а также выяснение всех обстоятельств совершения преступления на первоначальном этапе расследования осуществляется в ходе проведения коммуникативных (допрос потерпевшего и свидетелей) и исследовательских (осмотр места происшествия, осмотр видеозаписей с камер видеоконтроля и видеонаблюдения освидетельствование) следственных действий. Сведения, полученные при их производстве, используются для установления водителя, покинувшего место происшествия, и транспортного средства, на котором он скрылся.

Изучив следовую картину на месте происшествия на месте и сведения, полученные в результате процессуальных действий, определяют время совершения ДТП, идентификационные признаки (вид, модель, марка, цвет), направление и скорость движения автомобиля, на котором водитель скрылся. Время происшествия может быть установлено, например, по стрелкам остановившихся часов на руке потерпевшего, трупным явлениям на теле погибшего, температуре двигателя оставленного на месте происшествия транспортного средства, а также по следам метеорологических явлений, имевших место на момент происшествия. Направление и скорость движения транспортного средства, уехавшего с места происшествия, можно определить по характеру следов (рисунок протектора шин, капли горюче-смазочных материалов) и механизму их образования (торможение, скольжение, волочение). Обнаруженные на различных объектах (одежда и тело потерпевшего, детали автомобиля, элементы дорожных сооружений) отделившиеся частицы лакокрасочного покрытия позволяют установить цвет транспортного средства [3, с. 15]. Сведения о признаках, индивидуализирующих транспортное средство, а также о приметах водителя, скрывшегося с места происшествия, могут быть получены из показаний потерпевшего и свидетелей, которые могут быть среди водителей и пассажиров других автомобилей, пешеходов, рабочих, производящих дорожно-строительные и ремонтные работы вблизи места происшествия, работников автозаправочных станций, придорожных ремонтных мастерских, кафе, стоянок, гостиниц, жителей близстоящих домов. По полученной информации силами сотрудников ГАИ организуется преследование скрывшегося с места происшествия транспортного средства. Если принятыми мерами сделать это не удалось, то сотрудникам оперативных подразделений поручается проверка автопредприятий, автостоянок, гаражей и ремонтных мастерских на предмет его обнаружения. В целях выявления водителя,

скрывшегося с места происшествия, сотрудникам, осуществляющим оперативно-разыскную деятельность, поручается также организация наблюдения за посетителями лечебного учреждения, в котором находится потерпевший, на случай, если водитель либо его родственники и знакомые проявят интерес к состоянию здоровья потерпевшего, попытаются установить контакт с ним или с лечащим его врачом.

Выяснению всех обстоятельств совершения ДТП, установлению водителя, скрывшегося с места происшествия, и транспортного средства, на котором он скрылся, во многих случаях способствует использование информации, зафиксированной работающими в автоматическом режиме камерами видеоконтроля за дорожным движением, камерами видеонаблюдения за объектами муниципальной инфраструктуры и автомобильными видеорегистраторами. В целях получения и использования данной информации планируются и проводятся следственные и иные процессуальные действия, а также необходимые организационные и оперативно-разыскные мероприятия, в частности, такие как выемка и осмотр видеозаписей, опознание, назначение экспертиз, направление запросов и истребование справок, дача поручений о проведении оперативно-разыскных мероприятий. После получения необходимой информации производится выемка и осмотр видеозаписей, содержащихся в соответствующих базах данных. В случаях выявления владельцев транспортных средств, оснащённых автомобильными видеорегистраторами, из числа очевидцев ДТП производится выемка и осмотр видеозаписей также с этих видеорегистраторов [4, с. 28].

На последующем этапе расследования, если установлены водитель, скрывшийся с места происшествия, и транспортное средство, на котором он скрылся, производятся следственные действия, направленные на выяснение всех обстоятельств ДТП и вопроса о виновности конкретного лица в совершении преступления в том числе, такие как осмотр обнаруженного транспортного средства, освидетельствование водителя, допрос водителя в зависимости от обстоятельств дела в качестве свидетеля или подозреваемого, предъявление его для опознания, проведение очных ставок с ним, производство при необходимости следственного эксперимента, назначение и производство при необходимости дактилоскопической, физико-химической, судебно-биологической, судебно-автотехнической и иных судебных экспертиз.

В случаях, когда принятыми мерами установить водителя, скрывшегося с места происшествия, и транспортное средство, на котором он скрылся, не удалось, планируются и проводятся в дальнейшем следственные действия и оперативно-разыскные мероприятия, направленные на их установление, в том числе выявляются и допрашиваются в качестве свидетелей новые очевидцы дорожно-транспортного происшествия, дополнительно допрашиваются потерпевший и свидетели, направляются новые запросы в соответствующие органы о предоставлении информации, даются поручения органам, осуществляющим оперативно-разыскную деятельность, о проведении оперативно-разыскных мероприятий в целях установления водителя и транспортного средства, скрывшихся с места происшествия, назначаются ранее не проведённые и дополнительные судебные экспертизы.

Таким образом, первоначальный этап расследования дорожно-транспортных преступлений, совершённых в условиях неочевидности, имеет важное практическое значение для дальнейшего расследования и все действия следователя должны быть направлены на сбор и фиксацию материальных и идеальных следов преступления [5, с. 157].

1. Майоров В. И., Денисенко В. В., Денисенко С. Г. Безопасность дорожного движения: современные тенденции и перспективы. Краснодар: КрУ МВД России, 2021. 158 с.
2. Грачев С. А., Костюнин С. В., Лелетова М. В. Расследование дорожно-транспортных преступлений [Электронный ресурс]: учебно-практическое пособие. Н. Новгород: НА МВД России, 2019. 77 с.
3. Данилкина В. М., Сафонов Г. И., Шуваева М. С. Организационно-тактические особенности осмотра места дорожно-транспортного происшествия: учебное пособие. М.: МосУ МВД России имени В. Я. Кикотя, 2021. 102 с.
4. Валькова Т. В., Салфеткин Р. А., Тертычная И. В. Расследование дорожно-транспортных преступлений: учебное пособие. СПб.: СПбУ МВД России, 2021. 68 с.
5. Сучков А. И. Спровоцированное дорожно-транспортное происшествие: тактика расследования // Правопорядок: история, теория, практика. 2024. № 4 (43) С. 154–157.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Сезонова Татьяна Владимировна. Кандидат педагогических наук. Старший преподаватель кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, расследование, розыск водителя, поиск транспортного средства.

Селютина О. Г.

К ВОПРОСУ О НЕПРАВОМЕРНОМ ИСПОЛЬЗОВАНИИ КАРШЕРИНГА НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИМИ

В статье рассматриваются особенности правовых последствий при неправомерном использовании каршеринга несовершеннолетними лицами. Освещаются вопросы возможных правовых пробелов и перспектив совершенствования законодательства в данной сфере.

Современные технологии и научно-технический прогресс существенно упрощают жизнь, открывая новые возможности для заработка, но при этом они

также создают условия для появления новых видов правонарушений. Одним из таких примеров является неправомерное использование каршеринга несовершеннолетними. Каршеринг – это услуга краткосрочной аренды транспортного средства с оплатой по минутам или часам. Такие услуги предоставляются через мобильные приложения или специализированные сайты, причём аренда осуществляется для личных нужд, а не для ведения предпринимательской деятельности. Обычно автомобили используются для краткосрочных поездок по городу. Эта услуга пользуется популярностью среди населения крупных городов [1].

В последнее время в России наблюдается рост случаев, когда несовершеннолетние используют каршеринговые автомобили через чужие аккаунты. Согласно правилам, установленным каршеринговыми компаниями, каждый совершеннолетний пользователь может зарегистрировать только один аккаунт на своё имя, подтвердив его необходимыми документами. Однако несовершеннолетние в силу своего возраста не имеют возможности легально зарегистрироваться в таких сервисах. Это вынуждает их искать обходные пути, включая незаконные методы, чтобы получить доступ к аренде автомобилей. Кроме того, в России несовершеннолетние относятся к особой возрастной категории, которая в первую очередь характеризуется психологической неустойчивостью личности, отсутствием какого-либо или необходимого по возрасту образования, специальности. Дети, которые ещё не достигли восемнадцатилетнего возраста, чаще всего не имеют возможности объективно оценивать обстановку, в которой они оказались [2, с. 32].

Одним из распространённых способов, который используют несовершеннолетние, является запоминание паролей от аккаунтов своих родителей, родственников или друзей. Используя эти данные, они тайно арендуют автомобили, иногда в компании таких же несовершеннолетних. Подобные действия нарушают не только правила каршеринговых компаний, но и законодательство Российской Федерации [3].

Особую сложность представляет установление вины в случае ДТП с участием несовершеннолетнего арендатора. Даже при наличии страховки компании могут оспаривать выплаты, ссылаясь на нарушение правил пользования сервисом. Родители или опекуны, в свою очередь, рискуют быть привлечёнными к субсидиарной ответственности, если докажут, что не осуществляли должный контроль за действиями подростка.

Административные последствия также значимы. Управление транспортным средством без прав влечёт штрафы и изъятие автомобиля, однако на практике нередки случаи, когда несовершеннолетние используют аккаунты совершеннолетних родственников. Это формирует пробел в регулировании: платформы не всегда способны идентифицировать реального пользователя, что усложняет привлечение к ответственности.

Для минимизации рисков необходима адаптация нормативной базы. Целесообразно ввести обязательную двухфакторную аутентификацию, ужесточить проверку данных при регистрации, а также закрепить в законодательстве презумпцию виновности операторов при недостаточности мер по предотвращению доступа несовершеннолетних. Параллельно требуется развитие судебной практики, учитывающей специфику цифровых сервисов.

Согласно положениям КоАП РФ, факт управления транспортным средством лицом, не достигшим совершеннолетия, влечёт административную ответственность для владельца автомобиля или гражданина, разрешившего его использование. В контексте каршеринга это означает, что родитель, чей несовершеннолетний ребёнок получил доступ к арендованному авто, может быть подвергнут штрафным санкциям со стороны органов Госавтоинспекции. Если будет доказано, что мать сознательно допустила использование автомобиля подростком либо не приняла мер для предотвращения этого, её действия могут быть квалифицированы в соответствии с Кодексом об административных правонарушениях РФ.

Дополнительным основанием для привлечения к ответственности служит статья 12.7 КоАП РФ, устанавливающая санкции за управление транспортным средством без соответствующего права. Хотя формально эта норма адресована нарушителю-водителю, её применение косвенно влияет на оценку поведения родителей. Суды нередко трактуют бездействие законных представителей, не ограничивших доступ подростка к автомобилю, как попустительство, что усиливает аргументацию при назначении наказания.

В случае обнаружения факта использования несовершеннолетним чужого или поддельного аккаунта каршеринга правоприменительная практика требует тщательной юридической оценки таких действий. Представляется обоснованным квалифицировать подобные деяния как покушение на угон транспортного средства по части 1 статьи 166 Уголовного кодекса РФ, а не как приготовление к преступлению.

С точки зрения законодательной аналогии получение доступа к чужому аккаунту путём использования пароля сопоставимо с незаконным вскрытием замка автомобиля. Это создаёт реальную угрозу совершения противоправного деяния. Квалификация как покушения приобретает принципиальное значение, поскольку угоны по указанной статье относятся к преступлениям средней тяжести. Если же ограничиться признанием действий лишь этапом приготовления, то в силу части 2 статьи 30 УК РФ привлечение к уголовной ответственности становится невозможным.

Несовершеннолетние правонарушители, сознательно обходящие возрастные ограничения каршеринговых сервисов, должны нести соразмерную ответственность за создание опасной ситуации. При этом суды вправе учитывать смягчающие обстоятельства: возмещение ущерба, отсутствие судимости, положительные характеристики – при выборе меры воздействия, не связанной с лишением свободы.

Без системной профилактической работы, направленной на предотвращение противоправных действий среди несовершеннолетних, добиться значительного снижения таких случаев будет крайне сложно. Сотрудники подразделений Госавтоинспекции, отвечающие за пропаганду безопасности дорожного движения, активно проводят просветительские мероприятия во всех регионах страны. В рамках таких акций подросткам разъясняют правовые последствия и риски, связанные с управлением транспортными средствами без соответствующих прав и достижения установленного законом возраста. Однако очевидно, что правоохранительные органы физически не могут контролировать каждого подростка,

мечтающего сесть за руль автомобиля. Ключевая роль в этом вопросе принадлежит семье и родителям, которые являются основными воспитателями и наставниками для своих детей [3]. Именно их бдительность, законопослушность и ответственное отношение к вопросам безопасности дорожного движения могут стать надёжной гарантией формирования правосознания и правовой культуры у подрастающего поколения. В конечном итоге это способствует не только снижению уровня правонарушений, но и повышению общей безопасности на дорогах страны.

1. Ярмонова Е. Н., Югина С. А. Последствия несовершенства правового регулирования каршеринга // Экономические и социально-гуманитарные исследования. 2020. № 3 (27). С. 149–154.
2. Афонин В. В. Проблемы применения административной ответственности к несовершеннолетним // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2015. № 2 (40). С. 32–34. EDN TYFRPJ.
3. Мажинский Р. А. Проблемы выявления угонов автотранспортных средств каршеринга, совершенных несовершеннолетними с использованием чужого или поддельного аккаунта // Транспортное право и безопасность. 2021. № 2 (38). С. 105–112.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Селютина Ольга Геннадьевна. Кандидат экономических наук. Старший преподаватель кафедры гражданско-правовых дисциплин.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: каршеринг, несовершеннолетние правонарушители, угон, ответственность, возмещение ущерба.

Семенов В. Р.

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ УГОЛОВНО-ПРАВОВОГО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ПРЕСТУПНОСТИ

В статье рассматриваются основные причины дорожно-транспортных происшествий, а также система мер по их предупреждению и профилактике, закреплённая в законодательстве и используемая на практике, которая состоит из общих и специальных мер.

Использование дорожного движения в коммуникации всех элементов инфраструктуры России было и остаётся важнейшим элементом хозяйственной деятельности нашего государства. Эффективное обеспечение товарообмена и пассажироперевозок без автомобильного транспорта, пожалуй, невозможно.

Именно дорожное движение позволяет перевозить в год 8 135,2 млн человек. Показатели перевозок другими видами транспорта существенно ниже и составляет 111,007 млн – железнодорожным, 1 059,3 млн – воздушным, 8,611 млн – внутренним водным и 4,515 млн – морским. Автомобильные дороги выступают лидером и в оценке грузовых перевозок, ежегодно обеспечивая перевозку 5 490,5 млн тонн грузов. По этому показателю дорожное движение существенно превышает объём аналогичных перевозок другими видами транспорта. Так, например, железнодорожным транспортом доставляется в год 1 284,1 млн тонн грузов, воздушным – 1,5 млн тонн, внутренним водным – 110,3 млн тонн, морским – 23,2 млн тонн [1]. При этом в РФ протяжённость автодорожного фонда общего пользования федерального значения составляет 57 млн км [2].

Такие высокие показатели наглядно показывают приоритетное значение автомобильного транспорта в экономике и жизнедеятельности нашей страны, что определяет важное значение в обеспечении дорожного движения как с точки зрения его эффективности, так и безопасности.

Дорожный фонд в нашей стране – это ценный ресурс, который позволяет функционировать и развиваться всему обществу. Однако автомобильные дороги, а также вовлечённые в их эксплуатацию транспортные средства и участники дорожного движения содержат и некоторые опасные риски. Залог безопасного функционирования дорожного движения состоит в выборе законодателем верных правил и их соблюдении всеми участниками. Сводом таких предписаний являются ПДД РФ, установленные Правительством страны [3].

Однако зачастую участники дорожного движения нарушают положения ПДД, допускают опасные действия на проезжей части. Нередко такие нарушения влекут за собой негативные последствия, связанные с причинением вреда жизни и здоровью человека. Причём нарушают как лица, управляющие транспортными средствами, так и иные участники дорожного движения. Поэтому аварийность, смертность и травматизм на дорогах нашей страны являются объектом пристального контроля и мониторинга со стороны государственных органов, деятельность которых формирует предпосылки правильной реакции субъектов законодательной деятельности в выборе действенных механизмов обеспечения безопасности дорожного движения правовыми средствами.

Участники дорожного движения в определённой степени уязвимы от ДТП, несущих в себе не только материальные издержки, но и зачастую смертность и травматизм пострадавших. Количество транспортных средств, зарегистрированных в России, насчитывает около 54 млн единиц, что демонстрирует высокий уровень автомобилизации. Значительная концентрация автотранспорта в городах, существующие риски смертности и травматизма на дорогах требуют внимательного отношения к обеспечению безопасного движения транспорта. ПДД РФ основной, но не единственный нормативный правовой акт, призванный обеспечить безопасность дорожного движения.

Защита от наиболее тяжёлых последствий ДТП, грубых (повторных) нарушений ПДД реализуется путём запретов на совершение определённых общественно опасных деяний, установленных УК РФ [4].

Стоит отметить, что нормы уголовного законодательства играют существенную роль в сфере безопасности дорожного движения, поскольку выступа-

ют неким противовесом, сдерживающим участников дорожного движения от совершения преступных посягательств. Для предотвращения совершения дорожно-транспортных преступлений, посягающих на общественные отношения, обеспечивающие безопасность функционирования транспорта участниками дорожного движения, законодателем был установлен ряд уголовно-правовых запретов, в частности: статья 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств», статья 268 УК РФ «Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта», статья 264.1 УК РФ «Управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость».

Правоприменительная практика относительно указанных составов преступлений складывается системно, нормы закона показывают свою эффективность в деле привлечения виновных лиц к уголовной ответственности и достижения целей наказания. При этом усиление борьбы с дорожно-транспортной преступностью может быть достигнуто не только репрессивными методами уголовной ответственности, но и путём расширения мер профилактики данного вида преступлений.

Приоритетность предупредительного направления объясняется также тем, что в процессе предупреждения криминогенные факторы могут подвергаться направленному воздействию тогда, когда они ещё не набрали силы, находятся в зародышевом состоянии и поэтому легче поддаются исправлению [5].

Применительно к предупреждению дорожно-транспортных преступлений речь идёт о факторах, связанных в первую очередь с личностью участников дорожного движения. В соответствии со статьей 2 УК РФ предупреждение преступлений является одной из задач Уголовного кодекса Российской Федерации. При этом предупреждение нарушений уголовно-правовых запретов возможно как в отношении лиц, которые уже совершили преступление, так и лиц, не ставших на преступный путь.

В первом случае реализуется специальное предупреждение, предполагающее применение уголовного наказания или иных мер уголовно-правового характера. Основной задачей здесь является исключение рецидива ранее судимого лица.

Во втором случае осуществляется общее предупреждение, которое заключается в психологическом воздействии на сознание граждан путём их убеждения и устрашения. Оно адресовано неопределённому кругу лиц.

Общее предупреждение может выражаться в пропаганде уголовного законодательства. Целью такой пропаганды выступает удержание неустойчивых лиц от совершения преступлений путём устрашения возможным наказанием или убеждения в нецелесообразности преступлений. Другой целью пропаганды выступает предупреждение преступлений путём воспитания у граждан убеждения в справедливости законов и готовности соблюдать их.

Объектами уголовно-правовой пропаганды безопасности дорожного движения могут выступать законопослушные, неустойчивые граждане или нарушители правил дорожного движения. Отнесение дорожно-транспортных преступлений к категории неосторожных затрудняет выявление лиц, склонных к их совершению. В таких преступлениях отсутствует предварительная преступная дея-

тельность, а большинство правонарушителей относится к ситуативному типу преступника.

Предупреждение дорожно-транспортных преступлений может иметь несколько объектов воздействия и осуществляется при помощи воздействия на конкретных лиц, от которых можно ожидать совершения неосторожных преступлений.

В неосторожных преступлениях у лица отсутствует «решимость совершить преступление», заранее обдуманная подготовительная деятельность, а также соучастие в преступлении [6]. Это делает невозможным пресечение неосторожных преступлений на ранних стадиях, выявление лиц, намеревающихся их совершить, что сокращает возможности их индивидуального предупреждения.

Очевидно, что в качестве объектов предупреждения дорожно-транспортных преступлений должны выступать все участники дорожного движения. Важным является повышение их общей и технической культуры.

Учитывая, что преобладающую часть нарушителей правил составляют лица, управляющие транспортными средствами, особое место в числе объектов профилактического воздействия должны занимать водители, их профессиональная подготовка, психофизическое состояние во время работы [7].

Особым объектом профилактического воздействия могут стать лица, профессиональная деятельность которых связана с постоянным управлением транспортными средствами, а также лица, ранее допускавшие нарушения правил дорожного движения.

В 2024 году в России каждое девятое происшествие было совершено водителями с признаками опьянения. При этом традиционно именно для данной категории лиц, управляющих транспортными средствами, характерно совершение дорожно-транспортных происшествий с наиболее тяжкими последствиями. Очевидно, что лица, совершившие административные правонарушения в сфере дорожного движения, связанные с нахождением водителя в состоянии опьянения, должны выступать особым объектом предупредительного воздействия.

Как показывает статистика, чаще всего пьяными за руль садятся состоятельные граждане, для которых наибольшую ценность имеет время. В связи с этим М. Решняк выказывает обоснованное предложение о том, чтобы наряду с лишением права управлять транспортным средством, обязать таких лиц пройти курсы «переподготовки» – прослушать цикл лекций о вреде алкоголя в целом и об опасности пьянства за рулём в частности и без свидетельства о прослушивании подобного курса лекций водительское удостоверение не возвращать [8].

При оценке первоочередных объектов предупредительного воздействия необходимо иметь в виду, что судить о вероятности совершения дорожно-транспортных преступлений позволяют данные о ранее совершенных лицами административных правонарушениях и преступлениях в области дорожного движения. Между тем криминологические исследования показывают, что рецидивоопасность таких преступлений в целом незначительна, что затрудняет выявление потенциальных дорожно-транспортных нарушителей.

В отношении лиц, которые ранее уже совершали дорожно-транспортные преступления, ключевую роль играет их своевременное выявление, производ-

ство расследования, законное и справедливое привлечение к ответственности и наказание.

В предупреждении дорожно-транспортных преступлений выделяются два основных направления: предупредительное воздействие на лиц, ещё не совершивших преступление, но обнаруживших в своём поведении криминогенные проявления, связанные с нарушением правил дорожного движения или других правонарушений и преступлений; воздействие на лиц, ранее совершавших дорожно-транспортные преступления, в целях предупреждения рецидива.

Эти два направления необходимо различать, во-первых, ввиду различного характера криминологической диагностики личности, во-вторых, в силу различных мер предупреждения, которые могут применяться в каждом из этих двух случаев, и, в-третьих, ввиду различия правовых оснований для применения этих мер.

Несмотря на мнение А. В. Соляного о том, что внешние условия совершения автотранспортных преступлений, как правило, доминируют над личностными [9], представляется, что значимое влияние на повышение безопасности дорожного движения имеет выявление лиц, склонных к совершению преступлений, и оказание воспитательного воздействия на них.

Важным направлением предупреждения дорожно-транспортных преступлений может стать целенаправленная воспитательно-профилактическая работа среди потенциальных жертв дорожно-транспортных правонарушений, поскольку их роль в механизме создания аварийной обстановки на дороге часто является определяющей в наступлении тяжких последствий.

Таким образом, уголовно-правовые меры предупреждения дорожно-транспортных преступлений нацелены на улучшение криминогенной ситуации в сфере безопасности дорожного движения путём оценки потенциальной опасности конкретных лиц, склонных к нарушению правил, а также эффективности исправления тех, кто ранее совершал аналогичные преступления. Это позволит выработать оптимальные меры воздействия на объекты профилактики, снизить тяжесть дорожно-транспортной аварийности.

-
1. Статистика Министерства транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.gov.ru/ministry/results/180/documents?ysclid=lf7pp7i2n1827529699>.
 2. Протяженность Федеральных дорог [Электронный ресурс]. URL: <https://map.rosavtodor.gov.ru/?ysclid=lf7pnqeu9h245962576>.
 3. О Правилах дорожного движения: постановление Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090.
 4. Уголовный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]: от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ.
 5. Рапопорт Е. А. Уголовно-правовые основы предупреждения преступлений. автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Ставрополь, 2001.
 6. Квашиш В. Е. Преступная неосторожность. Социально-правовые и криминологические проблемы. Владивосток, 1986.
 7. Антонян Ю. М. Криминология: учебник для бакалавров. М.: Юрайт, 2012.
 8. Решняк М. ДТП в России: кто виноват и что делать // ЭЖ-Юрист. 2011. № 18.

9. Соляной А. В. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2011.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Семенов Владимир Ремович. Кандидат юридических наук. Старший преподаватель кафедры уголовного права и криминологии.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: транспорт, автомобиль, безопасность транспорта, правонарушение, преступление.

Семёнов Е. А.

ОСОБЕННОСТИ ПРОИЗВОДСТВА ОСМОТРА МЕСТА ПРОИСШЕСТВИЯ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Высокий уровень дорожно-транспортного травматизма и смертность в результате дорожно-транспортных преступлений – одна из острых социально-экономических проблем как в нашем государстве, так и во всём мире, которые обусловили подготовку данной статьи. Безусловно, дорожно-транспортные происшествия имеют множество причин, включая как объективные, так и субъективные факторы. Иногда сложно определить точную причину и виновника дорожно-транспортного происшествия из-за того, что причинно-следственные связи могут быть запутанными и многогранными. В этой связи именно осмотр места происшествия позволяет на первоначальном этапе сформировать необходимый объём сведений, подтверждающих факт противоправной деятельности участников дорожного движения.

Современные научные исследования в области расследования дорожно-транспортных происшествий свидетельствуют, что своевременное прибытие на место происшествия следователя позволяет обеспечить более качественное проведение неотложных следственных действий. Это связано с тем, что тяжкие последствия ДТП предполагают необходимость незамедлительного и качественно-го осмотра места ДТП с целью обнаружения и фиксации следов произошедшего события, которая создаёт основу для дальнейшего объективного расследования данных преступлений.

Осмотр места происшествия в соответствии со статьей 176 УПК РФ является обязательным следственным действием при расследовании ДТП для обнаружения, сбора и процессуального закрепления доказательств. В уголовно-процессуальном кодексе Российской Федерации осмотр места дорожно-транспортного происшествия (ДТП) не выделен в качестве отдельного вида следственного действия. Он является частью общего осмотра места происшествия и подчиняет-

ся общим правилам проведения осмотра, которые включают фиксацию всех значимых обстоятельств, имеющих отношение к расследуемому событию.

Осмотр места происшествия является одним из наиболее сложных и ответственных этапов расследования и играет ключевую роль в успешном расследовании ДТП. Это следственное действие требует высокой квалификации, внимания к деталям и систематического подхода. **Некачественное проведение осмотра** может привести к потере ценных доказательств, что значительно затруднит или даже сделает невозможным дальнейшее расследование. Данное следственное действие должно быть проведено всесторонне, полно, объективно и оперативно. Правильный осмотр не только помогает установить факты, произошедшие во время инцидента, но и обеспечивает сбор важных фактических данных, которые могут быть использованы в суде. Осмотр места происшествия должен проводиться следователем с особой тщательностью и профессионализмом, чтобы обеспечить справедливость и точность расследования. Успех расследования уголовного дела по дорожно-транспортным происшествиям, исходя из сложившейся судебной практики, зависит на 80 % от результатов первичного осмотра места дорожной аварии. Осмотр места происшествия в случаях, не требующих отлагательства, проводится и до возбуждения уголовного дела (часть 2 статьи 176 УПК РФ). В данном случае именно результаты осмотра могут стать основанием к возбуждению уголовного дела.

При прибытии на место ДТП следователь обязан изучить обстановку, получить первичную информацию о механизме ДТП, его участниках, транспортных средствах, свидетелях, а также о последствиях. Проанализировав полученную информацию, следователь приступает к осмотру.

На дорожном участке, как правило, невозможно полностью перекрыть участок дороги, на котором произошло преступление, поэтому органы следствия, как правило, собирают сведения о следах в короткий промежуток времени, так как необходимо восстановить дорожное движение в полном объеме в короткие сроки.

А. Б. Соколов, рассматривая следы ДТП, утверждает, что при проведении осмотра необходимо установить следы взаимодействия нескольких объектов между собой, например: следы, которые возникли при взаимодействии потерпевшего и транспортного средства или его с другим транспортным средством [1, с. 55].

Алгоритм действий следователя на месте ДТП можно представить следующим образом:

1. Обеспечить участие в осмотре необходимых лиц в соответствии с требованиями УПК РФ, а также исходя из необходимости использования следователем помощи специалистов различных областей знаний (понятых, свидетелей, экспертов, **представителей правоохранительных органов**).

2. Обеспечить личную безопасность членов следственно-оперативной группы и безопасность участников осмотра места ДТП путём организации безопасного объезда и ограждения места происшествия при содействии сотрудников ДПС.

3. Объявить участникам осмотра сущность и цель проводимого следственного действия, разъяснить им их права и обязанности.

4. Для получения общего представления о механизме произошедшего события исследовать место происшествия и определить границы осмотра места происшествия.

5. Выяснить дорожные и погодные условия, в которых будет производиться осмотр. Необходимо обращать внимание на температуру окружающей среды; наличие и вид осадков; условия освещённости и видимость; вид и состояние дорожного покрытия; профиль дороги, её ширину; обустройство дорожными знаками, их видимость; наличие обстоятельств, затрудняющих движение, и т. д. В тёмное время суток перед следователем, производящим осмотр, стоит непростая задача: необходимо как можно точнее определить видимость в направлении движения транспортного средства или видимость препятствия, что нередко бывает довольно проблематично. Вызвано это может быть рядом причин. Например, в результате столкновения транспортных средств могут быть повреждены осветительные приборы и электрооборудование. В этой связи возникает необходимость в привлечении другого транспорта аналогичной марки и модели. В рассматриваемой ситуации определение видимости целесообразно перенести на более поздний срок и установить её уже в рамках другого следственного действия – в ходе следственного эксперимента.

6. Обнаружить, зафиксировать, определить характер следов и изъять их с соблюдением криминалистических правил работы с вещественными доказательствами (например, следы юза, колёс; следы, оставленные автомобилем на дорожном покрытии, окружающих предметах и других препятствиях; разлив технических жидкостей, осыпь стекла, грязи, отделившиеся части кузова автомобиля, груза и др.). Фиксация и описание обнаруженных следов в протоколе осмотра места ДТП и схеме ДТП производятся путём измерения их размеров (длины, ширины и глубины), также осуществляется точная фиксация их расположения в пространстве, привязка к двум статическим ориентирам (чаще всего в качестве ориентиров используются углы близлежащих домов и других капитальных строений). Осуществляется фиксация как начала, так и окончания следа. В случае обнаружения больших осыпей стекла или грязи необходимо указать места наибольшей концентрации этих материалов. Это поможет в дальнейшем анализе и может быть ключевым при определении точки первоначального контакта или направления движения транспортных средств в момент ДТП.

7. В протоколе осмотра места ДТП, а также на схеме ДТП отобразить расположение автомобилей, имеющих отношение к ДТП, которые на момент осмотра остались на месте.

8. При наличии на месте происшествия трупа к участию в осмотре привлекается судебно-медицинский эксперт либо иной врач.

9. Выяснить у очевидцев происшествия, не подвергалось что-либо на месте происшествия изменению.

10. Произвести фотовидеозапись места ДТП, его отдельных узлов и деталей.

11. При наличии сведений, указывающих на то, что кто-либо из участников ДТП находится в состоянии опьянения (алкогольного либо наркотического), а также в случае возникновения у следователя сомнений относительно физического состояния участников, незамедлительно организовывается их освидетель-

ствование с участием врача-нарколога. Для решения более широкого спектра вопросов может быть назначена судебно- медицинская экспертиза. В лечебном учреждении проводится исследование объектов биологического происхождения (кровь, моча) для установления факта употребления алкоголя или наркотиков, степени опьянения, давности употребления спиртного и др. При освидетельствовании водителя после ДТП возможно обнаружить и зафиксировать различные телесные повреждения, которые могут дать ключевую информацию о том, каким образом произошло ДТП. Эти данные могут быть важными при расследовании происшествия и определении его причин и обстоятельств. Например, растяжения ремней безопасности или наличие ссадин на теле водителя могут указывать на то, что он был пристёгнут во время столкновения, что, в свою очередь, может помочь определить механизм ДТП и причины полученных травм. Также следы ссадин или сечений на водителе могут указывать на контакт с элементами салона автомобиля, что также может быть важной информацией при расследовании.

12. После завершения осмотра места ДТП необходимо организовать постановку транспортных средств на специализированную стоянку или выдать их на ответственное хранение владельцам. Сотрудники ГИБДД при постановке транспортного средства на стоянку составляют протокол задержания транспортного средства в трёх экземплярах. Один экземпляр отдаётся владельцу, один – в дело или материал проверки, и один – работнику стоянки.

М. О. Медведева и Г. И. Сафонов отмечают, что детальный осмотр следов может включать в себя: использование маркеров и рулеток: (маркеры могут использоваться для обозначения местоположения каждого следа, а рулетки позволяют измерить расстояния между следами); описательные записи (подробные описания каждого следа: размеры, формы, глубина и другие характеристики); фотофиксацию (специалисты фотографируют следы с разных углов и расстояний для создания полного представления о ситуации); видеофиксацию; использование специализированных инструментов: камеры с высоким разрешением, линзы с различными фокусными расстояниями, тепловизоры и другие технические средства могут быть применены для получения наиболее точной информации; работу в команде (коммуникация между специалистами и экспертами помогает исключить ошибки и получить более точное представление о ситуации) [2, с. 197].

Осмотр места происшествия важен не только для сбора фактической информации, но и для воссоздания последовательности событий. Каждая деталь, след и фрагмент информации, обнаруженные на месте происшествия, могут быть ключом к пониманию происходящего. Кроме того, осмотр позволяет зафиксировать все возможные доказательства, которые могут потребоваться в дальнейшем для расследования и судебного процесса. Тщательное и профессиональное проведение осмотра места происшествия может значительно облегчить и ускорить процесс выяснения обстоятельств дела и принятия соответствующих решений.

1. Соколов А. Б. Расследование дел о ДТП: действия следователя на первоначальном этапе // Уголовный процесс. 2015. № 9. С. 54–63.

2. Медведева М. О., Сафонов Г. И. Особенности осмотра места происшествия по факту ДТП // Криминалистика и судебная экспертиза: наука, практика, опыт: сборник научных трудов Всероссийского форума / сост. И. В. Тишутина. М., 2021. С. 196–202.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Семенов Евгений Алексеевич. Кандидат юридических наук, доцент. Начальник кафедры уголовного процесса.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: следователь, ДТП, осмотр места происшествия, следственные действия, функции следователя.

Серебряков В. В.

ИННОВАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ И ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ: ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

В данной статье указывается на существующий правовой пробел в регулировании участия в дорожном движении беспилотных транспортных средств. Определены первоочередные задачи, которые необходимо решить на законодательном уровне при разработке правового акта, регулирующего вопрос участия в дорожном движении беспилотных транспортных средств и роботизированных устройств.

Создание полностью беспилотных транспортных средств на текущем этапе развития человечества – это реалии «сегодняшнего», а возможно, уже и «вчерашнего» дня. Многие автопроизводители и компании-гиганты уже не первый год осуществляют разработку и тестирование беспилотных транспортных средств. Стремление оптимизировать производственные процессы обуславливает необходимость внедрения инновационных технологий в различные сферы жизнедеятельности человека.

Дорожное движение, в котором, без преувеличения, участвует практически каждый житель страны, имеет большое значение для социально-экономического развития государства. Качественная дорожная инфраструктура и грамотно организованное дорожное движение позволяют повысить экономические показатели благодаря своевременности доставки грузов и товаров, избежать неоправданных рисков и потерь, а также получить другие положительные эффекты. Одновременно с этим дорожное движение несёт ряд угроз, которые оказывают негативное влияние на социальную (человеческие потери в результате ДТП) и экономическую безопасность страны (возмещение ущерба пострадавшим и погибшим в результате ДТП; устранение последствий ДТП). Одним из

направлений повышения безопасности дорожного движения, а также его эффективности и комфорта является разработка и внедрение в автомобили систем помощи водителю.

В Республике Беларусь необходимость развития беспилотных транспортных средств нашла своё отражение на законодательном уровне. В соответствии с Указом Президента Республики Беларусь № 156, разработка электрических и беспилотных транспортных средств была определена в качестве одного из приоритетных направлений научной деятельности [1]. В главе 7 Указа Президента Республики Беларусь № 348 предусматривается выполнение проектов по производству новых типов транспортных средств различного, в том числе беспилотного типа [2].

В постановлении Совета Министров Союзного государства от 18 января 2022 года № 1 отмечается, что современная автомобильная промышленность является одной из ведущих отраслей промышленности, существенно влияющих на экономику государств-участников Союзного государства. В названном документе также делается указание на отставание автомобильной промышленности Республики Беларусь и Российской Федерации в вопросе создания автомобилей с различным уровнем автономности и необходимость сокращения данного отставания [3].

Указанные ранее решения нашли своё отражение и в новой Концепции обеспечения безопасности дорожного движения, в которой предусматривается реализация государственной политики по обеспечению БДД с учётом применения в дорожном движении высокоавтоматизированных (беспилотных) транспортных средств, а также разработка правовой базы для их эксплуатации [4]. Необходимость законодательного урегулирования вопросов обращения беспилотных транспортных средств отражена в Концепции правовой политики Республики Беларусь [5].

Вместе с тем, несмотря на значительное количество правовых актов, предусматривающих развитие и внедрение в дорожное движение беспилотных транспортных средств, а также неоднократные заявления о необходимости работы законодателя на перспективу, в настоящее время в Республике Беларусь отсутствует какой-либо законодательный акт, регулирующий порядок эксплуатации беспилотных транспортных средств на дорогах общего пользования. Кроме того, во всех указанных выше правовых актах не даны определения употребляемых терминов: беспилотное транспортное средство, высокоавтоматизированное транспортное средство, роботизированное транспортное средство, уровень автоматизации.

В Республике Беларусь тема беспилотных автомобилей ещё не получила широкого распространения среди учёных-юристов и не стала объектом активных научных дискуссий. Вместе с тем отдельные авторы в своих работах также отмечают проблему отсутствия правового регулирования эксплуатации беспилотных транспортных средств [6]. Авторами также обозначается необходимость разработки методик расследования происшествий с учётом участия в них беспилотных автомобилей, проработки вопроса привлечения к ответственности в случае причинения вреда жизни и здоровью граждан и т. д. [7; 8] В то же время содержательный анализ таких работ показал, что авторы не раскрывают определе-

ния беспилотного транспортного средства и не уточняют, какой уровень автономности транспортного средства они подразумевают, говоря о «беспилотности» автомобиля. Аналогично, как было отмечено ранее, и на законодательном уровне отсутствует определение высокоавтоматизированного (беспилотного) транспортного средства.

Общепринятые уровни автономности транспортных средств установлены Обществом автомобильных инженеров:

0 – Без автономности (автомобиль полностью зависит от управления человека);

1 – Помощь водителю (некоторые функции управления автомобилем автоматизированы: изменение скорости (адаптивный круиз-контроль) или управление рулевым колесом (система удержания в полосе));

2 – Частичная автоматизация (автоматизированы процессы ускорения и торможения автомобиля, управление рулевым колесом, а водитель обязан контролировать складывающуюся дорожную обстановку);

3 – Условная автоматизация (водитель всё ещё должен быть готов взять на себя контроль над транспортным средством, но не немедленно, а в течение какого-то промежутка времени);

4 – Высокая автоматизация (автомобиль способен выполнять все функции управления в большинстве ситуаций без участия водителя);

5 – Полная автономность (автомобиль обладает полной автономностью и способен выполнять все функции управления в любых условиях без участия человека) [9].

Учитывая вышеизложенное, возникает вопрос: транспортное средство какого именно уровня автономности необходимо считать беспилотным? Представляется, что наиболее верным будет отнести к беспилотным транспортным средствам автомобили пятого уровня автономности.

Не ставя своей целью вступление в дискуссию о правильности определения беспилотным транспортным средством только транспортное средство пятого уровня автономности, отметим, что, помимо беспилотных автомобилей, в некоторых странах (США, Эстония, Великобритания, Россия, Китай) для доставки товаров уже используются специальные роботы-доставщики (роверы). Разрабатываемые и применяемые изначально лишь для доставки грузов на закрытой ограниченной территории сегодня роверы выполняют функции курьера и перемещаются по элементам дороги наравне с участниками дорожного движения. В Российской Федерации данные устройства, применяемые фирмой «Яндекс», получили достаточно широкое распространение. Учитывая географическое положение нашей страны, а также тесные экономические взаимоотношения между Российской Федерацией и Республикой Беларусь, в скором времени роверы могут появиться на улицах нашего государства. Одновременно с появлением последних возникнет вопрос правового регулирования участия их в дорожном движении.

Проведённый анализ показал, что процесс роботизации и повышения автономности дорожного движения делает необходимым развитие национального законодательства Республики Беларусь в вопросах регулирования участия в дорожном движении транспортных средств различного уровня автономности и ро-

ботов-курьеров. Для этих целей необходимо на законодательном уровне разработать и закрепить понятийно-категориальный аппарат; определить порядок участия в дорожном движении беспилотных транспортных средств и роботизированных устройств, а также установить ответственность в случае причинения вреда в результате их участия в дорожном движении.

1. О приоритетных направлениях научной, научно-технической и инновационной деятельности на 2021–2025 годы [Электронный ресурс]: Указ Президента Республики Беларусь от 7 мая 2020 г. № 156 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь.
2. О Государственной программе инновационного развития Республики Беларусь на 2021–2025 годы [Электронный ресурс]: Указ Президента Республики Беларусь от 15 сентября 2021 г. № 348 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь.
3. О концепции научно-технической программы Союзного государства «Разработка интеллектуальных, высокотехнологичных цифровых и электронных компонентов и систем для автотранспортных средств специального и двойного назначения» («Интелавто») [Электронный ресурс]: постановление Совета Министров Союзного государства от 18 января 2022 г. № 1 // ИПС «ilex».
4. О Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь [Электронный ресурс]: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 22 мая 2023 г. № 329 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь.
5. О Концепции правовой политики Республики Беларусь [Электронный ресурс]: Указ Президента Республики Беларусь от 28 июня 2023 г. № 196 (в ред. от 14 марта 2024 г.) // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь.
6. Кирвель И. Ю., Лёгкая Д. А. Правовое регулирование использования беспилотных транспортных средств // Сборник научных статей студентов, магистрантов, аспирантов. Вып. 29 / сост. М. Д. Липницкая; под общ. ред. Е. А. Достанко. Минск: Четыре четверти, 2023. С. 83–85.
7. Савенок А. Л. Право и техника // Концептуальные основы современной криминалистики: теория и практика: материалы междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 95-летию со дня рождения заслуж. деятеля науки Респ. Беларусь д-ра юрид. наук, проф. А. В. Дулова, Минск, 25 окт. 2019 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: В. Б. Шабанов (отв. ред.) [и др.]. Минск: БГУ, 2019. С. 310–313.
8. Хващевская В. А. Проблемы правового регулирования беспилотных автомобилей // Электронный сборник трудов молодых специалистов Полоцкого государственного университета. Юридические науки. 2021. № 37. С. 145–146.
9. Автобегиннер: Что такое уровни автономности автомобилей SAE? [Электронный ресурс]. URL: <https://dev.avtobeginner.ru/articles/107013/chto-takoe-urovni-avtonomnosti-avtomobiley-sae.html> (дата обращения: 13.03.2025).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Серебряков Вадим Викторович. Кандидат юридических наук. Преподаватель кафедры административной деятельности органов внутренних дел факультета милиции общественной безопасности.

Академия Министерства внутренних дел Республики Беларусь.
220005, Республика Беларусь, г. Минск, пр-т Машерова, 6А.

Ключевые слова: беспилотное транспортное средство, уровень автономности, безопасность дорожного движения, правовое регулирование, дорожное движение.

Сидорова М. В.

ИСКУССТВЕННЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ: СОВРЕМЕННЫЙ ВЗГЛЯД

Статья посвящена исследованию применения технологий искусственного интеллекта в деятельности Госавтоинспекции. Осуществлён анализ правового регулирования использования интеллектуальных систем в обеспечении безопасности дорожного движения, рассмотрены функциональные возможности современных программно-аппаратных комплексов. Изучение материалов судебной практики и статистических данных позволило оценить результативность автоматизированных систем фиксации нарушений и предиктивной аналитики. На основе проведённого исследования сформулированы предложения по совершенствованию административно-правовых механизмов интеграции искусственного интеллекта в деятельность сотрудников Госавтоинспекции.

Цифровая трансформация государственного управления в Российской Федерации значительно меняет организационно-правовые механизмы работы правоохранительных органов. В подразделениях Госавтоинспекции внедряются передовые технологии искусственного интеллекта (ИИ), что требует научного осмысления административно-правовых последствий данных процессов.

Нормативная база применения ИИ в Госавтоинспекции формируется в рамках государственной политики цифровизации. Указ Президента Российской Федерации от 10 октября 2019 года № 490 утвердил Национальную стратегию развития искусственного интеллекта на период до 2030 года, определив направления развития этих технологий в государственном управлении, включая обеспечение безопасности дорожного движения [5].

Дальнейшее развитие законодательства связано с принятием Федерального закона от 31 июля 2020 года № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации» [3]. Данный нормативный акт создал правовые условия для тестирования инновационных технологий в контролируемой среде, позволяя апробировать модели использования ИИ в работе Госавтоинспекции без риска массовых нарушений прав граждан.

Федеральный закон от 2 июля 2021 года № 331-ФЗ внёс изменения в законодательные акты, устраняя коллизии между инновационными подходами и действующим отраслевым законодательством [4].

В регулировании использования ИИ значима национальная система стандартизации. В сфере ИИ действует более 40 государственных стандартов (ГОСТов), устанавливающих технические требования к интеллектуальным системам и методики их тестирования. Они обеспечивают единообразный подход к оценке качества и надёжности систем ИИ, особенно в технологиях, применяемых в деятельности государственных органов.

Практическое применение ИИ в Госавтоинспекции реализуется по нескольким направлениям. Одно из них – автоматическая фиксация нарушений правил дорожного движения с помощью специализированных аппаратно-программных комплексов. Программно-аппаратный комплекс «Поток» обеспечивает автоматическое считывание и идентификацию государственных регистрационных знаков, фото- и видеофиксацию нарушений, распознавание лиц в транспортном средстве, хранение и передачу данных о нарушениях ПДД. В основе комплекса лежат камеры высокого разрешения и алгоритмы компьютерного зрения на базе нейронных сетей.

Более совершенная система – комплекс «Паутина», функционал которого позволяет распознавать не только регистрационный знак, но и марку, модель автомобиля. Он сопоставляет полученные данные с базами регистрирующих органов, повышая точность идентификации нарушителей. Например, при движении автомобиля по выделенной полосе для общественного транспорта система проверяет правомерность использования путём сверки номера транспортного средства с базами данных специальных служб [8].

Статистические данные подтверждают эффективность автоматизированных систем фиксации нарушений. В 2023 году с помощью дорожных камер вынесено 220 миллионов постановлений – на 20 % больше, чем годом ранее. Автоматические штрафы составили 92 % от общего числа, что свидетельствует о высокой степени цифровизации процессов выявления нарушений [10].

Предиктивная аналитика открывает новые возможности использования ИИ в Госавтоинспекции. Система «Конъюнктура» анализирует большие данные для прогнозирования дорожно-транспортных происшествий и моделирования сценариев реагирования. Алгоритмы машинного обучения выявляют скрытые закономерности и факторы риска, способствуя принятию превентивных мер.

Программа PredPol использует аналогичный подход, разделяя территорию на участки и определяя вероятность правонарушений для каждого. Результаты представлены в виде карты с «горячими точками», что позволяет оптимизировать маршруты патрулирования и распределение сил Госавтоинспекции.

Исследование ООО «Единый оператор» и МАДИ в 2024 году подтвердило эффективность интеллектуальных систем управления дорожным движением. На дорогах государственной компании «Автодор», оборудованных новой автоматизированной системой, количество ДТП сократилось втрое. Система анализирует загруженность, погодные условия и другие факторы, автоматически адаптируя работу светофоров и информационных табло [9].

Введение искусственного интеллекта трансформирует административные процедуры Госавтоинспекции. С 1 марта 2025 года процесс регистрации транспортных средств переведён в цифровой формат. Владельцы могут оформлять сделки купли-продажи через личный кабинет на портале «Госуслуги», после чего система автоматически вносит изменения в базу данных Госавтоинспекции.

Сервис «Цифровой профиль водителя» предоставляет транспортным компаниям доступ к верифицированной информации о водителях, включая историю нарушений ПДД и данные о лишении права управления. Это повышает безопасность при найме водителей и аренде автомобилей.

Судебная практика 2024 года демонстрирует разные подходы судов к оценке доказательств, полученных с использованием интеллектуальных систем.

Решение Венёвского районного суда Тульской области от 17 января 2024 года по делу № 12-10/2024 иллюстрирует критический подход к данным автоматической фиксации. Суд выявил техническую ошибку при распознавании номера автомобиля, вследствие чего гражданин освобождён от административной ответственности по части 2 статьи 12.9 КоАП РФ [11].

Иной подход содержит решение Люберецкого городского суда Московской области от 8 апреля 2024 года по делу № 12-132/2024, где признано законным привлечение организации к ответственности за правонарушение, зафиксированное автоматическим техническим средством с функциями фото- и видеозаписи. Суд отклонил доводы защиты о возможной погрешности системы распознавания [7].

Решение мирового судьи судебного участка № 1 Центрального района г. Оренбурга от 24 июня 2024 года рассматривает применение устройств, препятствующих идентификации регистрационных знаков. Гражданин признан виновным в установке рамки, затрудняющей распознавание номера, и оштрафован на 5 000 рублей, что свидетельствует о формировании практики по противодействию техническим способам уклонения от автоматической фиксации нарушений [12].

Таганский районный суд г. Москвы в решении от 28 октября 2024 года подтвердил достоверность данных, зафиксированных комплексом «СТРЕЛКА-ПЛЮС». Суд учёл, что средство прошло поверку, срок её действия не истёк, и комплекс работает автоматически без вмешательства оператора, устанавливая критерии достоверности доказательств, полученных с помощью автоматизированных средств фиксации [6].

Анализ судебной практики указывает на необходимость совершенствования нормативной базы использования ИИ в деятельности Госавтоинспекции. Требуются чёткие критерии допустимости и надёжности доказательств, полученных с применением интеллектуальных систем, и механизмы проверки их корректности.

Внедрение технологий ИИ в транспортную отрасль выявляет пробелы в административно-правовом регулировании. Прежде всего, отсутствует чёткое закрепление правового статуса ИИ-систем в действующем законодательстве. Нормы, регулирующие безопасность дорожного движения, ориентированы на традиционное взаимодействие участников, но не адаптированы к особенностям автоматизированного принятия решений.

Сложность алгоритмов машинного обучения порождает противоречие с принципом правовой определённости: невозможность объяснить логику решений ИИ лишает граждан возможности предвидеть правовые последствия. Это создаёт риски нарушения гарантий, установленных статьёй 15 Конституции РФ [1].

Не менее значима проблема распределения ответственности при ДТП с участием автономного транспорта. Требуется дифференцированный подход к определению субъекта ответственности (водитель, разработчик, собственник ТС) в зависимости от уровня автономности системы и степени человеческого контроля.

Отдельного регулирования требует обработка персональных данных ИИ-комплексам: биометрии, геолокации, параметров вождения. Несмотря на действие ФЗ «О персональных данных», массовый сбор такой информации требует усиления гарантий защиты от несанкционированного использования, включая внедрение механизмов прозрачности обработки (статья 5 ФЗ-152) [2].

На основании анализа правоприменительной практики технологий искусственного интеллекта в деятельности Госавтоинспекции предлагается:

1. Законодательно определить статус беспилотных транспортных средств путём введения нормативных дефиниций «автомобиль без водителя», «беспилотный автомобиль», «роботизированный автомобиль» с учётом технических характеристик и правового положения данных объектов, что обеспечит юридическую определённость при регулировании отношений в сфере эксплуатации автономных транспортных средств.

2. Ввести императивное требование для разработчиков автономных транспортных средств по оснащению механизмами перехода на ручное управление в нештатных ситуациях, снижая к минимуму риски возникновения дорожно-транспортных происшествий и обеспечивая однозначную идентификацию субъекта юридической ответственности.

3. Сформировать отраслевой этический кодекс применения искусственного интеллекта в деятельности Госавтоинспекции, закрепляющий принципы использования интеллектуальных систем, прозрачность алгоритмов принятия решений и гарантии охраны прав граждан при обработке персональных данных.

4. Дополнить перечень административных правонарушений, за совершение которых сотрудники Госавтоинспекции подлежат не только дисциплинарной, но и административной ответственности на общих основаниях, что укрепит общественное доверие к цифровизации государственного управления и обеспечит сбалансированную защиту интересов всех участников дорожного движения.

5. Модернизировать систему профессиональной подготовки кадров путём интеграции в образовательные программы ведомственных учебных заведений курсов по алгоритмическому мышлению, основам машинного обучения и этическим принципам использования искусственного интеллекта.

1. Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. (с учетом поправок, внесенных Законами Рос. Федерации о поправках к Конституции Рос. Федерации от 14 марта 2020 г. № 1-ФКЗ; от 4 октября

- 2022 г. № 8-ФКЗ) // Рос. газ. 1993. № 12; Собр. законодательства Рос. Федерации. 2022. № 41, ст. 6933.
2. О персональных данных: Федер. закон Рос. Федерации от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ (в ред. от 31 июля 2006 г.: по состоянию на 8. августа 2024 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2006. № 31 (часть I), ст. 3451.
 3. Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации: Федер. закон Рос. Федерации от 31 июля 2020 г. № 258-ФЗ (в ред. от 3 августа 2020 г.: по состоянию на 5 января 2025 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2020. № 31 (часть I), ст. 5017.
 4. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации»: Федер. закон Рос. Федерации от 2 июля 2021 г. № 331-ФЗ (в ред. от 5 июля 2021 г.: по состоянию на 29 декабря 2022 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2021. № 27 (часть I), ст. 5159.
 5. О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации: Указ Президента Рос. Федерации от 10 октября 2019 г. № 490 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2019. № 41, ст. 5700.
 6. Решение Таганского районного суда по делу № 12-1423/2024 [Электронный ресурс]: от 28 октября 2024 г. // Мос-Горсуд: [сайт]. URL: <https://mos-gorsud.ru/rs/taganskij/cases/docs/content/8917d0f0-9526-11ef-8cbc-e55fed374118> (дата обращения: 03.03.2025).
 7. Обзор судебной практики по вопросам, связанным с использованием искусственного интеллекта, нейросетей и подобных цифровых технологий [Электронный ресурс] // Гарант-Уфа: [сайт]. URL: <https://garant-ufa.ru/2024/07/09/ii> (дата обращения: 05.03.2025).
 8. Единую систему контроля за движением машин запустят к концу года по всей РФ [Электронный ресурс] // Рос. газета: [сайт]. URL: <https://rg.ru/2021/07/18/reg-cfo/edinuiu-sistemu-kontrolia-za-dvizheniem-mashin-zapustiat-k-koncu-goda-po-vsej-rf.html> (дата обращения: 03.03.2025).
 9. Исследование «Единого оператора» и МАДИ: интеллектуальные транспортные системы повышают безопасность дорожного движения [Электронный ресурс] // Телематика: [сайт]. URL: https://telematika.com/press/news/issledovanie_edinogo_operator_i_madi_intellektualnye_transportnye_sistemy_povyshayut_bezопасnost_dor (дата обращения: 03.03.2025).
 10. Парк дорожных камер за год вырос на 8 %, а число штрафов – на 20 % [Электронный ресурс] // Коммерсантъ: [сайт]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6508094> (дата обращения: 03.03.2025).
 11. При распознавании камерой номеров автомобиля допущена ошибка [Электронный ресурс] // Drive2: [сайт]. URL: <https://www.drive2.ru/b/667062985407078853> (дата обращения: 04.03.2025).
 12. Управлял автомобилем с государственными регистрационными знаками, оборудованными с применением устройств, препятствующих идентификации государственных регистрационных знаков [Электронный ресурс] // Центр 1: [сайт]. URL: <https://centr1.kodms.ru/news/upravlyal-avtomobilem-s-gosudarstvennymi-registracionnymi-znakami-oborudovannymi-s-primeneniem-ustrojstv->

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Сидорова Маргарита Владимировна. Кандидат педагогических наук, доцент. Доцент кафедры административного права и административной деятельности ОВД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: искусственный интеллект, Госавтоинспекция, безопасность дорожного движения, автоматическая фиксация нарушений, административное право, цифровые платформы, предиктивная аналитика, судебная практика.

Смирнов И. А., Андреева А. В.

ПРОМЕЖУТОЧНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ВНЕДРЕНИЯ ПОРТАЛА ГОСУСЛУГ В СФЕРУ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Научный обзор посвящён современным методам и средствам взаимодействия между государственными органами и гражданами, выраженного в использовании информационного портала Госуслуги в рамках сферы поддержания безопасности дорожного движения. На основе научных изысканий и практического опыта выявлены аспекты, которые ещё не затронуты в процессе пользования порталом, но имеют перспективы для облегчения жизнедеятельности, в том числе и при управлении транспортными средствами. Представленные данные указывают на необходимость совершенствования работы с привлечением общественности, средств массовой информации и граждан для разработки современных информационных технологий, устройств и механизмов, облегчающих управление и владение транспортными средствами.

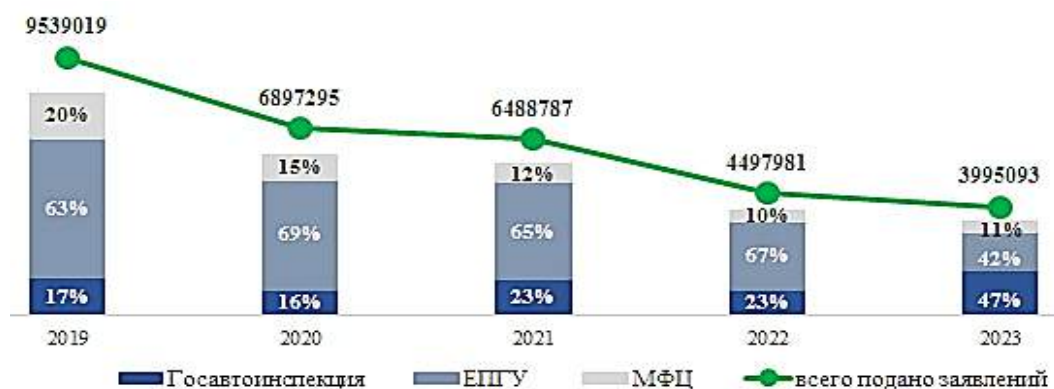


Рис. 1 – Заявления, поданные на получение государственных услуг по проведению экзаменов на право управления ТС и выдаче водительских удостоверений

Портал государственных услуг Российской Федерации введён в эксплуатацию 15 декабря 2009 года, и первое время он существовал как справочник по оказанию услуг. Ежегодная модернизация открывала возможности от предоставления информации о графике работы и месторасположении отдельных структурных подразделений до записи на приём и получения электронных справок. В настоящее время это базовое приложение практически для каждого гражданина с функционалом в более 1,6 тыс. услуг на федеральном и региональном уровнях [1]; возможность его функционала развивается практически во всех сферах взаимодействия граждан, государственных органов и учреждений. Согласно данным, на портале Госуслуг в настоящий момент зарегистрировано более 112 миллионов граждан. Это свидетельствует о том, что каждый второй зарегистрирован и имеет доступ к данному функционалу. Вместе с тем, согласно представленным данным, при ежедневной эксплуатации на портал Госуслуг поступает более двух миллионов заявлений.

В течение последних трёх лет наблюдается общая тенденция к сокращению подачи заявлений на получение государственной услуги по проведению экзаменов для получения права управления транспортным средством, а также выдачи водительского удостоверения. За 2023 год таких заявлений было подано более 3,99 млн, что в сравнении с 2019 годом (9,53 млн) ниже в 2,5 раза (рис. 1) [2].

Данной градации могло послужить множество факторов. Во-первых, ввиду сложившейся санитарно-эпидемиологической обстановки, вызванной распространением острой респираторной вирусной инфекцией COVID-19, в 2020 году был введён карантин. Во-вторых, последующие меры послабления, предусматривающие продление действующего периода водительских удостоверений. В-третьих, введение антикризисных мер и иных факторов, значительно влияющих на потребность в использовании портала Госуслуг и приложения Госуслугиавто.

Тема развития раздела «Транспорт Права» на портале Госуслуг и приложения «Госуслугиавто» набирает обороты актуальности. Это обосновывается тем фактом, что функционал и возможности использования расширяются как в получении рядовой государственной услуги, так и в оформлении ДТП, что изначально не было заложено в фундаментальные направления портала.

Действующим примером в настоящее время служит работа над переводом бумажных документов в электронный вид. К примеру, в настоящее время можно активно использовать электронный студенческий билет или удостоверение многодетной семьи. Также не стоит забывать о введённой недавно возможности показывать в цифровом формате водительское удостоверение на право управления транспортным средством, а также свидетельство о регистрации транспортного средства. Это позволяет избежать административной ответственности в случае отсутствия документа в момент его требования сотрудником Госавтоинспекции.

Так, недавно введённая функция по оформлению ДТП через приложения Госуслуги и Госуслугиавто доступна всем гражданам, но оформление ДТП возможно при учёте нескольких обстоятельств:

1. Отсутствие пострадавших и нанесение ущерба только двум транспортным средствам;

2. Участников ДТП только двое, у них исключено наличие признаков состояния опьянения, имеют одинаковую позицию по виновности в ДТП.

3. У каждого из участников ДТП в наличии действующий полис ОСАГО.

На деле это действительно облегчает жизнь граждан, не требует вызова сотрудников Госавтоинспекции для оформления ДТП, что значительно экономит время на ожидание, даёт возможность получения компенсационной выплаты за материальный ущерб, полученный в результате ДТП, в размере до 400 тыс. рублей, подтверждая подлинность предоставленных документов от участников ДТП и исключая факты подлога. За 2023 год через многофункциональный портал Госуслуги, мобильное приложение Госуслугиавто и сервис Европротокол онлайн было оформлено более 24 тыс. извещений о дорожно-транспортных происшествиях, что более чем в 3 раза выше данного показателя за аналогичный период времени прошлого года. Это говорит о ещё одном положительном внедрении данной функции в портал Госуслуги.

Возможность информирования сотрудников Госавтоинспекции о совершённых административных правонарушениях – одно из перспективных направлений развития портала Госуслуги и приложения Госуслугиавто. Особое внимание стоит заострить на том факте, что уже в 2023 году в пяти субъектах Российской Федерации были приняты на законодательном уровне поощрения граждан за сообщение о совершённых нарушениях БДД [3].

Существует практика использования гражданами мобильных устройств как одного из видов сообщения о правонарушении. Так, с ноября 2014 года в Татарстане была запущена в тестовом режиме государственная информационная система «Народный инспектор», при помощи которого неравнодушный и законопослушный житель Республики мог с помощью своего мобильного телефона зафиксировать факт нарушения правил дорожного движения и загрузить фото или видеофайл в вышеуказанную систему. В данных сообщениях должны быть указаны все необходимые данные: место, время, автомобиль и его государственный регистрационный знак. К 2020 году гражданами было подано более 326 тыс. сообщений о нарушении правил дорожного движения, из них рассмотрено более 228 тыс. Самыми популярными категориями нарушений являются «Парковка на тротуаре» (220 734 заявок), «Парковка на «зелёной» зоне» (38 910) и «Не пропустил (а) пешехода» (22 548). Но активного использования данного приложения гражданами не произошло из-за отсутствия поощрения активных пользователей приложения [4].

Другим примером является запущенное в Москве в августе 2015 года приложение под названием «Помощник Москвы», на которое в 2019 году Верховным судом был наложен запрет на использование, заявив, что мобильный телефон не может считаться автоматическим средством фиксации. Аналогичные претензии касались и системы «ПаркНет-М». Подобные административные дела в последующем прекращались на основании пункта 3 части 1 статьи 30.7 КоАП РФ [5].

Впоследствии власти Москвы доработали приложение и сузили перечень фиксаций административных правонарушений, которые возможно увидеть на фото, например, такие как парковка и остановка в местах, где это запрещено, опасное вождение, пересечение сплошной линии разметки, езда по тротуарам, газонам и т. д. Также разработали и сертифицировали в установленном порядке программно-аппаратный комплекс «Помощник Москвы», что подтверждается

сертификатом соответствия от 18 июля 2019 года № ТП 134-19 с приложением, выданным ФГУП «Всероссийский научно-исследовательский институт метрологической службы» [6].

Учитывая негативные последствия на базе портала Госуслуг, укажем, что существует реальная возможность в разработке подобного функционала в связи с тем, что информация будет исходить от верифицированного аккаунта и проверяться должностным лицом, что действительно позволит исключить факты фальсификации и возможности привлечения к административной ответственности.

Также учитывая последние инновации по расширению функционала, подчеркнём, что появилась возможность одностороннего информирования владельца транспортного средства о событии с его собственностью. То есть можно сообщить владельцу о том, что с его транспортным средством произошло ДТП, открыто окно, остался включён свет фар, спущено колесо либо транспортное средство мешает проезду. Получение информации о подобных фактах заранее действительно в последующем экономит время и исключает возможность развития негативных последствий. Анализируя все введённые инновации, несомненно, можно утверждать, что промежуточные результаты внедрения портала Госуслуг в сферу безопасности дорожного движения превосходят изначальные ожидания запуска данного приложения.

1. Официальный сайт электронного журнала Tass [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/obschestvo/22673545>.
2. Баканов К. С., Ляхов П. В., Исаев М. М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 120 с.
3. О денежном вознаграждении граждан за информирование полиции о лицах, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения [Электронный ресурс]: постановление Правительства Мурманской области от 7 февраля 2024 г. № 56-ПП. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. О государственной информационной системе «Народный инспектор» [Электронный ресурс]: постановление Кабинета Министров Республики Татарстан от 9 июля 2014 г. № 479. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. Постановление Верховного Суда Рос. Федерации [Электронный ресурс]: от 3 декабря 2021 г. № 5-АД21-100. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. Единый транспортный портал [Электронный ресурс]. URL: <https://transport.mos.ru>.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Смирнов Иван Александрович. Научный сотрудник.
ФКУ «НЦ БДД МВД России».
119991, Российская Федерация, г. Москва, ул. Житная, 16.

Андреева Алина Валерьевна. Старший научный сотрудник научно-исследовательского и редакционно-издательского отдела.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: управление транспортным средством, государственные услуги, совершение правонарушения, дорожно-транспортное происшествие, методы противодействия, предупреждение.

Сретенцев А. Н.

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ВРЕД, ПРИЧИНЁННЫЙ В РЕЗУЛЬТАТЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Стремительное развитие интеллектуальных технологий, их активное внедрение в жизнь общества актуализируют ряд правовых вопросов. В контексте развития беспилотного транспорта на передний план выходит задача правовой регламентации ответственности за вред, который может быть причинён такими системами. В работе приводится анализ положений ряда нормативных актов, регламентирующих эксплуатацию высокоавтоматизированных транспортных средств (далее – ВАТС). Также приводится обзор точек зрения по поводу разграничения ответственности между участниками эксплуатации беспилотного транспорта.

Одним из технологических новшеств последних лет является беспилотный транспорт. Работы по его разработке и внедрению ведутся в ряде стран. При этом широкого распространения такой вид транспорта на данный момент ещё не получил, что обусловлено рядом причин технического и правового характера.

Стремительные темпы развития указанной технологии в настоящее время приводят к необходимости адаптации правового поля к текущим реалиям. В Российской Федерации вопрос внедрения таких транспортных систем решается посредством специального созданного механизма – экспериментального правового режима (далее – ЭПР). Общая цель введения ЭПР – обеспечение внедрения инноваций и изучение возможности последующей имплементации специальных (экспериментальных) правовых условий в общий правовой режим.

В настоящее время на территории РФ действует ряд ЭПР в сфере беспилотного транспорта. Например, постановлением Правительства РФ от 9 марта 2022 года № 309 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств» соответствующий правовой режим утверждён в г. Иннополисе (Республика Татарстан), инновационном центре «Сколково» (г. Москва) и федеральной территории «Сириус».

В данном документе регламентирован широкий круг вопросов: вводятся понятия участников ЭПР, даётся определение транспортного средства 1 категории (ВАТС с водителем) и 2 категории (ВАТС без водителя), определяется поряд-

док регистрации данных ТС, перечислены исключения из общего порядка регистрации ТС, действующие в отношении ВАТС; регламентированы некоторые вопросы ответственности за вред, причинённый в ходе эксплуатации ВАТС.

К настоящему моменту уже подведены некоторые промежуточные итоги экспериментальной эксплуатации беспилотного транспорта. Одним из наиболее интересных моментов является количество ДТП, совершённых с участием ВАТС. Так, в рамках действия одного из ЭПР с апреля 2022 года по ноябрь 2024 года было совершено 92 тыс. поездок, в ходе которых произошло 36 ДТП, 10 из которых во время управления водителем, 26 – в автоматическом режиме управления (2 – по вине автопилота, 24 – по вине иных участников дорожного движения) [1].

Информация о ДТП с ВАТС, в ходе которых причинён тяжкий вред здоровью либо наступила смерть участника дорожного движения на территории РФ, пока не публиковалась. Однако подобные прецеденты есть за рубежом.

Так, 18 марта 2018 года в г. Темпе (штат Аризона, США) был зарегистрирован первый летальный случай. 49-летняя Элейн Херцберг была сбита автомобилем Volvo XC90 (роботакси Uber), работавшем в автономном режиме под наблюдением водителя, отвечающего за безопасность человека [2]. После этого случая возникла широкая дискуссия о том, кто должен нести ответственность за причинённый вред: оператор, который находился за рулём, но доверил управление роботу; городские власти, выпустившие на улицы беспилотники; разработчики, недостаточно хорошо обучившие ИИ; или же никто: в конце концов, потерпевшая переходила дорогу в неположенном месте, и если бы не её виновное поведение, то таких последствий могло бы не наступить [3].

Одной из первых стран, представивших своё видение решения указанной проблемы, стала Великобритания. В «дорожной карте» по внедрению беспилотного транспорта отмечается, что ответственность за аварии, произошедшие в режиме автопилота, несёт не водитель, а разработчики программного обеспечения. Презумпцию невиновности водителя беспилотника, находившегося в момент ДТП в режиме автопилота, разделяют во Франции, Германии и Японии [4]. Однако всеобъемлющее законодательство для автономных транспортных средств пока ещё не разработано ни в одной стране мира.

В пункте 28 Программы проведения указанного ранее экспериментального правового режима вопросы об ответственности ВАТС урегулированы следующим образом (в отношении ВАТС 2 категории):

- оператор несёт ответственность за причинение вреда жизни и здоровью пассажира ВАТС 2 категории и (или) иных участников дорожного движения в связи с недостатками при осуществлении маршрутизации и диспетчеризации ВАТС 2 категории;

- ответственные за техническое состояние ВАТС 2 категории несут ответственность за причинение вреда жизни и здоровью пассажира ВАТС 2 категории и (или) иных участников дорожного движения в связи с недостатками дополнительного оборудования или технического состояния ВАТС 2 категории.

На основе полученного в рамках реализации ЭПР опыта к настоящему моменту Минтранс подготовлен и внесён законопроект «О высокоавтоматизированных транспортных средствах». В данный момент рассматривается уже третья

редакция данного законопроекта, в которой определён ряд концептуальных положений эксплуатации ВАТС. Особое внимание в законопроекте уделяется вопросам ответственности за причинение ущерба таким транспортом. Однако на данный момент относительно детально проработаны лишь вопросы гражданской ответственности.

Так, согласно этому законопроекту, гражданско-правовую ответственность за вред, причинённый жизни, здоровью, имуществу, по общему правилу будет нести владелец ВАТС. Если будет доказано, что вред был причинён в связи «с конструктивными особенностями (недостатками) системы управления или ВАТС в целом», к ответственности может быть привлечён производитель. Если же авария произошла в связи с «неосуществлением диспетчерского контроля», то ответственность будет лежать на диспетчере (операторе). В случае ненадлежащего техобслуживания ответственность ляжет на дилера [5].

При этом, на наш взгляд, остаётся нерешённым ряд вопросов, связанных с привлечением к уголовной ответственности (в случаях, предусмотренных статьёй 264 УК РФ) участников эксплуатации беспилотного транспорта.

В данном вопросе мы согласны с О. А. Цирит и А. Н. Татьяниной, которые считают, что «для каждого уровня автоматизации следует определить свой субъект (или субъекты), который будет нести уголовную ответственность. Если произошёл сбой в системе, а водитель не предвидел и не мог предвидеть возможности наступления общественно опасных последствий (невиновное причинение вреда), то в данном случае ответственность будет нести разработчик, но, если произошёл сбой, а водитель не следил за ситуацией на дороге – ответственность несёт водитель» [6].

При этом всё большую актуальность приобретают прикладные вопросы установления вины в процессе расследования. На наш взгляд, помимо развития общих криминалистических рекомендаций [7; 8], большое значение будет иметь компьютерно-техническая экспертиза как способ исследования «чёрного ящика» ВАТС, в данной связи необходимо соответствующее методическое обеспечение данного экспертного направления [9].

В целом следует отметить, что вопросы разграничения ответственности за вред, причинённый ВАТС, требуют дальнейшей научной проработки, особенно в части, касающейся уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления с ВАТС 2 категории.

1. РБК новости. Минэк назвал число ДТП с участием экспериментальных беспилотных авто [Электронный ресурс]. URL: https://www.rbc.ru/technology_and_media/06/02/2025/67a3b1b29a7947592eb09762.

2. Раскрыта тайна смертельного наезда беспилотника Uber [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2019/11/10/raskryta-tajna-smertelnogo-naezda-bespilotnika-uber.html?ysclid=m8fo0hnlo585238300>.

3. Федорук Е. О. Институт юридической ответственности в контексте развития технологий искусственного интеллекта: критический анализ: дис. ... канд. юрид. наук. СПб., 2024. С. 136.

4. Тренды РБК. Кто будет виновным в аварии с беспилотным транспортом: сложные вопросы [Электронный ресурс]. URL: <https://trends.rbc.ru/trends/innovation/67933b269a794778a9eeb6b1>.
5. Ответят ли роботы за ДТП [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6493016>.
6. Цирит О. А., Татьяна А. Н. О некоторых вопросах уголовной ответственности за ДТП с участием беспилотного автомобиля // Вопросы российской юстиции. 2019. № 4. С. 470.
7. Сretenцев Д. Н. Криминалистические особенности фиксации дорожно-транспортного происшествия // Уголовно-процессуальные и криминалистические проблемы борьбы с преступностью: Всероссийская научно-практическая конференция, Орёл, 29 мая 2015 года, 2015. С. 317.
8. Бадиков Д. А. Некоторые аспекты расследования уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях // Закон и право. 2018. № 7. С. 172.
9. Сretenцев Д. Н. Правовые, организационные и методические аспекты информационно-аналитического обеспечения судебно-экспертной деятельности: дис. ... канд. юрид. наук. Орёл, 2008. С. 179.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Сretenцев Андрей Николаевич. Кандидат юридических наук. Доцент кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: высокоавтоматизированные транспортные средства, ВАТС, беспилотный транспорт, правовая регламентация беспилотного движения, экспериментальный правовой режим, ЭПР, юридическая ответственность.

Сretenцев Д. Н.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КРИМИНАЛИСТИЧЕСКИ ЗНАЧИМОЙ ИНФОРМАЦИИ, СОДЕРЖАЩЕЙСЯ В ЭЛЕКТРОННЫХ СЛЕДАХ, ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

В статье рассматриваются вопросы, связанные с определением электронного следа и его криминалистической значимости как доказательства в ходе расследования дорожно-транспортных преступлений. Подчеркивается необходимость законодательного регулирования механизма работы с электронными следами.

Повсеместная цифровизация затронула многие сферы человеческой деятельности, не стала исключением и сфера организации дорожного движения. Применяются цифровые формы контроля дорожного движения, повсеместно

внедряются электронные системы управления в конструкцию транспортных средств, участниками дорожного движения используются электронные средства видеорегистрации. Огромный массив информации, представленной в электронно-цифровой форме, потенциально может быть использован при расследовании дорожно-транспортных преступлений. Вместе с тем специфика механизма образования электронных следов и особенности их циркулирования в электронной среде имеют определённые правовые, организационные и методические особенности.

Электронные следы являются весьма сложным объектом криминалистического исследования в силу того, что они недоступны для непосредственного человеческого восприятия, а также могут быть отделены от материального носителя без взаимных изменений, их возможно быстро обрабатывать, изменять и удалять, в том числе путём удалённого доступа.

Электронные следы, в отличие от других, наиболее распространённых в криминалистике следов, являются особенно сложными для исследования и обнаружения. Кроме непосредственно материальных или идеальных следов, следы действий остаются также в памяти электронных устройств.

Многие учёные-криминалисты в соответствии с реалиями современного общества предлагают дополнить привычную классификацию следов в трасологии, добавив в неё электронные следы.

Так, например, В. А. Мещеряков считает необходимым принимать во внимание виртуальные следы, которые, по его мнению, занимают промежуточную позицию между материальными и идеальными следами. Виртуальными следами он называет «любое изменение состояния автоматизированной информационной системы, связанное с событием преступления и зафиксированное в виде компьютерной информации» [1]. Однако с термином «виртуальный след» многие учёные не согласны, так как данный термин больше относится к сфере квантовой физики. Поэтому понятие «электронный след» будет более удобным в криминалистическом обозначении.

Стоит отметить, что для электронных следов законодатель не предусмотрел детальных норм, определяющих порядок работы с данной категорией криминалистически значимых объектов, что вызывает некоторые сложности среди правоприменителей. Представляется, что в целях эффективного расследования уголовных дел необходимо на законодательном уровне более детально закрепить порядок работы с электронными следами.

Учёные-криминалисты предлагают различные классификации электронных следов. Данная группа следов может быть классифицирована по различным основаниям. Например, по основанию носителя следы могут быть представлены на CD-, DVD-диске, следы в ОЗУ периферийных или компьютерных устройств, по основанию их местонахождения следы могут быть на компьютере преступника или на «компьютере-жертве».

Федеральный закон от 27 июля 2006 года № 149 «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» закрепляет комплекс правовых, организационных и технических мер, направленных на защиту информации, то есть на её защиту от неправомерного доступа, уничтожения, модифицирования, копирования, распространения [2]. Закон гарантирует соблюдение кон-

фиденциальности информации ограниченного доступа и реализацию права на доступ к информации, а также иные системы мер защиты информации.

Стоит отметить, что электронные следы могут образовываться вследствие внешнего доступа к компьютерным системам в целях уничтожения или копирования информации, модификации баз данных, блокирования работы системы.

При расследовании дорожно-транспортных преступлений электронные следы образуются в результате:

- незаконного доступа к информации;
- незаконного перехвата информации;
- вмешательства в данные;
- вмешательства в электронную систему.

Подобные виды электронных следов могут быть обнаружены при экспертном исследовании компьютерного оборудования, протоколов работы операционных систем, приложений, антивирусных программ, программного кода и тому подобное [3].

Тактика поиска информации основывается на учёте свойств компьютерных объектов и заключается в правильном применении криминалистических приёмов обнаружения, фиксации и изъятия, что даёт возможность следователю избежать повреждения информации; правильно разобраться в сложном информационном массиве; правильно зафиксировать изъятую информацию, оценить её криминалистическое и процессуальное значение.

В случае проведения осмотра места происшествия, обыска и выемки необходимо учитывать, что объектом поиска является не только техническое устройство или материальный носитель цифровой информации, но и информация, которая хранится на них и которая является основным объектом поиска с целью установления обстоятельств совершения преступления.

Что касается места совершения преступления, то это не просто помещение, это техническое средство и информационный массив конкретного компьютерного объекта. Необходимым условием проведения следственного действия при расследовании такой категории уголовных дел является основание считать, что определённые данные присутствуют в конкретном месте, на конкретном носителе и что эти данные способны стать доказательствами по делу о совершении компьютерного преступления.

Электронные следы могут служить доказательством совершения дорожно-транспортных преступлений определённым лицом. Для вмешательства в электронную среду характерна тщательная подготовка, заключающаяся, как правило, в разработке и создании различных вредоносных, вирусных программ. Стоит отметить, что данная деятельность не бесследна. Тестирование, использование программ злоумышленником будут оставлять различные электронные следы не только в аппаратном обеспечении, но и в других информационных системах.

Некоторыми учёными предлагается следующая система фиксации электронных следов. Например, в протоколе следственного действия необходимо отмечать носитель, с которого был снят электронный след, а также указывать владельца данного электронного устройства. Кроме того, необходимо отмечать возможность выхода устройства в сеть Интернет или в другие локальные сети. Фототаблица следственного действия также может быть дополнена скриншота-

ми экрана с необходимой информацией. Либо должна быть распечатка «снимка экрана» как средство фиксации необходимой информации [4].

Учитывая сложную природу следов, представленных в электронно-цифровой форме, для оптимизации их использования при расследовании дорожно-транспортных преступлений необходимо применение различных экспертных методов и специальных знаний из различных отраслей науки и техники.

1. Григорьев А. Н., Мешков В. М. Получение информации о времени при работе с электронными следами // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2017. № 2 (48). С. 9–12.
2. Вехов Б. В., Смагоринский Б. П., Ковалев С. А. Электронные следы в системе криминалистики // Судебная экспертиза. 2016. № 2 (46). С. 10–19.
3. Елисеенко А. Г. Об особенностях использования специальных знаний при работе с электронными следами // Актуальные проблемы публичного права: сборник научных трудов / редколлегия: О. Н. Дядькин (пред.), А. И. Сморгчов, А. И. Неряхин, 2017. С. 69–75.
4. Бадиков Д. А. Некоторые аспекты подготовки иллюстрационной таблицы к протоколу осмотра места происшествия // Закон и право. 2022. № 3. С. 131–133.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Сретенцев Денис Николаевич. Кандидат юридических наук. Старший преподаватель кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: электронные следы, цифровые следы, виртуальные следы, расследование преступлений, криминалистически значимая информация, дорожно-транспортные преступления.

Сучков А. И.

К ВОПРОСУ О ЦИФРОВИЗАЦИИ АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ ПО ДЕЛАМ О ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ

В рассматриваемой статье автором проводится анализ современного состояния автотехнической судебной экспертизы при расследовании преступлений в сфере безопасности дорожного движения. Приводятся положительные аспекты использования программного моделирования механизма дорожно-транспортных происшествий при производстве автотехнических экспертиз.

Использование современных информационно-инновационных технологий и криминалистических средств при расследованиях преступлений, связанных с

нарушением безопасности дорожного движения, повлёкшим по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо его смерть, является необходимым процессом, который позволит наиболее качественно и эффективно получить доказательственную базу при расследовании данной категории уголовных дел.

В современных условиях развития науки криминалистики и экспертной деятельности автотехническая экспертиза представляет собой один из видов экспертиз, назначаемых для установления обстоятельств совершения дорожно-транспортного происшествия, в связи с чем цифровизация автотехнической экспертизы является неотъемлемой частью развития данной отрасли.

Необходимо отметить, что ключевой задачей предварительного следствия органов внутренних дел при расследовании дорожно-транспортных преступлений (ДТП) является установление механизма ДТП.

Необходимо отметить, что модель, формируемая программным обеспечением (искусственным интеллектом), априори является точной, приближенной к реальности и служит хорошим подспорьем при решении задач по определению обстоятельств произошедшего дорожно-транспортного происшествия. Таким образом, решается главная задача расследования данной категории уголовных дел, устанавливается «картина» произошедшего ДТП, благодаря которой орган предварительного следствия может визуальнo воспринимать и анализировать обстоятельства, предшествующие дорожно-транспортному происшествию, а также следы, обнаруженные на месте происшествия, в частности на проезжей части. Такая визуальная «картина» ДТП в совокупности с анализом имеющейся дорожной разметки на проезжей части в месте ДТП, а также установленных дорожных знаков позволяет сделать вывод о действиях участников ДТП до произошедшей аварии, дать оценку их действиям в соответствии с ПДД РФ.

Кроме того, решается вопрос о конкретном месте ДТП, речь идёт о месте столкновения ТС либо наезда на стоящее ТС, наезда на препятствие и т. д., это позволяет соотнести место ДТП с полосой движения, установить, кто именно из участников ДТП допустил выезд на полосу, предназначенную для встречного движения, либо установить, что ДТП произошло на обочине (тротуаре, кювете), примыкающей к проезжей части. Описанные обстоятельства подлежат установлению и доказыванию при расследовании данной категории уголовных дел, в связи с чем в специализированном бланке осмотра места дорожно-транспортного происшествия имеются «графы», требующие установления и внесения вышеуказанной информации. Кроме того, данные обстоятельства устанавливаются путём производства и иных следственных действий, таких как проверка показаний на месте и следственный эксперимент. Использование инновационных технологий при расследовании как раз и выражается в применении искусственного интеллекта (программного обеспечения), что, в свою очередь, является эффективным инструментом в руках следователя.

Программное обеспечение, с помощью которого происходит моделирование обстоятельств произошедшего ДТП, представлено в самых разнообразных вариациях по функционалу и способам работы. Однако вместе с тем все программы построены по единому принципу, алгоритм которых направлен на моделирование (трёхмерное) дорожно-транспортной ситуации, при которой моделируются не только транспортные средства, но и окружающая обстановка, в част-

ности все элементы дорожной инфраструктуры: проезжая часть, обочины, тротуары (с бордюрными камнями), дорожная разметка, дорожные знаки, световые объекты, дорожные ограждения, линии электропередач и т. д.

Современное программное обеспечение позволяет эксперту использовать динамическое моделирование движения ТС, динамическое изображение реконструированного механизма ДТП, создание видеороликов с расположением камеры в произвольной точке пространства: на дороге, обочине, возвышении, движущемся ТС, водительском месте в ТС [1, с. 21].

Так, С. С. Жарких в своей работе приводит яркий пример использования программного моделирования (CorelDRAW Graphics Suite X4) механизма ДТП, который отражает необходимость повсеместного использования графических редакторов в рамках автотехнической судебной экспертизы [2, с. 80].

Расследование дорожно-транспортных преступлений относится к категории юридически сложных уголовных дел, требующих наличия специальных и специфических познаний в области обеспечения безопасности дорожного движения, положений ПДД РФ, положений эксплуатации транспортных средств, технического состояния узлов и деталей транспортных средств, формул расчёта коэффициентов сцепления, времени реакции водителя, вопросов, касающихся технической возможности избежать ДТП и т. д. Поэтому необходимо использование компьютерных программ моделирования.

Информация, получаемая с помощью применения цифровых технологий, существенно оптимизирует процесс установления обстоятельств, подлежащих доказыванию по конкретному делу [3, с. 182].

Анализ использования компьютерных программ моделирования при расследовании дорожно-транспортных происшествий выявил ключевую проблему, которая заключается в ограниченности использования имеющихся разработанных графических редакторов экспертами-автотехниками системы МВД России и Минюста России. Данная проблема в первую очередь обусловлена отсутствием утверждённых и апробированных единых методических рекомендаций. Перечень графических редакторов является большим и разнообразным, однако по алгоритмизации использования, ёмкости использованной (вводимой) информации, интерфейсу, программной «доступности» (простоты использования) имеется весьма ограниченный перечень компьютерных программ, который представлен тремя программами (AUTO-GRAF, PC-Crash, CorelDRAW Graphics).

Вместе с тем технологии искусственного интеллекта могут найти применение в практической плоскости, например автоматизация отдельных этапов экспертных исследований [4, с. 48].

Использование указанных графических редакторов позволяет установить «картину/модель» дорожно-транспортного происшествия, установить механизм совершения ДТП, причины и условия, которые позволят сделать вывод о виновнике дорожно-транспортного происшествия, что, в свою очередь, позволит правоприменителю в лице следователя выполнить законно и обоснованно процессуальные действия по привлечению лица (водителя) к установленной законом ответственности. Таким образом, можно резюмировать, что применение информационных технологий изначально нашло отражение в моделировании ДТП, создании программного обеспечения, а также программ по выполнению вспомога-

тельных расчётов, в совокупности позволяющих провести качественное экспертное исследование и подготовить соответствующее заключение, в том числе с использованием специальных программ.

1. Аземша С. А., Галушко В. Н., Скирковский С. В. Совершенствование экспертного анализа дорожно-транспортных происшествий с помощью компьютерных программ моделирования // Наука и техника. 2015. № 4. С. 18–24.
2. Жарких С. С. Определение угла между продольными осями транспортных средств в момент столкновения методом графического моделирования // Теория и практика судебной экспертизы. 2015. № 4 (40). С. 77–81.
3. Камалова Г. Г. Цифровые технологии в судебной экспертизе: проблемы правового регулирования и организации применения // Вестник Удмуртского университета. Серия Экономика и право. 2019. Т. 29, № 2. С. 180–186.
4. Сретенцев А. Н. К вопросу о методологии и дидактике криминалистики в эпоху цифровой трансформации // Вестник Самарского юридического института. 2024. № 5 (61). С. 45–50.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Сучков Андрей Игоревич. Старший преподаватель кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: следователь, расследование, дорожно-транспортное происшествие, назначение судебной экспертизы, автотехническая судебная экспертиза, цифровизация, программное моделирование.

Таршева М. Н.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ И УГОЛОВНО-ПРОЦЕССУАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Безопасность дорожного движения – одна из ключевых задач современного общества. Ежегодно тысячи людей погибают и получают травмы в результате дорожно-транспортных происшествий, что делает эту проблему не только социальной, но и правовой. Уголовное право и уголовный процесс играют важную роль в обеспечении безопасности дорожного движения, устанавливая ответственность за наиболее опасные нарушения правил дорожного движения и обеспечивая их расследование. В данной статье рассматриваются меры уголовно-правового и уголовно-процессуального характера, направленные на обеспечение безопасности дорожного движения, а также анализируются проблемы их применения и пути совершенствования.

Безопасность дорожного движения – одна из важнейших задач современного общества, от решения которой зависят жизни и здоровье миллионов людей. Одним из приоритетных направлений отечественной государственной политики нашей страны является повышение безопасности дорожного движения в целях сохранения жизни, здоровья и имущества её граждан. Высокие показатели безопасности дорожного движения (далее – БДД) являются фактором устойчивого развития социально-экономического и демографического характера.

Ежегодно сотни тысяч ДТП уносят жизни, оставляют людей с тяжёлыми травмами и наносят значительный материальный ущерб. Так, например, по итогам 9 месяцев 2024 года на территории Российской Федерации зарегистрировано 96 389 (-1,6 %) дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли и (или) были ранены люди. В данных ДТП погибли 10 422 (+0,6 %) и получили ранения 120 152 (-2,5 %) человека. Почти девять из десяти ДТП (88,7 %) произошло из-за нарушения Правил дорожного движения водителями ТС. Всего совершено 85 460 (-1,2 %) таких ДТП, в которых погиб 9 051 (+1,6%) и ранены 109 876 (-2,4 %) человек [3].

В таких условиях особую актуальность приобретают меры уголовно-правового и уголовно-процессуального характера, направленные на предотвращение нарушений правил дорожного движения и привлечение к уголовной ответственности виновных лиц.

Н. В. Осадчий пишет, что повышение транспортной дисциплины участников дорожного движения посредством мер уголовно-правового воздействия – приоритетное направление профилактики ДТП; «эффективное и адекватное противодействие указанным деяниям посредством лишь мер гражданско-правовой или административной ответственности невозможно...» [1, с. 9]. Представляется, что сама профилактика нарушений ПДД является приоритетным направлением государственной политики в области обеспечения БДД. Её осуществление требует целостного (системного) подхода, включающего в себя разработку и совершенствование разнообразных правовых средств и методов, в том числе уголовного и уголовно-процессуального характера.

Уголовное законодательство Российской Федерации предусматривает ответственность за наиболее опасные нарушения ПДД, которые приводят к тяжким последствиям. В Уголовном кодексе Российской Федерации (далее – УК РФ) [4] закреплены следующие статьи:

1. Статья 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств».

Статья устанавливает ответственность за нарушение ПДД, повлёкшее причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека. В зависимости от тяжести последствий наказание может варьироваться от ограничения свободы до лишения свободы сроком до 9 лет.

2. Статья 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию».

Данная норма направлена на борьбу с повторными нарушениями ПДД и предусматривает уголовную ответственность для лиц, которые повторно нарушают ПДД в состоянии опьянения или отказываются от прохождения медицинского освидетельствования.

3. Статья 268 УК РФ «Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта».

Статья применяется к пассажирам, пешеходам и другим участникам дорожного движения, чьи действия привели к тяжким последствиям.

Несмотря на строгость наказания уголовного законодательства, его применение сталкивается с рядом проблем: сложностью доказывания и установления причинно-следственной связи между нарушением ПДД и наступившими последствиями (особенно при совершении преступления в условиях неочевидности); недостаточной компетентностью сотрудников ГАИ и органов предварительного расследования, что сказывается как на деятельности по фиксации информации, имеющей потенциально доказательственный характер в процессуальной документации, так и на качестве предварительного расследования.

Что касается уголовно-процессуальных средств обеспечения БДД, то очевидно, что положения УПК РФ играют важную роль в расследовании ДТП, привлечении виновных лиц к уголовной ответственности, возмещении вреда, причинённого преступлением. Среди них можно выделить следующие положения: сроки расследования; гарантии процессуальных прав участников уголовного процесса (потерпевшего, подозреваемого или обвиняемого); процесс сбора, закрепления доказательств по уголовному делу; доказывание виновности; порядок принудительного применения мер обеспечительного характера (в частности, речь идёт об иной мере процессуального принуждения – аресте имущества) и пр.

К сожалению, при расследовании преступлений в области безопасности дорожного движения возникает ряд трудностей, обусловленных низким качеством расследования как отдельных следственно-процессуальных действий, так и иных процессуальных действий; несвоевременность проведения первоначальных следственных и иных процессуальных действий, в том числе выезда СОГ на место происшествия (преступления); недостаточная техническая оснащённость СОГ (например, наличие видеозаписи в ряде случаев позволило бы с большей точностью осуществить реконструкцию ДТП). Кроме того, необходимость производства автотехнических экспертиз, зачастую повторных в условиях недостаточности специалистов с соответствующей квалификацией, обуславливает продление сроков предварительного расследования.

Одним из принципиальных для потерпевшего вопросов является определение характера и размера вреда, причинённого преступлением. В отечественной правоприменительной практике отсутствуют методики расчёта такого вреда, что является серьёзным упущением законодателя. Это приводит к тому, что в правоприменительной практике отсутствует единообразие в решениях судов, рассматривающих заявленные гражданские иски о компенсации морального вреда (одним присуждают десятки тысяч, другим – сотни). Такое положение вещей подрывает авторитет судебной власти и не соответствует принципу справедливости. Поэтому считаем, что назрел вопрос необходимости разработки методик расчёта морального вреда и их внедрения в отечественный уголовный процесс. В одном из своих исследований мы касались этого вопроса более подробно [2, с. 148–154].

Таким образом, можно говорить о том, что законодателем предусмотрен комплекс правовых средств уголовного и уголовно-процессуального характера, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения. Нормативно-правовые положения не могут оставаться неизменными, они актуализируются в зависимости от тех или иных внешних или внутренних факторов. Проблемы законодательного и правоприменительного характера требуют соответствующей реакции законодателей, правоприменителей и представителей научного сообщества.

Обеспечение безопасности дорожного движения является сложной задачей, которая требует комплексного подхода. Уголовное право и уголовный процесс играют важную роль в борьбе с наиболее опасными нарушениями ПДД, но их применение сталкивается с рядом проблем.

Для повышения эффективности мер необходимо совершенствовать законодательство, обучать сотрудников, использовать современные технологии и усиливать профилактическую работу. Только объединив усилия, можно добиться значительного снижения аварийности и повышения безопасности на дорогах.

-
1. Осадчий Н. В. Уголовно-правовые средства обеспечения безопасности дорожного движения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2008. 31 с.
 2. Таршева М. Н. Примириительные и восстановительные процедуры в досудебном производстве: дис. ... канд. юрид. наук. Орел, 2022. 214 с. EDN BXXWUZ.
 3. Обзор дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации за 9 месяцев 2024 года [Электронный доступ] // Официальный сайт Научного центра БДД МВД России.
 4. Уголовный кодекс Российской Федерации [Электронный доступ]: от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (в ред. от 28 декабря 2024 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Таршева Мира Николаевна. Кандидат юридических наук. Преподаватель кафедры информационных технологий в деятельности ОВД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: обеспечение безопасности дорожного движения мерами уголовно-правового характера, нарушение ПДД, ответственность, уголовное судопроизводство, меры процессуального принуждения, арест транспортного средства.

АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ В РОССИИ В ПЕРИОД С 2007-ГО ПО 2012 ГОД

В статье проведён анализ развития интеллектуальных транспортных систем (ИТС) в России с 2007-го по 2012 год. Рассмотрены наиболее значимые события, разработки и нововведения, связанные с ИТС в исследуемом временном промежутке, а также эффект от их внедрения. Период с 2007-го по 2012 год показал устойчивый рост систем и устройств ИТС на дорогах нашей страны.

Интеллектуальная транспортная система (ИТС) включает в себя системы анализа, управления, связи и зондирования, обеспечивающие повышение уровня безопасности, эффективности, экологичности, мобильности транспорта и др. ИТС получили распространение как на автодорогах, так и на железнодорожном, морском и авиатранспорте. ИТС – это сложный комплекс связанных между собой цифровых сервисов и платформ, позволяющих регулировать, обмениваться данными, проводить идентификацию, анализ на транспорте во время его работы, эксплуатации и взаимодействии его отдельных компонентов (транспортных средств, водителей, пассажиров, пешеходов, дорожных рабочих и др.). К элементам ИТС можно отнести метеомониторинг, управление городскими организованными местами стоянки (парковками), управление общественным транспортом, транспортом, перевозящим отходы (мусоровозы), природные ресурсы (лес), управление работой светофоров и перекрёстков, камеры видео- и фотофиксации нарушений и идентификации ТС и др.

В настоящее время в России система ИТС полностью не внедрена, идёт планомерное введение отдельных её элементов. К таким решениям можно отнести видео- и фотокамеры фиксации нарушений ПДД, светофорное регулирование интегрируется с элементами искусственного интеллекта и переходит на адаптивное управление, оплата за проезд по отдельным участкам дорог осуществляется посредством внедрения различных комплексов безналичной, бесконтактной оплаты проезда, в том числе и дистанционной на расстоянии до 10 м и более как для пассажиров, так и для водителей и др. (рис. 1). В крупных городских агломерациях с населением более 300 тыс. чел. применяют системы геопозиционирования общественного, коммунального и специального транспорта [1].

В первую очередь элементы ИТС внедряются в наиболее густонаселённых регионах нашей страны, это Московская и Ленинградская области, а также центральные регионы. Результатом этого, к примеру, стало снижение смертности в Москве в два раза по сравнению с 2010 годом.

История развития ИТС в нашей стране уходит в конец 70-х годов прошлого века, когда в Советском Союзе была создана первая национальная система автоматизированного регулирования движения на автомобильных магистралях (АРДАМ). Эта система с начала её создания планомерно внедряется на дорогах нашей страны [2].

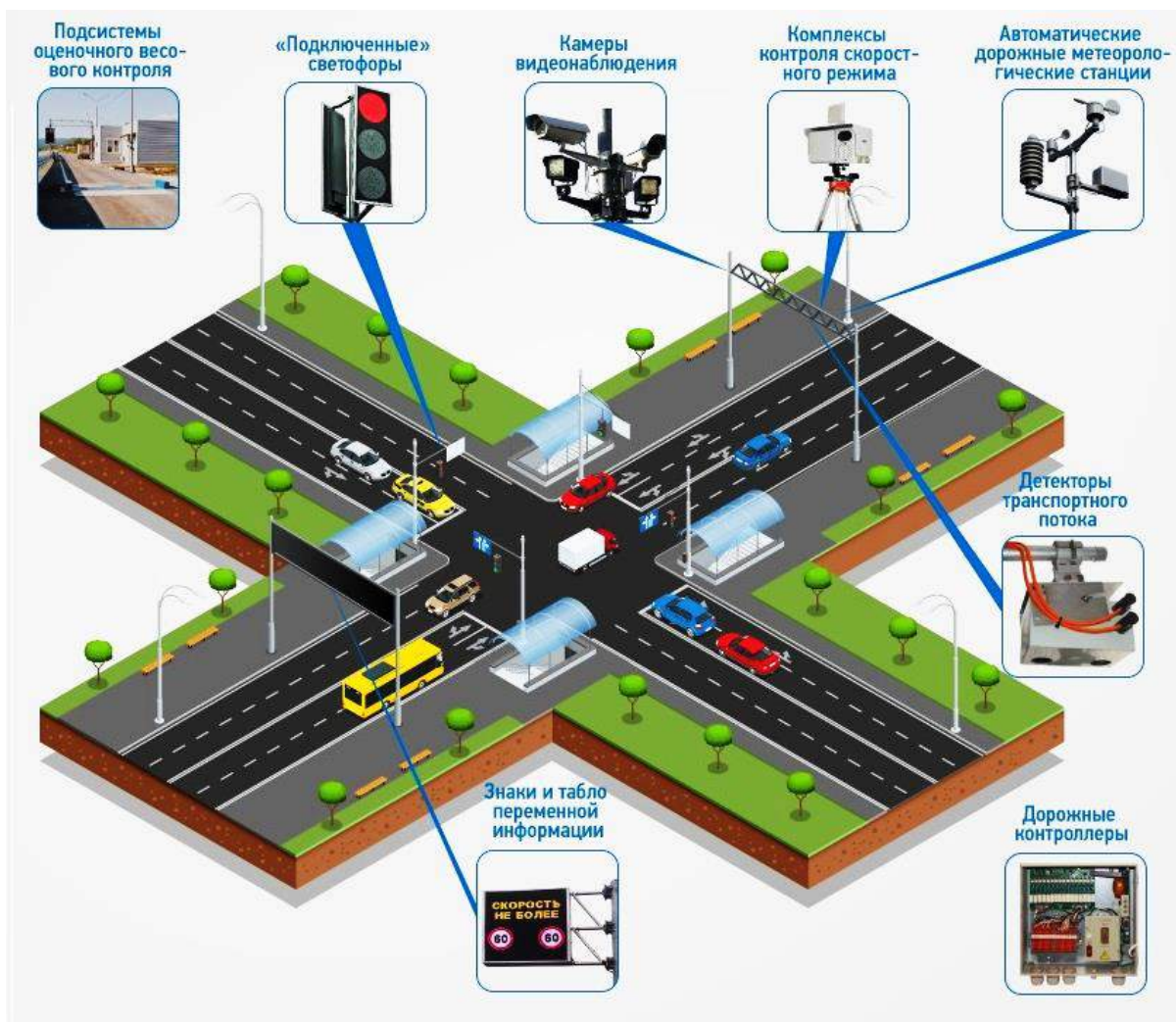


Рис. 1 – Основные элементы ИТС и места их размещения

Создание ИТС в современном её понимании в России началось более 15 лет назад. В настоящее время элементы, подсистемы и аппаратно-программные решения ИТС переходят к массовому распространению и активно внедряются в единую цифровую транспортную систему страны, захватывая всё больше её регионов.

В 2007 году была введена в эксплуатацию автоматизированная система метеообеспечения, которая включает в себя 1 тыс. метеостанций и 1,5 тыс. видеокамер, установленных на федеральных трассах. Эта система в режиме реального времени отслеживает обстановку на дорогах (заторы, ДТП, ЧП и др.) и передаёт данные в соответствующие ведомства.

Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года была разработана в 2008 году. Это связано с тем, что начало двухтысячных годов охарактеризовалось структурной перестройкой мирового хозяйства, обусловленной смещением баланса между экономическими центрами, усилением приоритета региональных экономических союзов и прогнозируемым внедрением новых технологий. Это привело к изменению грузовых и пассажирских транспортных систем, повысились требования к качеству, безопасности и устойчивости транспортного обслу-

живания. Возникла задача усиления конкурентоспособности национальной транспортной системы, на фоне развития транспортных систем мировых лидеров – Северной Америки, Европы и Азии. Все эти проблемы были обозначены в транспортной стратегии [3].

В период до 2010 года ИТС базировалась на телематических решениях и включала в основном средства мониторинга транспортных средств. 2010–2015 годы охарактеризовались разработкой и исполнением Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России». Эта программа включала в себя пять подпрограмм: «Автомобильные дороги», «Морской транспорт», «Ж/Д транспорт», «Гражданская авиация», «Внутренний водный транспорт» [4].

Основными проблемами, которые должны решать ИТС, являются: негативные факторы, связанные с повышением плотности транспорта на дорогах (заторы, пробки, ДТП, ухудшение экологических характеристик воздуха, воды, почвы, повышение травматизма и смертности на дорогах среди населения страны); урбанизация и рост населения; усиление негативного воздействия транспорта на окружающую среду и человека. Все вышеперечисленные факторы привели к значительному росту спроса на ИТС в XXI веке. Для этого периода времени характерно активное внедрение в конструкцию автомобилей микропроцессорных систем управления различными функциями (системы активной безопасности, ассистенты водителя, мониторинг состояния автомобиля и его местоположения, беспроводная, высокоскоростная передача и обмен данными и др.). Развитие таких технологий позволяет в перспективе интегрировать бортовую сеть автомобилей с ИТС и перейти на более высокий, качественный уровень решения проблем, связанных с развитием автотранспорта и транспортной инфраструктуры.

В настоящее время интеллектуальные транспортные системы подразделяются на программное и аппаратное обеспечение и услуги. В зависимости от области применения ИТС можно разделить на отдельные сегменты:

- системы предотвращения столкновений;
- системы управления автопарком и мониторинга активов;
- системы управления оплатой проезда пассажиров и провоза груза (рис. 2);
- интеллектуальные системы дорожного движения;
- системы управления парковкой;
- системы оповещения об экстренных ситуациях на транспортных средствах;
- системы информирования пассажиров;
- автомобильные телематические системы [5].

В Москве ИТС начала активно развиваться с 2011 года. Она приобрела статус государственной информационной системы, её основными задачами являются контроль и фиксация нарушений ПДД, организация движения по наиболее загруженным участкам дорог и перераспределение транспорта на менее загруженные участки, что позволяет повысить как общую безопасность движения, так и качество перевозочного процесса [6].



Рис. 2 – Функционирование ИТС в сфере пассажирского городского транспорта

К 2012 году ИТС Москвы включала следующие направления:

- фиксация нарушений ПДД в автоматическом режиме;
- оптимизация режимов работы светофоров;
- разработка и внедрение выделенных полос для общественного транспорта;
- парковочные зоны и ограничения на въезд по отдельным видам транспорта;
- мониторинг дорожной обстановки в реальном времени и т. д.

В сентябре 2012 года в Москве начали работу комплексы фиксации нарушений правил стоянки и остановки «ПаркРайт» компании «Технологии распознавания». Такие комплексы являются мобильными и могут быть установлены на служебных автомобилях, скутерах или пассажирском транспорте. Они позволяют определять целый ряд различных нарушений (остановка и стоянка в неположенном месте, движение, остановка и стоянка на полосе для маршрутных транспортных средств, пересечение сплошной полосы разметки, непропуск пешехода на переходе и др.). Оплата стоянки возможна в автоматическом режиме бесконтактным способом. Реализация такой функции основывается на применении аппаратно-программных средств, к которым относят комплексы, включающие GPS-приёмники и передатчики, модули SIM-карт и различные датчики (акселерометр и др.), они обеспечивают связь с автомобилем посредством диагностического разъёма OBD II. Специальные алгоритмы и программное обеспечение определяют, когда автомобиль встал на платную стоянку, запускают отсчёт времени и присылают соответствующее уведомление водителю, по окончании стоянки происходит расчёт времени пользования стоянкой, списание необходимой суммы денег и закрытие сессии. Все эти операции происходят в автоматическом режиме.

Период с 2007-го по 2012 год показал стабильный рост систем и устройств ИТС на дорогах нашей страны, это привело к снижению аварийности, смертности, травм и количества ДТП (рисунок 3). Несмотря на рост количества автомобилей на дорогах, внедрение ИТС позволяет контролировать загруженность дорог на приемлемом уровне, таким образом снижая загрязнение атмосферы вредными выбросами, шумами, пылью и др.

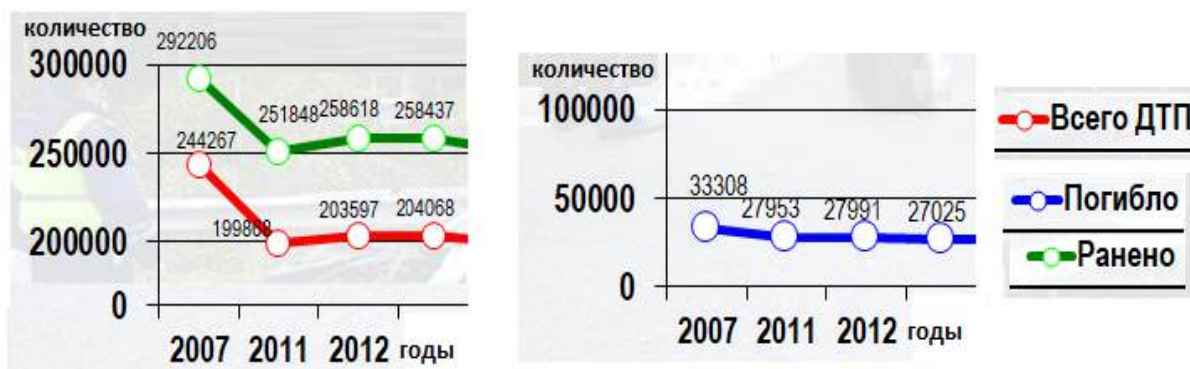


Рис. 3 – Статистика по ДТП за период с 2007-го по 2012 год

1. Единая транспортная система: курс лекций / Е. Е. Смородинцева. Екатеринбург: УрГУПС, 2013. 207 с.
2. Как в России внедряют интеллектуальные транспортные системы [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2023/04/25/vzialis-za-um.html> (дата обращения: 12.12.2024).
3. Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 28 апреля 2018 г. № 831-р (в ред. от 22 февраля 2019 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2018. № 19, ст. 2804.
4. Интеллектуальная транспортная система России: курс – на национальный масштаб [Электронный ресурс]. URL: <https://www.tadviser.ru/index.php> (дата обращения: 13.12.2024).
5. Зотов Л. Л., Черняков А. А., Янчеленко В. А. Общий курс транспорта: учеб. пособие. СПб.: СЗТУ, 2008. 90 с.
6. Городские и региональные ИТС [Электронный ресурс]. URL: <https://www.tadviser.ru/index.php> (дата обращения: 13.12.2024).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Тебекин Максим Дмитриевич. Кандидат технических наук. Сотрудник. Академия ФСО России.

302015, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Приборостроительная, 35.

Савин Леонид Олегович. Кандидат технических наук. Сотрудник. Академия ФСО России.

302015, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Приборостроительная, 35.

Гусяков Иван Владимирович. Сотрудник. Академия ФСО России.

302015, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Приборостроительная, 35.

Ключевые слова: Россия, интеллектуальная транспортная система, светофор, транспорт, безопасность, дорожное движение.

РОЛЬ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ В СНИЖЕНИИ ТЯЖЕСТИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

В статье исследуются теоретические и практические особенности деятельности Госавтоинспекции, влияющие на обеспечение безопасности дорожного движения на современном этапе, а также использование аппаратно-программных комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения при профилактике, контроле и надзоре в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Важнейшей задачей нашего государства является обеспечение сохранности жизни и здоровья участников дорожного движения, снижение их травматизма вследствие дорожно-транспортных происшествий. Игнорирование правил дорожного движения, невнимательность и беспечность являются основными причинами дорожно-транспортного травматизма, который представляет демографическую и социально-экономическую проблему современной России.

Государству в лице подразделений Госавтоинспекции следует активизировать усилия по профилактике административных правонарушений в сфере дорожного движения. Основной задачей Госавтоинспекции России с момента её организации является обеспечение безопасности для участников дорожного движения, снижение числа дорожно-транспортных происшествий, уносящих жизни, здоровье и приводящих к экономическим потерям.

Рост количества и видов автотранспорта, качественных показателей и технических характеристик автомобилей, развитие коммуникативности населения и сетей автодорог, увеличение имущественного благосостояния населения привели к повышению показателей аварийности на дорогах. Причинами и условиями дорожно-транспортных происшествий были и остаются незнание правил и пренебрежение участниками дорожного движения культурой поведения на дорогах. В целях пропагандирования безусловного соблюдения норм и правил дорожного движения, изменения поведения участников дорожного движения, формирования в общественном сознании негативного отношения к нарушителям правил дорожного движения, развития принципов сотрудничества, взаимного доверия и взаимопомощи между участниками дорожного движения необходимо внедрять инновационные методы обеспечения безопасности дорожного движения, базирующиеся на использовании современных технических средств. Современные тенденции, связанные с дорожно-транспортной обстановкой, характеризуются ростом числа транспортных средств, несовершенством дорожной инфраструктуры, в том числе её отставанием от объективных потребностей в обеспечении безопасности, приоритетом грузопассажирских перевозок автомобильным, а не железнодорожным транспортом [1, с. 23].

Указанные обстоятельства предопределяют необходимость применения мер, направленных на совершенствование профилактической работы в сфере безопасности дорожного движения. При этом деятельность Госавтоинспекции, связанная с профилактикой административных правонарушений в данной области, имеет

большое значение для просвещения и воспитания участников дорожного движения. В профилактике следует использовать подходы, направленные на то, чтобы такие качества, как собранность, дисциплинированность и организованность на улицах и дорогах, становились неотъемлемыми факторами, сопровождающими повседневную жизнедеятельность, превращались в привычку [2, с. 170]. Выполнение данной задачи особенно важно в отношении детей.

Безусловно, ведущая роль в профилактике нарушений правил дорожного движения принадлежит Госавтоинспекции. Для реализации этих целей Госавтоинспекция выполняет следующие задачи:

1. Разъяснение нормативных правовых актов, затрагивающих вопросы безопасности дорожного движения (информационно-разъяснительная работа). В данной связи могут принимать участие средства массовой информации, информационно-телекоммуникационная сеть Интернет, использоваться издания образовательных организаций МВД России, подразделений Госавтоинспекции. Реализуя данную функцию, подразделения Госавтоинспекции могут проводить конкурсы, соревнования и другие мероприятия, связанные с пропагандой правил дорожного движения [3, с. 22].

2. Выработка предложений, в том числе с заинтересованными органами исполнительной власти, органами местного самоуправления, общественными объединениями, направленных на повышение безопасности дорожного движения, совершенствование нормативных правовых актов в данной сфере.

3. Выявление причин и условий, которые могут способствовать совершению дорожно-транспортных происшествий, нарушению правил дорожного движения [4, с. 153].

4. Реализация мер по устранению вышеуказанных причин и условий.

Невозможно не заметить значительно возросший интерес со стороны общества и государства к проблемам правового регулирования отношений, возникающих по поводу внедрения новейших технологий и технических средств, используемых при профилактике, контроле и надзоре правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Автоматизация в ГИБДД – это создание такой системы, при которой с высокой эффективностью используются автоматизированные системы, обеспечивающие профилактику, контроль и надзор в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также фиксации административных правонарушений [5, с. 151].

Необходимость использования таких систем обосновывается несколькими обстоятельствами:

- во-первых, водители в силу своей недисциплинированности и улучшенных технических характеристиках современных автомобилей допускают сознательно превышение скорости, как правило, на тех участках трасс, где отсутствуют наряды дорожно-патрульной службы;

- во-вторых, зачастую в подразделениях отсутствуют технические средства фиксации нарушений дорожного движения, что создаёт проблему доказывания нарушения.

Опыт использования аппаратно-программных комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения даёт возможность повысить вы-

явление административных правонарушений, обеспечивая практически стопроцентный уровень соблюдения участниками дорожного движения ПДД. При этом производится объективная фиксация нарушения, исключая субъективность оценки сотрудниками ДПС поведения водителей, а также возможностью получения взятки.

Кроме этого, введение в строй инновационных технических средств контроля и надзора за дорожным движением способствует соблюдению законности в деятельности сотрудников ДПС, снижению количества конфликтных ситуаций с нарушителями.

При внедрении аппаратно-программных комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД появляется возможность использования нарядов ДПС для выявления ряда других административных правонарушений.

Согласно данным федерального статистического наблюдения № 1-БДД «Сведения о состоянии безопасности дорожного движения», утверждённого приказом МВД России от 8 февраля 2018 года № 79, за 12 месяцев 2024 года сотрудниками Госавтоинспекции возбуждено 255,1 млн (+6,3 %) дел об административных правонарушениях. Вынесено 252,8 млн (+6,4 %) постановлений, из них исполнено – 233,7 млн (+9,1 %), или 92,4 % (аналогичный период прошлого года – 90,1 %).

В отношении собственников транспортных средств по нарушениям, зафиксированным специальными техническими средствами, вынесено 236,6 млн (+7,1 %) постановлений по делам об административных правонарушениях, или 93,6 % (аналогичный период прошлого года – 93,0 %) от общего количества вынесенных постановлений. Из них исполнено – 220,0 млн (+8,8 %), или 93,0 % (аналогичный период прошлого года – 91,5 %).

Несмотря на это, внедрение большего количества автоматизированных систем фиксации нарушения ПДД породило проблемы юрисдикционного и организационного характера, которые необходимо рассматривать в отдельном исследовании для разработки путей решения указанной проблемы.

Места установки комплексов определяются исходя из анализа аварийности на территории Московской области, в качестве первоочередных определены места концентрации дорожно-транспортных происшествий.

Согласно форме статистической отчётности «Отчёт о результатах работы подразделений информационных технологий, связи и защиты информации территориальных органов МВД России», утверждённой приказом МВД России от 31 декабря 2012 года № 1164, за 2024 год на автомобильных дорогах и улично-дорожной сети размещено (применяется) практически 32 тыс. работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъёмки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения (стационарных – 28,1 тыс. (+11,2 %), передвижных – 2,9 тыс. (-5,5 %) и мобильных – 0,9 тыс. (+8,7 %). По сравнению с 2023 годом количество средств фиксации увеличилось на 9,4 %. Отмечается профилактический эффект от использования системы фото- и киносъёмки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения. Так, в местах расположения стационарных средств фиксации в истекшем году зарегистрировано снижение числа погибших – на 10,5 % (0,25 тыс.).

На протяжении последних 10 лет в различных регионах Российской Федерации активно внедряются современные автоматизированные системы управления дорожным движением, а также совершенствуется региональное и федеральное законодательство в области обеспечения дорожного движения. Кроме Госавтоинспекции, проблемами безопасности дорожного движения в Московском регионе занимаются такие организации, как ЦОДД г. Москвы и области, МАДИ. Внедрение автоматических приборов фиксации нарушений Правил дорожного движения позволило стабилизировать обстановку с аварийностью и снизить тяжесть последствий ДТП.

Кроме этого, в ближайшее время государство предоставит возможность гражданам, которые не оставляют без внимания нарушения ПДД, сообщать об административных правонарушениях с помощью смартфонов.

Согласно национальной программе «Цифровая экономика Российской Федерации», к 2030 году в России планируется достижение целевых показателей «цифровой зрелости»:

- увеличение до 95 % доли массовых социально значимых услуг, оказываемых в электронном виде;
- обеспечение широкополосным доступом к сети Интернет не менее чем 97 % домохозяйств наших граждан.

Использование современных технических средств автоматизированного контроля и надзора безопасности дорожного движения сотрудниками Госавтоинспекции, цифровизация деятельности сотрудников Госавтоинспекции в значительной мере влияют на снижении тяжести дорожно-транспортных происшествий.

-
1. Кузнецов А. П., Изосимов С. В., Маршакова Н. Н. Актуальные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения на современном этапе // Транспортное право. 2020. № 1. С. 23.
 2. Темняков Д. А. Процесс формирования коммуникативных компетенций сотрудников ДПС ГИБДД в целях повышения уровня их профессионального мастерства // Обеспечение безопасности дорожного движения: вызовы и решения: сборник статей Всероссийского форума, Москва, 31 мая 2021 года / сост. А. И. Дубовицкий. М.: Московский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В. Я. Кикотя, 2021. С. 167–171.
 3. Темняков Д. А., Темнякова Е. Д. Педагогические компетенции сотрудников ГИБДД, ответственных за пропаганду безопасности дорожного движения // Вестник ГОУ ДПО ТО «ИПК и ППРО ТО». Тульское образовательное пространство. 2021. № 3. С. 21–25.
 4. Административная деятельность полиции / О. Э. Николаев, Э. Т. Сидоров, Д. А. Синяжников, Д. А. Темняков. Ч. 2. Руза: Московский областной филиал Московского университета МВД России имени В. Я. Кикотя, 2015. 173 с.
 5. Темнышов А. А., Темнышов А. А. Приоритетные направления развития технических и программных средств в деятельности органов внутренних дел для обеспечения безопасности дорожного движения // Общественная безопасность, законность и правопорядок в III тысячелетии. 2015. № 1–3. С. 150–153.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Темняков Дмитрий Александрович. Кандидат педагогических наук, доцент. Заместитель начальника кафедры организации деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения.

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

143103, Российская Федерация, Московская обл., Рузский г. о., п. Старотеряево, тер. МОФ МосУ имени В. Я. Кикотя, 1.

Ключевые слова: Госавтоинспекция, профилактическая работа, безопасность дорожного движения, аппаратно-программный комплекс фотовидеофиксации.

Тихонович М. И.

ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ АРЕНДЫ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ: АНАЛИЗ СУЩЕСТВУЮЩЕГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА И ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО ЕГО УЛУЧШЕНИЮ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ И ЗАЩИТЫ ПРАВ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ

Данная статья изучает особенности правового регулирования аренды средств индивидуальной мобильности в РФ. Проведён анализ действующего законодательства РФ, регулирующего использование средств индивидуальной мобильности; выявлены правовые недостатки, связанные с ответственностью сторон и обеспечением безопасности лиц, пользующихся средствами индивидуальной мобильности. Предложены меры по совершенствованию правовых актов, направленные на повышение уровня безопасности арендаторов и других участников дорожного движения.

За последнее время средства индивидуальной мобильности (далее – СИМ), такие как электросамокаты, гироскутеры и моноколёса, получили широкое распространение как в мире, так и в городах Российской Федерации, что повлекло за собой необходимость правового регулирования их использования. В особенности актуален вопрос аренды данных транспортных средств, так как массовое распространение СИМ привело к росту количества дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и споров, связанных с ответственностью сторон. В данной статье проводится анализ российского законодательства, регулирующего аренду средств индивидуальной мобильности, рассматриваются существующие правовые проблемы и предлагаются меры по их устранению.

До недавнего времени средства индивидуальной мобильности не имели чёткого правового статуса в законодательстве Российской Федерации. Однако с 1 марта 2023 года в силу вступили изменения в Правила дорожного движения (постановление Правительства РФ от 6 октября 2022 года № 1769 [4]), где СИМ

были официально определены как транспортные средства. Также в ПДД были внесены нововведения в пункт 1.2, а именно: введён термин «средства индивидуальной мобильности», который расшифровывается как транспортное средство, имеющее одно или несколько колёс (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей) (электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сегвеи, моноколёса и иные аналогичные средства) [1].

Рассматривая вопрос, связанный с арендой СИМ, стоит отметить, что в правовом смысле он относится к договорам проката (статья 626 Гражданского кодекса РФ) или аренды (статья 606 ГК РФ) в зависимости от условий предоставления услуги. Согласно законодательству Российской Федерации, арендодатель обязан предоставить арендатору исправное транспортное средство и предупредить о рисках использования. Однако в данном случае аспект, связанный со средствами индивидуальной мобильности, часто упускается, что создаёт потенциальные правовые проблемы [2].

Также ещё одним проблемным вопросом в области аренды СИМ является определение ответственности в случае дорожно-транспортного происшествия или причинения вреда третьим лицам. Обращаясь к Кодексу об административных правонарушениях Российской Федерации от 30 декабря 2001 года № 195-ФЗ и Гражданскому кодексу Российской Федерации от 30 ноября 1994 года № 51-ФЗ, обнаруживаем, что нарушение правил дорожного движения пользователями СИМ влечёт административную ответственность (статья 12.29 КоАП РФ) [3] и в случае причинения вреда здоровью или имуществу третьих лиц возможно применение норм гражданской ответственности (статья 1064 ГК РФ) [2]. Но, анализируя вышеназванные нормативные правовые акты Российской Федерации, можно сказать, что в законодательстве отсутствуют чёткие требования к сервисам аренды в части ответственности за нарушения, допущенные их клиентами, что также является одной из проблем.

Отметим, что в случае дорожно-транспортного происшествия сервис аренды не несёт ответственности, даже если предоставленное средство индивидуальной мобильности был неисправно. Некоторые сервисы уклоняются от возмещения ущерба, ссылаясь на то, что ответственность лежит на арендаторе. Нет механизма, обязывающего сервисы информировать пользователей о правилах эксплуатации и рисках. Например, если арендатор пострадал из-за технической неисправности самоката, ему придётся доказывать в суде вину сервиса аренды, что затруднительно из-за отсутствия регламентированных требований к техническому осмотру [2].

Существует и проблема в области идентификации пользователей, которые берут в аренду СИМ. Большинство сервисов аренды в разных городах Российской Федерации позволяют взять тот же электросамокат в прокат через мобильное приложение либо же официальный сайт без обязательной регистрации. Всё это создаёт некоторые трудности. К примеру, если арендатор нарушает правила дорожного движения или совершает дорожно-транспортное происшествие, установить его личность бывает проблематично, поскольку пользователь просто оставит самокат и скроется, а сервис не всегда сможет идентифицировать личность лица, которое брало средство индивидуальной мобильности на прокат.

Отсутствие чётких правил эксплуатации СИМ на тротуарах и дорогах также является одной из насущных проблем. Согласно изменениям, внесённым 1 марта 2023 года в Правила дорожного движения, средства индивидуальной мобильности могут двигаться по велодорожкам, специальным зонам или проезжей части при отсутствии других вариантов. Но, основываясь на вышеизложенном, подчеркнём, что арендаторы часто передвигаются по тротуарам на высокой скорости, создавая угрозу для безопасности окружающих. В законодательстве Российской Федерации нет строгих ограничений на скорость передвижения по тротуару (максимальная скорость 25 км/ч, что также небезопасно), и контроль за этим практически отсутствует [1].

Исходя из выявленных недостатков в области эксплуатации средств индивидуальной мобильности, можно предложить несколько направлений совершенствования законодательства Российской Федерации и правоприменительной практики:

- ужесточить контроль за техническим состоянием арендных СИМ, установив минимальные стандарты безопасности;
- закрепить обязанность сервисов аренды по информированию пользователей о рисках и правилах эксплуатации СИМ;
- ввести идентификацию через «Госуслуги» или подтверждение личности паспортом при регистрации в сервисе шеринга;
- усовершенствовать законодательство, касающееся эксплуатации средств индивидуальной мобильности на тротуарах, велодорожках, пешеходных дорожках и проезжей части с целью повышения безопасности арендатора и окружающих лиц;
- закрепить ответственность сервисов шеринга за предоставление безопасного транспорта.

Таким образом, можно сказать, что аренда средств индивидуальной мобильности в Российской Федерации продолжает набирать популярность, но нынешнее законодательство пока что не обеспечивает должного уровня безопасности и правовой защиты пользователей. В результате этого правовая неопределённость приводит к увеличению числа дорожно-транспортных происшествий, к проблемам с возмещением ущерба, к отсутствию персональной ответственности арендаторов и хаосу среди людей. Комплексный подход к решению проблем аренды СИМ позволит повысить уровень безопасности на дорогах, создать эффективную систему правоприменения и защитить интересы как пользователей, так и пешеходов.

1. О Правилах дорожного движения [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (в ред. от 6 декабря 2024 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть 2 [Электронный ресурс]: от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (в ред. от 3 февраля 2025 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 6 октября 2022 г. № 1769. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Тихонович Мария Игоревна. Старший преподаватель кафедры огневой подготовки и деятельности ОВД в особых условиях.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: аренда средств индивидуальной мобильности, правовое регулирование, безопасность, защита прав пользователей, ответственность.

Тишков С. А., База Лима Франсишку А. Т.

ВОЗМОЖНОСТИ ПОЛУЧЕНИЯ РАЗЫСКНОЙ ИНФОРМАЦИИ О ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, СКРЫВШИХСЯ С МЕСТ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ. ОПЫТ САН-ТОМЕ И ПРИНСИПИ

В статье на основе анализа результатов опроса сотрудников дорожной полиции Сан-Томе и Принсипи проведён сравнительно-правовой анализ некоторых аспектов получения розыскной информации о транспортных средствах, скрывшихся с мест дорожно-транспортных преступлений.

Сбор криминалистических данных на месте дорожно-транспортных преступлений (ДТП) является одним из важнейших этапов любого расследования, позволяющих сформировать объективное представление обо всех деталях преступления и исходную информационную основу для действий сотрудников правоохранительных органов.

В Сан-Томе и Принсипи эту сложную роль, требующую большого количества технико-криминалистических навыков, выполняют сотрудники Главного управления дорожного движения Национальной полиции. Они входят в состав бригад, выезжающих на место ДТП совместно с Национальной службой гражданской защиты и пожарной безопасности (далее – НСГЗиПБ).

Необходимо отметить, что иногда водители, опасаясь уголовной ответственности в силу ряда обстоятельств (например, нахождения в состоянии алкогольного опьянения), покидают место преступления. Данный вид преступлений отличается высокой степенью общественной опасности, поскольку, как правило, сопряжён с оставлением в опасности пострадавших лиц [2, с. 77].

В Сан-Томе и Принсипи оставление места ДТП считается преступлением, если это повлекло за собой угрозу жизни, здоровью, физической неприкосновенности или свободе другого человека и при этом пострадавшему не была оказана помощь. Национальным законодательством (статья 276 Уголовного кодекса Сан-Томе и Принсипи «Пренебрежение помощью») предусмотрена уголовная ответственность не за оставление места ДТП, а за неоказание помощи, особенно лицом, виновным в причинении вреда [6]. Кроме того, к водителю, скрывшемуся с места происшествия, применяются меры административной ответственности, такие как временное или постоянное лишение права управления транспортным средством и конфискация транспортного средства (статья 144 Дорожного кодекса Сан-Томе и Принсипи [1]).

По мнению заместителя командира дежурной группы Главного управления дорожного движения Национальной полиции А. Трона, «оставление места происшествия – это очень печальная реальность Сан-Томе и Принсипи, с которой достаточно сложно бороться, учитывая отсутствие стационарных средств видеофиксации дорожного движения и выявления, возможно, причастных транспортных средств»¹. В большинстве случаев такие преступления совершаются мотоциклистами, которые управляют транспортными средствами, не имея водительских прав. В случаях, если их мотоциклы не вышли из строя после ДТП, данная категория водителей предпринимает попытки скрыться с места ДТП.

В соответствии с Дорожным кодексом Сан-Томе и Принсипи водитель должен находиться на месте происшествия, ожидая прибытия сотрудника правоохранительных органов, особенно если ДТП повлекло смерть или тяжкий вред здоровью. Однако оставление места ДТП не будет наказуемым, если, например, водитель, опасаясь реакции разгневанного населения, покинет место происшествия и обратится в отделение полиции.

В Сан-Томе и Принсипи информация о ДТП поступает в правоохранительные органы по линии 112 (НСГЗиПБ) или 113 (Национальная полиция) от участников инцидента либо от граждан, которые присутствовали при происшествии. Дежурный собирает информацию об обстановке на месте ДТП, чтобы заранее оценить меры реагирования и гарантировать сохранность доказательств и материальных следов.

Деятельность сотрудников полиции на месте ДТП осуществляется на двух уровнях. Первоначально для обеспечения безопасности дорожного движения, упорядочения и сохранения следов направляются патрульная группа дорожной полиции и НСГЗиПБ для оказания неотложной помощи. После этого в зависимости от ситуации на месте, например, в случае гибели или серьёзных ранений, вызываются специалисты по уголовному расследованию, в том числе медицинский персонал. Поэтому бригада более опытных сотрудников может быть задействована с самого начала, если заранее известно, что в результате ДТП есть погибшие или раненые.

Для того чтобы облегчить работу сотрудников, существует постоянная группа реагирования для выезда на ДТП, патрульный автомобиль которой осна-

¹ Интервью проведено База Лима Франсишку А.Т в декабре 2024 года.

щён набором технических средств для поиска, закрепления, упаковки материалов, обнаруженных на месте происшествия. В настоящее время патрульные автомобили Главного управления дорожного движения имеют минимальный набор необходимых материалов и средств (перчатки, фонарики, краска, конусы и ограждающая лента, измерительные приборы (измерительная лента или измерительное колесо). К сожалению, в Главном управлении дорожного движения Сан-Томе и Принсипи нет специализированных средств фотофиксации (например, комплекса «Ракурс» [3, с. 80]) или криминалистического чемодана, аналогичного российским комплектам (например «Инспектор»).

В настоящее время криминалистические чемоданы поступают только в судебную полицию¹ в рамках программ Европейского Союза, организаций системы ООН, а также от государств-партнёров (Португалия, Испания, Франция), которые сотрудничают с Сан-Томе и Принсипи в целях совершенствования системы правосудия. Однако такие поставки не включают криминалистические средства для расследования ДТП.

Все этапы процесса расследования взаимосвязаны, что придаёт неоспоримое значение сбору данных на месте ДТП, так как искажённая информация может привести к ошибочным выводам. Если случайно данные или какая-то деталь будут упущены, то результаты всей работы правоохранительных органов могут быть скомпрометированы по критериям объективности и допустимости доказательств.

Поэтому проблемой для расследования ДТП является критически малое количество средств фото- и видеофиксации вместе с измерительными приборами скорости, используемыми в качестве одного из важнейших средств фиксации информации о ДТП. По мнению М. В. Сырецкого, такие средства позволяют более полно и детально фиксировать визуальную информацию о развитии и механизме ДТП [4, с. 148].

Для определения наиболее типичных для Сан-Томе и Принсипи источников криминалистически значимой информации о транспортных средствах, скрывшихся с мест ДТП, в ходе исследования было проведён экспресс-опрос 20 сотрудников главного управления дорожного движения национальной полиции Сан-Томе и Принсипи.

Анализ полученных данных показал, что все участники опроса в своей работе участвовали в мероприятиях по получению розыскной информации о скрывшемся с места ДТП транспортном средстве. При этом в качестве источников информации о разыскиваемом транспортном средстве выступали:

1. Средства видеоконтроля (видеорегистраторы участников ДТП) – 50 %;
2. Данные осмотра места происшествия, включая следы шин транспортного средства – 75 %; следы-предметы – 85 %; пластины государственного регистрационного знака транспортного средства – 15 %; иные виды следов (20 %);
3. Показания очевидцев ДТП – 90 %.

Согласно полученным данным, на местах происшествий были обнаружены отделившиеся от транспортного средства элементы бамперов и регистраци-

¹ Следственная полиция (порт. Polícia Judiciária) Сан-Томе и Принсипи является аналогом Следственного Комитета Российской Федерации (прим. авторов).

онного номера (20 %), фрагменты лакокрасочных покрытий (10 %), осколки фарных рассеивателей (10 %), осколки зеркал заднего вида (5 %), эмблемы транспортных средств (10 %) и следы биологического происхождения, похожие на кровь (5 %).

Полученные данные показывают, что в Сан-Томе и Принсипи обнаруживается и изымается большое количество следов шин транспортного средства и следов-предметов, при этом совокупность наиболее типичных материальных следов может быть сопоставима с данными, полученными нами ранее при анкетировании сотрудников ГИБДД [5, с. 376].

Таким образом, проблема выявления транспортных средств, оставивших место ДТП, актуальна не только в России или Сан-Томе и Принсипи, но и во всем мире. Для получения информации, важной для розыска скрывшихся транспортных средств, а также их водителей, работа правоохранительных органов должна вестись на разных уровнях, включая разработку специальных законодательных норм, технико-криминалистическое обеспечение деятельности сотрудников дорожной полиции, подготовку квалифицированных кадровых ресурсов.

В настоящее время в данной работе значительная роль принадлежит международным партнёрам Сан-Томе и Принсипи, вкладывающим средства в обучение и квалификацию национального персонала, а также инвестирующим в материально-техническое обеспечение полиции. Считаем возможным отметить, что Российская Федерация может занять достойное место в развитии потенциала сотрудников полиции Сан-Томе и Принсипи по направлению расследований ДТП.

-
1. Дорожный кодекс Сан-Томе и Принсипи [Электронный ресурс]: от 5 июня 2013 г. № 4-3 // Официальный сайт Национальной полиции. URL: <http://www.pnstp.st> (дата обращения: 24.02.2025).
 2. Миронов А. М., Тишков С. А. Оставление места дорожно-транспортного преступления как активный способ противодействия расследованию // Проблемы противодействия преступности в сфере дорожного движения: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. Орел, 2016. С. 76–80.
 3. Сретенцев А. Н., Бадиков Д. А. Некоторые аспекты использования современных технических средств фиксации при осмотре места дорожно-транспортного происшествия // Среднерусский вестник общественных наук. 2014. № 4 (34). С. 79–82.
 4. Сырецкий М. В. Видеорегистратор – источник криминалистически значимой информации при расследовании преступлений, связанных с нарушениями правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в сфере пассажирских перевозок // Юридический вестник Самарского университета. 2020. Т. 6, № 4. С. 146–152.
 5. Тишков С. А., База Лима Ф. А. Т. К вопросу получения розыскной информации о транспортных средствах, скрывшихся с мест ДТП // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования: сборник материалов XVII Международной научно-практической конференции. Орёл, 2023. С. 375–378.

6. Уголовный кодекс Сан-Томе и Принсипи [Электронный ресурс]: от 6 августа 2012 г. № 6-3 (с изменениями от 10 августа 2021 г.) // Официальный сайт Национальной полиции. URL: <http://www.pnstr.st> (дата обращения: 21.02.2025).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Тишков Сергей Александрович. Кандидат политических наук, доцент. Заместитель начальника кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

База Лима Франсишку Армин Туку. Сотрудник.

Национальная полиция Министерства обороны и внутренних дел Демократической Республики Сан-Томе и Принсипи.

Сан-Томе и Принсипи, г. Сан-Томе, ул. Ларгу Даш Альфандигаш, 27.

Ключевые слова: Сан-Томе и Принсипи, расследование, оставление места ДТП, розыск транспорта, криминалистическая информация.

Федотова О. В.

К ВОПРОСУ О ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ БЕСПИЛОТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

В данной статье рассматриваются актуальные вопросы функционирования высокоавтоматизированных транспортных средств и беспилотных летательных аппаратов. Анализируются проблемные аспекты введения их в эксплуатацию на дороги общего пользования, а также вариативность субъектов гражданско-правовой ответственности вследствие причинения имущественного вреда.

Ключевым объектом нашего исследования выступает искусственный интеллект, заложенный в высокоавтоматизированные беспилотные летательные аппараты, а также инновационные транспортные средства. Обуславливается необходимость подробного рассмотрения данного аспекта стремительным развитием и внедрением вышеупомянутых технологий в повседневную жизнь.

Уже с 2018 года рядом компаний («Яндекс», «Сберавтотех», КамАЗ) беспилотные легковые автомобили и грузовики тестируются на дорогах общего пользования, а с 2022 года «тестирование» происходит без условия обязательного присутствия человека в салоне.

В соответствии с действующей статьёй 1079 Гражданского кодекса обязанность по возмещению вреда, причинённого источником повышенной опасно-

сти (к которым относятся рассматриваемые нами категории), лежит на гражданине, который владеет таковым.

В свою очередь, владельцем постановление Пленума Верховного Суда РФ от 30 ноября 2017 года № 49 определяет гражданина, который использует его в силу принадлежащего права собственности, права хозяйственного ведения, оперативного управления либо на других законных основаниях (например, по договору аренды, проката, по доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности).

Основным в данной норме законодательства выступает слово «использует». Такая трактовка нередко становится предметом споров, возникающих в процессе определения субъекта гражданско-правовой ответственности.

Рассматривая такую категорию, как беспилотные транспортные средства, законодатель сталкивается с существенными сложностями правового санкционирования. Так, при причинении имущественного вреда в результате ДТП актуальным становится вопрос относительно субъекта его возмещения.

Затрудняет положение в данном случае факт отсутствия нормативного правового акта, регламентирующего работу высокоавтоматизированных транспортных средств (далее – ВАТС).

Данный федеральный закон всё ещё остаётся на этапе проекта, в котором разрабатываются условия возможности использования ВАТС на дорогах общего пользования. Так, беспилотникам планируется разрешить передвигаться только по участкам местности, у которых есть «цифровой двойник» (план и карта трассы, метеоусловия, которые должны передаваться транспортному средству в режиме реального времени) [1].

Обращаясь к вопросу гражданско-правовой ответственности, можно отметить, что возникает ряд существенных затруднений. По общему правилу ответственность будет лежать непосредственно на владельце ВАТС. Однако уже случались инциденты, когда владелец перекладывал ответственность на третьих лиц. Насколько это возможно и законно, необходимо разобрать подробнее.

Так, ответственность на непосредственного производителя ВАТС целесообразно переложить лишь в тех случаях, когда возможно установить, что ДТП, результатом которого явилось причинение вреда, произошло по причине ошибки в самом программном обеспечении искусственного интеллекта, закладываемом на первоначальном этапе разработки.

Однако, по нашему мнению, производителем субъекты ответственности ограничиться не могут, так как, помимо владельца, участие в контроле передвижения транспортного средства принимает диспетчер.

В том случае, если авария произойдёт по причине ненадлежащего диспетчерского координирования, целесообразно считать субъектом самого диспетчера. Вопрос стоит в разграничении и доказывании.

При возникновении момента опасности, в который необходимо выключить режим автопилота у диспетчера есть считанные секунды. Затруднительным становится момент определения промежутка времени, в который у диспетчера возникла возможность обнаружения опасности и время, затраченное на осуществление действий.

Ещё одним потенциальным субъектом привлечения к гражданско-правовой ответственности может стать лицо, осуществляющее техническое обслуживание таких ВАТС.

Аналогичная ситуация возникает с набирающей популярность БПЛА. Так, при причинении вреда беспилотником, казалось бы, очевидно, что обязанность по возмещению имущественного вреда ложится на владельца летательного средства. Однако на практике у правоприменителя возникают сомнения [2].

Подводя итог всему вышесказанному, мы делаем вывод о том, что вопрос гражданско-правовой ответственности владельцев высокоавтоматизированных транспортных средств и беспилотных летательных аппаратов остаётся актуальным в настоящее время.

Говоря о существующей вариативности субъектов такой ответственности, стоит упомянуть и о проблемах, возникающих с их определением. В данном случае имеет место необоснованное перекладывание ответственности с фактического владельца на производителя, дилера, а также диспетчера, что происходит из-за отсутствия детального нормативного правового регулирования.

Считаем необходимым разработку нормативного правового акта с детализацией всех условий привлечения к гражданско-правовой ответственности с включением в него чётких критериев разграничения вины в совершении ДТП с участием ВАТС, а также детальной регламентацией условий, при наличии которых владелец получит возможность на эксплуатацию высокоавтоматизированных транспортных средств.

1. Березина Е. А. Проблемы правового юридического ответственности за вред, причиненный эксплуатацией беспилотных (автономных, высокоавтоматизированных) транспортных средств // Правовое государство: теория и практика. 2023. № 3 (69).

2. Лапшин В. Ф. Субъект составов преступлений, причиняющих вред транспортной безопасности и совершаемых в условиях использования автоматизированных транспортных средств // Человек: преступление и наказание. 2023. № 4.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Федотова Ольга Владимировна. Кандидат биологических наук. Старший преподаватель кафедры гражданско-правовых дисциплин.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: деликтная ответственность, беспилотные транспортные средства, искусственный интеллект, возмещение вреда, автомобили.

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОЙ РАБОТЫ СО СЛЕДАМИ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

Научная статья посвящена некоторым вопросам, связанным с собиранием следов средств индивидуальной мобильности. Приводится статистическая информация об участии средств индивидуальной мобильности в дорожно-транспортных происшествиях, административных правонарушениях и преступлениях. Констатируется наличие следов, оставляемых средствами индивидуальной мобильности в результате таких происшествий. Раскрывается алгоритм криминалистической работы с ними.

В последние годы широкое распространение получило использование средств индивидуальной мобильности (далее – СИМ). Они представляют собой транспортные средства, имеющие одно или несколько колёс (роликов), предназначенных для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей). Их типичными представителями выступают электросамокаты, гироскутеры, электроскейтборды, сегвеи, моноколёса и иные аналогичные средства [1].

СИМ удобны в использовании, мобильны, бесшумны, компактны, экологичны, достаточно мощны и экономичны [2, с. 216–217]. В сравнении с автомобилем их приобретение и обслуживание обходятся гораздо дешевле, отсутствует необходимость в приобретении и оформлении страхового полиса, они не облагаются налогом. Сегодня СИМ постепенно становятся полноценным городским транспортом [3, с. 176–177]. Вместе с тем популяризация и широкое распространение СИМ приводят к существенному увеличению нагрузки на транспортную инфраструктуру и, как следствие, к росту количества дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) с их участием.

Так, за 9 месяцев 2024 года зарегистрировано 3 897 ДТП с участием СИМ, что почти в полтора раза больше в сравнении с аналогичным периодом 2023 года (+ 47,2 %). Погибли в результате данных происшествий 44 человека (+ 41,9 %), в том числе 6 несовершеннолетних. Ранения получили 4 052 (+48,8 %) человека, в числе которых 1 392 несовершеннолетних [4, с. 29]. Сравнение указанных статистических сведений с показателями предшествующих периодов приводит к выводу о том, что аварийность с участием СИМ имеет устойчивую прогрессивную динамику роста [5, с. 41].

Среди ДТП с участием СИМ особую опасность представляют те из них, которые по своим признакам соответствуют преступлениям. В 2024 году было совершено 124 ДТП лицами, управлявшими СИМ и находившимися в состоянии опьянения (либо отказавшимися от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения). В данных происшествиях погибли 4 человека, 122 получили ранение. Примечательно, что в 14 таких ДТП пользователи СИМ скрылись с места происшествия [4, с. 31]. Указанные обстоятельства диктуют потребность в выработке мер, направленных на эффективный розыск скрывшихся СИМ и их водителей.

В литературе по данному поводу справедливо предлагается ввести государственную регистрацию СИМ с присвоением каждому из них регистрационного знака с целью его упрощённого розыска и идентификации [6, с. 44]. Дело в том, что в настоящее время даже при наличии материалов фото- или видеофиксации идентификация СИМ, участвовавшего в ДТП или в совершении административного правонарушения (преступления), весьма затруднена. В свою очередь, законодательное закрепление обязательной государственной регистрации СИМ позволит решить данную проблему, будет способствовать простому и быстрому установлению владельца СИМ, нахождению участников ДТП и правонарушителей. Кроме того, важно учитывать и профилактический характер предлагаемой меры.

В целом надо сказать, что государственно-правовое регулирование правоотношений, связанных с приобретением и использованием СИМ, имеет весьма широкий потенциал. Здесь существует огромный спектр незадействованных мер. Их разработка и применение обеспечат упорядочение общественных отношений. Вместе с тем средства индивидуальной мобильности уже сегодня активно используются в совершении преступлений и административных правонарушений. По этой причине весьма актуальной является выработка рекомендаций по работе со следами СИМ на месте происшествия.

Следует учитывать, что СИМ, как и иные материальные криминалистически значимые объекты, во время совершения преступления (административного правонарушения) взаимодействуют с материальной средой. Характер этого взаимодействия может быть весьма разнообразным: движение по тротуару, проезжей части, иным элементам улично-дорожной сети, ускорение или замедление, торможение или остановка, изменение направления движения на определённом участке дороги, столкновение с транспортным средством или элементами улично-дорожной сети, наезд на пешехода, падение пользователя СИМ, падение осколков, частей СИМ или их фрагментов и др.

С точки зрения криминалистики примечательным является то, что любой контакт материальных объектов характеризуется образованием отображений (следов), сохраняющих в себе информацию о взаимодействии между данными объектами. Следы позволяют выяснить обстановку совершения преступления (административного правонарушения), особенности поведения его участников, в том числе до и после расследуемого события, выяснить механизм, средства и способы его совершения, а также наступления общественно опасных последствий. В итоге именно следы обеспечивают идентификацию правонарушителя, и потому их сбор является важнейшей предпосылкой и необходимым условием установления истины в расследуемом событии. Всё это в полной мере относится к следам средств индивидуальной мобильности, использование которых было сопряжено с преступлением или административным правонарушением.

Собирание следов СИМ включает в себя несколько этапов: обнаружение, фиксацию, изъятие и сохранение следов. Обнаружение предполагает выявление на месте происшествия следов присутствия СИМ и различных параметров его движения (места остановки, ускорения, торможения, столкновения и т. д.). Фиксация выражается в закреплении следов на объекте-следоносителе или в изготовлении их копий (слепков) с помощью специальных приборов и материалов

(изготовление слепка объёмного следа протектора колеса СИМ). Изъятие заключается в отборе, извлечении, упаковке, оформлении и приобщении к материалам дела обнаруженных и зафиксированных следов (помещение слепка объёмного следа колёс СИМ в коробку). Сохранение предполагает создание условий для дальнейшего исследования и использования следов СИМ в процессе доказывания. Важно подчеркнуть, что на каждом этапе криминалистической работы со следами СИМ параллельно с действиями технического характера должно осуществляться их процессуальное оформление (обнаружение, фиксация, изъятия, приобщение к материалам дела, направление на экспертизу).

В целом криминалистическая работа со следами СИМ ничем не отличается от собирания следов иных материальных объектов. Вместе с тем ей присуща и некоторая специфика, обусловленная как характером следов СИМ, так и техническими действиями при работе с ними. Типичным примером таких следов являются цифровые следы, сохраняющиеся в памяти аппаратно-программных устройств, установленных в СИМ [7, с. 144–147].

Основным процессуальным мероприятием, в рамках которого осуществляется криминалистическая работа со следами СИМ, является осмотр места происшествия. Его проведение имеет огромное значение для расследования преступлений (административных правонарушений) и даёт возможность установить точную картину события. Его качественное проведение служит условием дальнейшего эффективного информационно-аналитического обеспечения расследования уголовного дела (административного правонарушения) [8, с. 111], в том числе расследования бесконтактных ДТП [9, с. 81].

Таким образом, средства индивидуальной мобильности являются источником повышенной опасности. Увеличение их количества приводит к устойчивому росту ДТП, совершению иных преступлений и административных правонарушений с их участием. Раскрытие и расследование таких инцидентов полностью основываются на собирании и исследовании следов СИМ, криминалистическая работа с которыми имеет как общие черты, так и некоторую специфику. Её учёт необходим для качественного проведения осмотра места происшествия и дальнейшего расследования произошедшего события с участием СИМ.

-
1. О Правилах дорожного движения: постановление Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 // Российские вести. 1993. № 227. 23 нояб.
 2. Сойников С. А. Особенности определения административно-правового статуса участников дорожного движения, использующих современные технические средства передвижения (средства индивидуальной мобильности) // Вестник экономической безопасности. 2020. № 1.
 3. Смирнов Ж. В., Самарский И. Р. Анализ средств индивидуальной мобильности как нового городского транспорта // Вестник науки. 2022. № 1 (46). Т. 5.
 4. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2024 года. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024.
 5. Ляхов П. В., Лопарев Е. А. Аварийность с участием средств индивидуальной мобильности, оснащенных электродвигателем // Безопасность дорожного движения. 2022. № 1.

6. Маркосян А. Р., Соловьева А. К. Административная ответственность лиц, передвигающихся на средствах индивидуальной мобильности // Новизна. Эксперимент. Традиции (N.Ех.Т). 2023. Т. 9, вып. 3 (23).
7. Кононов П. А. Особенности получения криминалистически значимой информации о событии дорожно-транспортного происшествия с участием средств персональной (индивидуальной) мобильности (по материалам Республики Беларусь) // Криминалистика вчера, сегодня, завтра. 2023. № 1.
8. Сретенцев Д. Н. Правовые, организационные и методические аспекты информационно-аналитического обеспечения судебно-экспертной деятельности: дис. ... канд. юрид. наук. Орел, 2008.
9. Бадиков Д. А., Сучков А. И. Бесконтактные дорожно-транспортные преступления: особенности расследования // Правопорядок: история, теория, практика. 2024. № 4.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Фомичев Андрей Андреевич. Старший преподаватель кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302028, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: средства индивидуальной мобильности, собирание следов, работа со следами, дорожно-транспортные происшествия.

Фролов О. Н., Андреев П. Г.

К ВОПРОСУ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ УСТРОЙСТВ МОБИЛЬНОЙ СВЯЗИ В ПРОЦЕССЕ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ

Представленная статья посвящена актуальному вопросу обеспечения безопасности дорожного движения при наличии запрета на использование устройств мобильной связи водителем транспортного средства в процессе управления. Предлагается увеличить размер административной ответственности в целях снижения аварийности на дорогах.

Уровень безопасности дорожного движения зависит от многих факторов, в том числе и от использования средств мобильной связи водителем, управляющим транспортным средством. Комплекс определённых мер по решению данного вопроса будет способствовать снижению уровня аварийности на дорогах.

Процесс совершенствования механических средств передвижения, их модернизация и снижение унификации позволяет полноценно использовать современные средства мобильной связи дистанционно, без отвлечения от процесса движения по автомобильным дорогам. Однако среднестатистические транспортные средства, так или иначе, не оснащены подобными устройствами, а водители

продолжают позволять себе использование телефонных аппаратов в процессе управления автомобилем.

Опасность телефонных разговоров во время движения очевидна: увлечшись важной темой, водители, как правило, игнорируют боковые зеркала и зеркала заднего вида, не замечают дорожные знаки и не готовы к экстренным манёврам на дороге, отчего вероятность аварии, в том числе с трагическим исходом, резко увеличивается. Водители, пользующиеся телефонами с системами Handsfree или Bluetooth, также игнорируют факт, что человек, обладающий быстрой реакцией и опытом вождения, определённо отвлечён разговором. При этом водители абсолютно уверены в том, что контролируют ситуацию, но на самом деле внезапное изменение дорожной обстановки может привести к серьёзным последствиям – иногда трагическим.

Законодательство Российской Федерации запрещает водителям транспортных средств использовать мобильный телефон, который не оборудован специальным техническим устройством. Данная норма закреплена в пункте 2.7 Правил дорожного движения [2]. Статья 12.36.1 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации предусматривает наложение штрафа в размере 1 500 рублей за разговор по телефону водителем во время движения транспортного средства [1], за каждый случай нарушения независимо от длительности использования телефона или последствий такого использования. Закон делает акцент на необходимости наличия технического устройства, позволяющего вести переговоры без использования рук. Это может быть встроенная система автомобиля, беспроводная гарнитура или другое устройство. При этом под запрет попадает не только разговор по телефону, но и любые другие действия с ним: набор номера, чтение или отправка сообщений, использование приложений. Вместе с тем, как показывает практика, абсолютное большинство водителей считают данное нарушение незначительным и не влияющим на безопасность дорожного движения.

Использование мобильного телефона за рулём, особенно отвлечение на набор текстовых сообщений, по степени опасности сравнимо с управлением транспортным средством в состоянии опьянения. Снижается концентрация внимания водителя, его реакция, при этом процесс смены окружающей обстановки не останавливается, что влечёт минимальные шансы своевременной адаптации к изменившейся ситуации на дороге.

Статистически не представляется возможным в полной мере определить количество дорожно-транспортных происшествий, совершённых по вине водителя транспортного средства, использующего мобильное средство связи в процессе управления автомобилем. Справедливо отмечает С. А. Сойников, утверждающий, что в случае возникновения конфликтной ситуации, не подлежащей разрешению без наличия конкретных фактов использования телефона за рулём при возникновении аварии, следует опираться в доказательной базе на средства фото- и видеофиксации, работающие в автоматическом режиме [3, с. 223].

Отдельную категорию споров составляют случаи, когда водитель использует телефон для целей навигации или в качестве видеорегистратора. В таких ситуациях суды часто принимают во внимание конкретные обстоятельства дела: было ли устройство закреплено в специальном держателе, требовалось ли физи-

ческое взаимодействие с ним во время движения, создавало ли это угрозу безопасности дорожного движения.

Рассматривая управление автомобилем в личных целях водителем, разговаривающим по телефону, степень ответственности за аварийную ситуацию условно можно назвать минимальной в сравнении с подобным нарушением, совершённым лицом, сидящим за рулём маршрутного транспортного средства. В случае возникновения дорожно-транспортного происшествия последствия от такого халатного отношения могут быть масштабны: получить травмы могут и пассажиры. Так, например, по данным средств массовой информации, в 2018 году произошла авария в Тверской области, в которой в процессе расследования была установлена вина водителя маршрутного такси, разговаривающего по телефону в процессе движения и выехавшего на полосу встречного движения. В ДТП погибли 13 человек [4]. В 2023 году в Рязани также произошло дорожное происшествие по вине водителя маршрутки № 75, разговаривающего по телефону за рулём. В данном случае травмирован никто не был, но материальный ущерб подлежал компенсации [5].

Таким образом, запрет на использование при управлении транспортным средством устройств мобильной связи без возможности дистанцирования от них, установленный законодательством Российской Федерации, направлен на повышение уровня безопасности дорожного движения. Вместе с тем стоит рассматривать возможность ужесточения санкций за нарушение данной нормы, что может оказать влияние на увеличение правосознания участников дорожного движения и снизить риск их травматизма.

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. О Правилах дорожного движения [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. Сойников С. А. Совершенствование административно-правового регулирования пользования устройством мобильной связи водителем транспортного средства // Вестник экономической безопасности. 2021. № 4. С. 221–224.
4. URL: <https://ren.tv>.
5. URL: <https://ya62.ru>.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Фролов Олег Николаевич. Преподаватель кафедры деятельности органов внутренних дел особых условиях.

Омская академия МВД России.

644092, Российская Федерация, г. Омск, пр. Комарова, 7.

Андреев Петр Геннадьевич. Старший преподаватель кафедры ОД ГИБДД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.

302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, средство мобильной связи, безопасность дорожного движения, травматизм.

Царегородцева Е. А.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ЗА СЧЁТ СОЧЕТАНИЯ НОВЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ И ТРАНСПОРТНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

В статье рассматриваются аспекты технологического прогресса в сфере безопасности дорожного движения. Проводится обзор реализованных, но не прекращающих совершенствоваться технологий и тенденций, которые меняют подход к безопасности на дорогах. Описывается эффективность и оптимальность введения систем помощи водителям и властям для дальнейшего безопасного участия в дорожном движении.

Меры по обеспечению безопасности дорожного движения направлены на изменение дорожной обстановки с целью снижения рисков, связанных, в частности, с ошибками водителей, и на уменьшение серьёзности последствий. Сочетание новых технологий с существующей инфраструктурой или её ограниченными улучшениями может привести к гораздо более экономичным решениям повышения безопасности дорожного движения. За 2024 год множество передовых технологий было реализовано во всём мире.

Автономные транспортные средства находятся в авангарде революции в области безопасности дорожного движения. Транспортные средства, оснащённые множеством датчиков, камер и сложных алгоритмов, способны значительно сократить количество человеческих ошибок – основных причин аварий. Одно из ключевых преимуществ такого транспорта заключается в их способности взаимодействовать друг с другом и окружающей инфраструктурой в режиме реального времени. Благодаря такой связи автомобили могут более эффективно прогнозировать потенциальные опасности и реагировать на них мгновенно, что приводит к более плавному движению и снижению непосредственного количества ДТП. Так, некоторые компании, которые уже способствуют внесению революционных изменений в автомобильной промышленности и внедрению инноваций в процесс вождения уже в реальном времени; такими примерами служат следующие компании и их продукты: Waymo – (создали беспилотные пассажирские перевозки, в которых задействовано более 200 роботакси), MAN Lion's City 12E – (автономный именно электрический автобус), «Одиссей» – (ТС на основе дизельного КАМАЗ-4308 с 4 видами сенсоров и различными видами связи), Mercedes Benz – (ТС может самостоятельно управлять движением в пробках и на автомагистралях при скоростях до 60 км/ч), Uber, Тесла, Cruise и пр.

Полностью автономные транспортные средства, возможно, нескоро получат широкое распространение, но усовершенствованные системы помощи водителям уже показывают хороший результат. Так, усовершенствование системы помощи водителю (Advanced Driver Assistance Systems – ADAS), в том числе

адаптивный круиз контроль (ACC), который регулирует скорость автомобиля в зависимости от расстояния до впереди идущего автомобиля; система предупреждения о лобовом столкновении до их возникновения (FCW); система оповещения водителя о непреднамеренном выезде за пределы полосы движения (LDW); для распознавания пешеходов система обнаружения (PDS), которая использует новые датчики; система мониторинга водителей (DMS), которая использует сигналы тревоги и мониторинг, чтобы убедиться, что водитель внимателен; проекционный дисплей (HUD), который снижает отвлекаемость водителя и повышает безопасность, проецируя необходимую информацию на лобовое стекло.

Помимо достижений в области транспортных технологий, будущее безопасности дорожного движения также зависит от развития подключённой инфраструктуры. Сетевая транспортная система повышает безопасность и эффективность перемещения за счёт встраиваемых датчиков, устройств связи в дороги, светофоров и других элементов инфраструктуры. Подключённая инфраструктура позволяет в режиме реального времени отслеживать условия дорожного движения, что даёт властям возможность выявлять потенциальные опасности и принимать упреждающие меры по снижению рисков, а также сократить количество аварий и улучшить движение транспорта, регулируя время переключения светофоров и перенаправления потоков ТС. Например, относительно инфраструктуры: МТА реализует проект с Google Public Sector, который выявляет дефекты путей до их превращения в эксплуатацию при помощи интеграции аппаратных датчиков с облачными сервисами и искусственным интеллектом. А для участников дорожного движения Департамент железнодорожного и общественного транспорта Вирджинии (DRPT) и Управление общественного транспорта Род-Айленда (RIPTA) запустили кампании в поддержку мобильных приложений для улучшения планирования поездок.

За каждой технологической инновацией в сфере безопасности дорожного движения стоит огромное количество данных, которые можно использовать. Применяя аналитику больших данных и прогнозное моделирование, можно получить ценные сведения о транспортных потоках, поведении водителей и тенденциях в области аварийности, что позволяет разрабатывать более эффективные стратегии повышения безопасности дорожного движения. Сейчас активно используются передовые методы аналитики, такие как машинное обучение и искусственный интеллект. Предиктивное моделирование даёт возможность прогнозировать будущие результаты на основе исторических данных и текущих тенденций. Так, SWITCH привлекла 946 тыс. евро для внедрения искусственного интеллекта в городскую мобильность и логистику.

Все вышеописанные достижения, начиная от улучшенной связи «транспортное средство – среда» и заканчивая системами прогнозирования аварий на основе искусственного интеллекта, изменяют парадигму безопасности дорожного движения. Постоянно меняющееся состояние технологий безопасности дорожного движения свидетельствует о неуклонном развитии и стремлении сделать поездки более безопасными для всех. Будущее дорожной безопасности выглядит светлым благодаря преобразующему потенциалу новых технологий и тенденций. Внедряя инновации и применяя упреждающий подход к безопасно-

сти, формируется транспортная система, которая будет защищать жизни людей, сохранять ресурсы и обеспечивать мобильность для всех.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Царегородцева Екатерина Андреевна. Научный сотрудник отделения анализа аварийности отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения.

ФКУ «Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел России».

121293, Российская Федерация, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, инфраструктура, транспортные технологии, участники дорожного движения, ответственность.

Цыганов К. А.

УГРОЗЫ БЕЗОПАСНОСТИ ИНФОРМАЦИИ, ОБРАБАТЫВАЕМОЙ В ИНФОРМАЦИОННЫХ СИСТЕМАХ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИИ, ВЫЗВАННЫЕ СКРЫТЫМИ СТЕГАНОГРАФИЧЕСКИМИ КАНАЛАМИ

В статье рассматриваются угрозы безопасности информации в информационных системах МВД России, вызванные использованием скрытых стеганографических каналов. Проводится анализ методов скрытой передачи данных через цифровые объекты, такие как изображения и аудиофайлы, которые трудно обнаружить традиционными средствами защиты. Особое внимание уделено рискам, связанным с внешними и внутренними нарушителями, а также недостаточной эффективности существующих систем защиты. Подчеркивается необходимость разработки комплексных решений для противодействия угрозам, вызванным применением стеганографических методов.

Следуя тенденциям развития современного информационного общества, в котором всё более важную роль играют информационные системы (ИС) и вычислительные сети, в МВД России также повсеместно происходит внедрение современных технологий. На сегодняшний день огромное значение имеют информационные сервисы и банки данных, служащие как для обеспечения повседневной деятельности всех сотрудников полиции в целом (такие сервисы, как электронная почта, видео-конференц-связь и др.), так и направленные на обеспечение функций конкретных подразделений (таких как ГАИ, уголовный розыск, дежурные части и др.). Эти сервисы объединяются в единую систему информационно-аналитического обеспечения органов внутренних дел (ИСОД МВД России). Помимо этого, для выполнения служебных целей в большинстве подразделений имеется доступ к общедоступным сетям передачи данных, таким как сеть Интернет. Однако увеличение объёмов обрабатываемой, передаваемой и храни-

мой информации ведёт и к росту количества угроз её безопасности, что, в свою очередь, может привести к негативным последствиям, например: нанесению финансового или репутационного ущерба деятельности органов внутренних дел (ОВД), возникновению угроз жизни или здоровью сотрудников.

На сегодняшний день основным способом реализации угроз безопасности информации является несанкционированный доступ (НСД) к ней. Получив НСД к ИС, нарушитель может модифицировать, уничтожить или похитить информацию, обрабатываемую в ней, или нарушить функциональность самой ИС. Для предотвращения угроз, вызванных НСД, как правило, применяются различные средства защиты информации (ЗИ), такие как средства антивирусной защиты, системы обнаружения вторжений, системы противодействия утечкам информации и др. Применение данных систем защиты позволяет блокировать основную массу векторов атаки, связанных с НСД.

Однако в связи с увеличением сложности получения НСД к информации, вызванной применением средств ЗИ, всё чаще нарушителями используются нетипичные способы проникновения в ИС, такие как скрытые каналы. Согласно ГОСТ Р 53113.1-2008 [1], это не предусмотренный разработчиком ИС коммуникационный канал, который может быть использован для реализации угроз безопасности информации. Скрытые каналы используют различные механизмы передачи информации: по времени, статистические, по памяти. Использование механизма передачи информации по памяти подразумевает наличие некоторой области памяти, в которую передающая сторона имеет возможность записи, а принимающая – чтения. К примеру, в качестве такой области памяти могут выступать наименее значащие биты в файлах изображений. Таким образом отправитель информации имеет возможность скрыть в файле изображения дополнительную информацию и она не будет доступна для посторонних лиц, так как замена наименее значащих бит в изображении на биты скрываемой информации не приводит к видимым невооружённым глазом искажениям. После чего данный файл с изображением может быть передан по общедоступным каналам связи получателю информации, который, в свою очередь, зная о наличии дополнительной информации, может извлечь её.

Такая замена наименее значащих бит в изображении выполняется с применением стеганографических методов [2]. Стеганография – это способ скрытого хранения или передачи информации путём её погружения в не вызывающие подозрений объекты. В качестве таких объектов могут выступать любые цифровые данные, содержащие шумовые компоненты, например: изображения, видео-или аудиофайлы. В общем случае передачу файлов, содержащих дополнительную, скрытую с использованием стеганографических методов информацию, возможно рассматривать как систему связи, в которой в качестве канала передачи данных выступает скрытый стеганографический канал.

В качестве передающей стороны в такой системе связи может выступать как вредоносное программное обеспечение, внедрённое внешним нарушителем на компьютеры сотрудников ОВД и скрытно собирающее информацию на них, так и сотрудники ОВД, имеющие своей целью получение выгоды за передачу служебной информации третьей стороне [3] (внутренние нарушители/инсайдеры). В обеих ситуациях для передачи похищенной информации за пределы кон-

тролируемой зоны ОВД могут быть использованы скрытые стеганографические каналы. Получателем может быть некоторый внешний нарушитель, получивший доступ в ИС органа внутренних дел с использованием вредоносного программного обеспечения и методов социальной инженерии, или сообщник сотрудника ОВД, находящийся за пределами контролируемой зоны органа. Также в случае инсайдерской атаки внутренний нарушитель может передавать информацию на собственные ресурсы в общедоступных сетях, откуда в дальнейшем она может быть получена им, после того как он покинет контролируемую зону ОВД.

Основная опасность скрытых стеганографических каналов заключается в том [4], что на сегодняшний день традиционные средства ЗИ, такие как межсетевые экраны, системы обнаружения вторжений, системы глубокого анализа пакетов и др., обеспечивают контроль только информационных потоков, проходящих по каналам, которые изначально предназначены для их передачи. Возможность передачи информации вне этих потоков посредством скрытых каналов не анализируется. Выявление фактов применения стеганографических средств осуществляется с использованием методов стегоанализа. На сегодняшний день разработано большое число стегоаналитических методов, однако в основной своей массе они не выходят за рамки применения в лабораторных условиях или являются узконаправленными на конкретную реализацию стеганографического средства. Комплексные автоматизированные решения, направленные на выявление скрытых стеганографических каналов в ИС и блокирование угроз безопасности информации, вызванных их применением, отсутствуют. При этом использование скрытых стеганографических каналов нарушителем позволяет ему получить постоянный доступ в ИС.

Поскольку в большинстве подразделений ОВД организован доступ в общедоступную сеть, то вероятность применения при реализации угроз безопасности информации нарушителями как внешними, так и внутренними скрытых стеганографических каналов для осуществления НСД и хищения информации в них является достаточно высокой. Помимо сети Интернет, в подразделениях МВД России эксплуатируется ИСОД МВД России, которая представляет собой компьютерную сеть, изолированную от интернета и объединяющую все подразделения МВД в единое информационное пространство. В ИСОД МВД России находится большое количество информационных ресурсов, сервисов, банков данных, а также компьютеров пользователей. Особенностью функционирования ИСОД МВД России является её изолированность от интернета [5]. При этом, несмотря на изолированность данной сети, отдельные сервисы имеют связь с сетью Интернет, например сервис электронной почты, который позволяет отправлять электронную корреспонденцию на внешние электронные ресурсы. Учитывая этот факт, а также то, что стеганографические средства позволяют присоединять дополнительную информацию к различным типам файлов, это позволяет использовать данный сервис как скрытый стеганографический канал.

Таким образом, можно констатировать факт того, что компьютерные сети ОВД являются уязвимыми для угроз безопасности информации, вызванных применением нарушителями скрытых стеганографических каналов. Указанные обстоятельства обуславливают актуальность задачи противодействия угрозам подобного рода, что является дальнейшим направлением работы автора статьи.

1. ГОСТ Р 53113.1-2008. Информационная технология. Защита информационных технологий и автоматизированных систем от угроз информационной безопасности, реализуемых с использованием скрытых каналов. Ч. 1. Общие положения. М.: Стандартинформ, 2018.
2. Коржик В. И., Красов А. В. Цифровая стеганография: учебник (Бакалавриат и магистратура). М.: КНОРУС, 2023. 324 с. EDN KNKBXU.
3. Авсентьев О. С., Цыганов К. А. Функциональная модель процесса реализации угрозы утечки информации по скрытому стеганографическому каналу // Вестник Воронежского института МВД России. 2024. № 1. С. 36–49. EDN YTALJK.
4. Авсентьев О. С., Цыганов К. А. Описание процессов защиты информации в компьютерных системах от угроз её безопасности, реализуемых с использованием скрытых стеганографических каналов // Вестник Воронежского института МВД России. 2024. № 3. С. 28–42. EDN LEGCQX.
5. Солодуха Р. А. Концепция формирования системы противодействия стеганографическим каналам в компьютерных сетях органов внутренних дел // Вестник Воронежского института МВД России. 2021. № 1. С. 131–142. EDN FKPZDP.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Цыганов Кирилл Алексеевич. Преподаватель кафедры информационных технологий в деятельности ОВД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: информационная безопасность, стеганография, стегоанализ, скрытые каналы.

Чаплыгина В. Н.

КИКШЕРИНГ – ЭКОЛОГИЧНОЕ БУДУЩЕЕ ИЛИ ОПАСНЫЙ ТРАНСПОРТ?

Статья посвящена рассмотрению развития кикшеринга в России, проведён анализ возможностей и опасностей при осуществлении поездок на арендованных электросамокатах, особенно несовершеннолетними лицами.

Кикшеринг является видом услуги краткосрочной аренды электросамокатов, представляемой как компаниями-гигантами (например «Яндекс»), так и локальными организациями. Статистические данные, касающиеся развития российского рынка кикшеринга, указывают на то, что доход от использования средств индивидуальной мобильности (далее – СИМ) составил 13,3 млрд рублей по итогам 2022 года [1], причём ожидается, что в 2025 году он увеличится в 1,5 раза.

В России происходит наращивание парка прокатных самокатов утверждением экологичности данных услуг. Жители крупных городов, пересаживаясь на электросамокат из автомобилей, по общепринятому утверждению, помогают экологии. Исследования показали, что, действительно, «углеродный след» 1,5 км езды на самокате приводит к выбросам около 200 граммов CO_2 в атмосферу, что примерно в два раза меньше, чем углеродный след обычного автомобиля. Однако данное утверждение является спорным в связи с тем, что при изготовлении электросамокатов происходит выбросы в атмосферу в виде карбонового следа, разработки алюминия и продуктов распада при плавильных процессах при производстве литий-ионных аккумуляторов. Ежедневное обслуживание арендных электросамокатов (их сбор и развоз для подзарядки) осуществляется крупногабаритными автомобилями. За рубежом для сбора и подзарядки электросамокатов пытаются привлечь волонтеров, за что они получают определённые бонусы при аренде через приложение. К сожалению, такое решение проблемы также спорно, т. к. волонтеры жалуются, что местоположение самокатов с разряженной батареей далеко не всегда отображается точно и поиски становятся небезопасными.

Необходимо помнить и о самой главной, на наш взгляд, проблеме экологичности кикшеринга – проблеме утилизации самокатов и батарей от них. Кикшеринговые компании не разглашают информацию о продолжительности «жизни» электросамоката, используемого для ежедневной аренды, однако в некоторых источниках этот срок исчисляется одним месяцем! Конечно, можно обязать кикшеринговые компании добавить в свои парки новые, более крепкие модели и запустить приложения со специальным программным обеспечением, позволяющим продлить жизнь гаджету, защищая его от падений.

Однако проблема утилизации электросамокатов в соответствии со всеми санитарными нормами стоит остро во всех странах. США решают данную проблему на законодательном уровне путём выдачи лицензии кикшеринговым компаниям только после предоставления ими плана экологичного использования оборудования, включая подробную информацию об утилизации. Отдельной проблемой является утилизация электросамокатов путём сброса в реки. Так, в 2023 году в Кёльне водолазы обнаружили около 500 электросамокатов на дне Рейна.

К сожалению, пользователи услуг кикшеринга зачастую являются инициаторами совершения дорожно-транспортных происшествий. По данным Научного центра БДД МВД России, в 2024 году продолжился рост аварийности с участием средств индивидуальной мобильности. По сравнению с 9 месяцами 2023 года количество дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) увеличилось на 47,2 %, число погибших – на 41,9 %, раненых – на 48,8 % [2].

При этом, говоря о статистике ДТП с электросамокатами, МВД России не ведёт отдельный учёт таких ДТП, объединяя их в группу с гироскутерами, моноколёсами и сегвеями, т. е. СИМ, к которым относятся также электропеды с мощностью двигателя менее 4 кВт. Таким образом, согласно абзацу 56 пункта 1.2 Правил дорожного движения (далее – ПДД) СИМ признаётся транспортное средство, которое имеет одно или несколько колёс (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством одного

или более двигателей [3]. Также были установлены параметры средств индивидуальной мобильности: масса – до 35 килограммов и мощность двигателя до 0,25 киловатт (в связи с чем мощные самокаты не являются СИМ).

Так, первое дорожно-транспортное происшествие в 2025 году с участием кикшеринга случилось в России в Нижнем Новгороде 11 марта текущего года на улице Бекетова, где 15-летний подросток, находясь на арендованном самокате вместе с другом (при том, что «парная езда» на одном транспортном средстве запрещена), ехал с превышением скорости по пешеходному переходу и сбил 79-летнюю женщину, которую впоследствии с травмами различной тяжести доставили в лечебное учреждение [4]. 12 марта 2025 года в Великом Новгороде водитель автомобиля «Ниссан» при проезде нерегулируемого пешеходного перехода совершил столкновение с кикшеринговым электросамокатом под управлением 15-летнего подростка, который не спешил на пешеходном переходе, а хотел его «проскочить» [5]. В результате ДТП несовершеннолетний водитель электросамоката доставлен в медицинское учреждение. И таких случаев множество. СИМ стали представлять опасность для участников дорожного движения – и для пешеходов в частности.

Кроме того, говоря об участии несовершеннолетних в данном контексте, следует отметить, что в России несовершеннолетние относятся к особой возрастной категории, которая в первую очередь характеризуется психологической неустойчивостью личности, отсутствием какого-либо или необходимого по возрасту образования, специальности. Дети, которые ещё не достигли восемнадцатилетнего возраста, чаще всего не имеют возможности объективно оценивать обстановку, в которой они оказались. Данное обстоятельство в большинстве случаев зависит от малого жизненного опыта, а также от психических особенностей ребёнка [12, с. 32].

Проводя сравнительный анализ решения данной проблемы в зарубежных странах, можно отметить положительный опыт Франции, где на работу кикшеринга в крупных городах ввели мораторий. Так, с 1 сентября 2023 года в Париже введён запрет на использование электросамокатов, инициатором которого выступила мэр Парижа Анн Идальго при поддержке 103 тысяч горожан, являющихся избирателями (что составило около 90 % от общего числа) [6].

Статистика ДТП с кикшерингом в Париже показательна – в более чем трети всех дорожно-транспортных происшествий, где были замешаны арендованные средства индивидуальной мобильности, виновниками оказывались именно пользователи кикшеринга. И это несмотря на крупные убытки, которые понесли три «кита» парижского кикшеринга – Dott, Lime и Tier, полностью свернувшие свою деятельность в городе [7]. Таков итог прошедшего весной 2023 года городского референдума, в ходе которого 89 % голосующих решили, что поминутной аренде электросамокатов в городе не место. В качестве проблемы французы отмечали как раз использование арендованного кикшеринга, так как по статистике большая часть этих инцидентов приходилась именно на арендованный кикшеринг, который массово игнорировал правила дорожного движения и парковки, а также нередко сбрасывал самокаты в Сену [8].

Нельзя не отметить, что изначально и во Франции электросамокаты представлялись идеальным и экологически дружелюбным средством пере-

движения. Однако буквально за десятилетие их использования и анализа ДТП с их участием благосклонное отношение к ним со стороны властей сменилось ужесточением правил по использованию кикшеринга. Например, в Париже владельцам электросамокатов запрещалось развивать скорость свыше 25 км/час. За нарушение данного правила выписывался штраф на сумму до 1 500 евро. Также запрещена была «парная езда» на самокате, штраф за неё составлял 135 евро. Более того, для владельцев электросамокатов обязательна страховка, предусматривающая компенсацию ущерба третьему лицу.

Данная проблема свойственна не только Франции, также Мадрид резко ограничил возможность кикшеринга ещё в 2018 году, в Барселоне электросамокаты нельзя провозить в общественном транспорте, а Копенгаген и Монреаль уже некоторое время назад попросту запретили эту практику [9]. В свою очередь, в Тель-Авиве ведётся своя статистика, указывающая на то, что в ДТП, связанных с кикшерингом, 70 % их пользователей не носили шлемов, а 20 % находились в состоянии алкогольного опьянения [10].

Говоря о ДТП с шеринговыми самокатами, необходимо учитывать, что услуга проката, в нашем случае самоката, является коммерческой деятельностью, регулируемой законодательством о защите прав потребителей. В частности, статья 10 Федерального закона № 2300-1 «О защите прав потребителей» [11] обязывает пункт шеринга электросамокатов доводить полную информацию до своего потребителя об услуге, в том числе и о пункте из инструкции электросамоката, что на дороге на нём выезжать строго запрещено (рис. 1).

рассчитана на безопасную эксплуатацию в диапазоне до 30 км/ч.

- Данная модель электросамоката не предназначена для эксплуатации в дождь, снегопад, езды по лужам и снегу, для преодоления водных преград. Езда в подобных условиях небезопасна, это может привести к выходу из строя электрических компонентов самоката и возгоранию.
- Модель не предназначена для использования на дорогах общего пользования.
- Данная модель не предназначена для экстремальной езды, в том числе прыжков с бордюров и других возвышенностей, преодоления препятствий, езды по плохой дороге, а также участия в соревнованиях. Эксплу-

Рис. 1 – Выдержка из инструкции на самокат

И поэтому в случае с ДТП с электросамокатом возникает ситуация, при которой человек, взявший самокат напрокат и являющийся потребителем услуги и в соответствии с пунктом 1 статьи 12 Федерального закона № 2300-1 «О защите прав потребителей», может переложить всю ответственность на пункт шеринга.

Правоприменителям при доказывании условий случившегося ДТП необходимо опираться на официальную информацию о характеристиках конкретного устройства, содержащуюся в инструкции к электросамокату либо в его паспортных данных. Таким образом, человек, управляющий электросамо-

катом, вполне может предоставить такую информацию, а водителю автомобиля, попавшему в данное ДТП, доказать свою невиновность будет сложнее, т. к. у самокатчика нет обязанности разглашать такую информацию, а за непредоставление паспортных данных наказания не предусмотрено. Выход в данном случае видится в ходатайстве, поданном в судебном порядке, о производстве экспертизы для установления мощности электросамоката с целью определения, является ли он транспортным средством согласно определению в ПДД. В свою очередь, суд обязан удовлетворить такое ходатайство и по результатам судебного-технической экспертизы будет установлена мощность самоката.

Однако в инструкции к электросамокатам в большинстве случаев есть ещё одно важное упоминание, даже для самокатов с двигателем мощностью менее 250 ватт, о чём мы уже писали выше. Так, все производители электрических самокатов фактически снимают с себя ответственность за инциденты на дорогах фразой: «Данное устройство не предназначено для использования на дорогах общего пользования».

В настоящее время зародилась ещё одна негативная тенденция, связанная с кикшерингом, – появление «серого» кикшеринга, когда в социальных сетях и встречаются предложения, обещающие пользователям выгодную аренду электросамокатов в обход официальных сервисов. При этом мошенники в данном случае заманивают потенциальных жертв наличием «аккаунтом с баллами лояльности», «промокодами на скидку», а также доступом к приложениям, якобы предназначенным для сотрудников кикшеринга и позволяющим совершать безлимитные поездки.

При этом покупателями данной услуги могут быть: несовершеннолетние; заблокированные за нарушения правил дорожного движения пользователи «белого» кикшеринга; желающие сэкономить на поездках. Однако необходимо помнить о рисках приобретения и пользования данной услугой:

1. Использование электросамокатов детьми, так как в данном случае подтверждения возраста не требуют, в связи с чем арендовать электросамокат может ребёнок, которому не исполнилось 14 лет.

2. Из первого риска вытекает и невозможность идентификации пользователя электросамоката, что затрудняет поиск виновных в случае ДТП или другого происшествия.

3. Зачастую при реализации «серого» кикшеринга используются украденные аккаунты, что может грозить не только блокировкой в сервисе, но и уголовной ответственностью.

4. Обещанные «приложения сотрудников» в подавляющем большинстве случаев являются вирусами, заражающими устройство пользователя и создающими возможность получения удалённого доступа к устройству пользователя и краже конфиденциальных данных.

5. При покупке аккаунта приложения «серого» кикшеринга существует опасность совершения в отношении пользователя мошеннических действий, т. к. данный аккаунт может быть заблокирован после проверки достоверных данных и определения сервисом нелегитимности деятельности пользователя.

6. Приобретатели аккаунтов «серого» кикшеринга не имеют страховки, вследствие чего в результате ДТП либо получения травм они будут нести полную материальную ответственность за свои действия.

Таким образом, считаем невозможным признать электросамокат зелёной альтернативой автомобилям. В России, где цены на каршеринг и аренду электросамокатов вполне сопоставимы, тем более преждевременно говорить об электросамокате как радикальной альтернативе автомобилю. Однако вопросы, возникающие из-за достаточного количества ДТП с использованием электросамокатов и кикшеринга, должны быть решены в кратчайшие сроки.

1. 13,3 млрд рублей за сезон [Электронный ресурс]. URL: <https://truesharing.ru/tp/35056/?ysclid=m8743kbffv342174344> (дата обращения: 03.03.2025).
2. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2024 год [Электронный ресурс]: информационно-аналитический обзор. URL: <https://нцбдд.мвд.рф/news/item/56870672> (дата обращения: 03.03.2025).
3. О правилах дорожного движения [Электронный ресурс]: постановление Совета Министров – Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090. Доступ из справ.-правовой системы «ГАРАНТ».
4. Дьявольские колеса в деле. Первое в году ДТП с электросамокатом в Нижнем Новгороде [Электронный ресурс]. URL: <https://www.nn.ru/text/incidents/2025/03/12/75211157> (дата обращения: 03.03.2025).
5. Опять самокаты полетели [Электронный ресурс]. URL: <https://dg16.tvoysadik.ru/site/pub?id=328> (дата обращения: 03.03.2025).
6. Париж первым в Европе запретил электросамокаты [Электронный ресурс]. URL: <https://yamal-media.ru/news/parizh-pervym-v-evrope-zapretit-elektrosamokaty> (дата обращения: 03.03.2025).
7. Парижский бан: почему запрещают электросамокаты и что можно с этим сделать [Электронный ресурс]. URL: <https://www.forbes.ru/society/495023-parizskij-ban-pocemu-zapresaut-elektrosamokaty-i-cto-mozno-s-etim-sdelat?ysclid=lr710mlg3h481420556> (дата обращения: 03.03.2025).
8. Париж вслед за рядом других городов запрещает аренду электросамокатов [Электронный ресурс]. URL: <https://www.bfm.ru/news/522497> (дата обращения: 03.03.2025).
9. Попал в ДТП в Италии: что делать, куда обращаться и как защитить свои права [Электронный ресурс]. URL: <https://vc.ru/transport/1791319-popal-v-dtp-v-italii-chto-delat-kuda-obrashatsya-i-kak-zashitit-svoi-prava> (дата обращения: 03.03.2025).
10. Что делать при ДТП в Израиле? [Электронный ресурс]. URL: <https://free- maiden.livejournal.com/349695.html> (дата обращения: 03.03.2025).
11. О защите прав потребителей [Электронный ресурс]: Закон Рос. Федерации от 7 февраля 1992 г. № 2300-1. Доступ из справ.-правовой системы «ГАРАНТ».
12. Афонин В. В. Проблемы применения административной ответственности к несовершеннолетним // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2015. № 2 (40). С. 32–34. EDN TYFRPJ.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Чаплыгина Виктория Николаевна. Кандидат юридических наук, доцент. Начальник кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД. Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова. 302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: кикшеринг, электросамокаты, дорожно-транспортное происшествие, транспортное средство, мощность.

Шелковникова Ю. В.

ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ПРАВОСОЗНАНИЕ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ПЕРЕВОЗКУ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ ПАССАЖИРОВ

В статье рассматривается проблема дорожно-транспортных происшествий, в том числе с участием несовершеннолетних. В содержании статьи делается акцент на повышение уровня личной ответственности в области осознанного соблюдения Правил дорожного движения Российской Федерации у водителей транспортных средств, осуществляющих перевозку несовершеннолетних пассажиров. С целью воздействия на правосознание данных водителей предлагается использовать учебный фильм, направленный на формирование у них установки на безусловное использование детского удерживающего устройства как необходимого условия обеспечения безопасности при перевозке несовершеннолетних.

В настоящее время на государственном уровне проблеме дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) в России уделяется особое внимание. Об этом свидетельствует заявление Президента Российской Федерации В. В. Путина на расширенном заседании коллегии Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее – МВД РФ) в марте текущего года.

Главой государства отмечена положительная динамика в области обеспечения безопасности на дорогах. По его словам, «за 20 лет число погибших в ДТП снизилось более чем в два раза, но в ДТП по-прежнему гибнут и получают ранения много наших граждан, в том числе, к огромному сожалению, и детей. В этой связи следует продумать дополнительные решения по технической модернизации дорог, организации дорожного движения и предупреждению аварий, чтобы к 2030 году смертность в ДТП снизить ещё как минимум в полтора раза» [1].

Также Президентом России в 2024 году в Указе «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» был определён целевой показатель, характеризующий достижение национальной цели «Комфортная и безопасная среда для жизни», снижение смертности в результате ДТП в полтора раза к 2030 году и в два раза к 2036 году по сравнению с показателем 2023 года [2].

Несмотря на общее снижение аварийности, проблема остаётся, и ежегодно на дорогах происходят ДТП, в которых по-прежнему гибнут и получают ранения люди, среди которых часто оказываются дети. Так, согласно статистическим данным, за период 2024 года наблюдается рост аварийности с участием несовершеннолетних лиц до 18 лет: зарегистрировано 23 077 ДТП, что на 7,2 % выше, чем в аналогичном периоде прошлого года, в которых погибли 805 (+2,2 %) несовершеннолетних и 25 653 (+7,4 %) получили ранения. Увеличилось и количество ДТП с участием несовершеннолетних до 16 лет, общее количество которых составило 18 038, что на 4,3 % выше, чем в аналогичном периоде прошлого года, в которых погибли 562 ребёнка (-8 %), получили ранения 19 736 (+4,5 %) детей [3].

Следует отметить, что наибольшую долю происшествий с пострадавшими детьми до 16 лет (40 %) составляют те, в которых дети участвовали в качестве пассажиров, то есть пассивных участников движения, из которых в 66,3 % ДТП пострадали дети до 12 лет (в них погибли 208 детей и получили ранения 5 490). В каждом пятом ДТП с пострадавшими детьми до 12 лет (19 %) водители нарушили правила их перевозки (в них погибли 66 и получили ранения 1 095 детей) [3].

Сложившаяся в этом плане ситуация требует высокого уровня личной ответственности в области осознанного соблюдения Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ) прежде всего от водителей транспортных средств (в качестве которых, как правило, выступают родители или законные представители), осуществляющих перевозку несовершеннолетних пассажиров, так как в данной ситуации дети являются пассивными участниками дорожного движения и их безопасность зависит именно от них.

В качестве основного средства, обеспечивающего безопасность ребёнка в салоне автомобиля в процессе движения, является детское удерживающее устройство.

Детское удерживающее устройство – совокупность элементов, состоящая из лямок или гибких элементов с пряжками, регулирующих устройств, деталей крепления и в некоторых случаях дополнительного устройства (например, детской люльки, съёмного детского кресла, дополнительного сиденья и/или противударного экрана), которое может быть прикреплено к внутренней части кузова автотранспортного средства [4].

В силу своего возраста (особенно до 7 лет) дети не могут правильно самостоятельно разместить детское удерживающее устройство в салоне автомобиля, установить его и зафиксировать себя в нём. В этой связи ответственность за соблюдение требований ПДД РФ и в целом за безопасность детей несут их родители (законные представители).

С целью воздействия на правосознание родителей (законных представителей) и выработки у них положительной установки на осознанное соблюдение ПДД РФ при перевозке несовершеннолетних пассажиров Научным центром БДД МВД России (далее – Научный центр) был разработан фильм «Детское удерживающее устройство как элемент безопасности детей». Данный фильм направлен на повышение уровня грамотности родителей (законных представителей) в области выбора, установки, размещения и фиксации ребёнка в детском удерживающем устройстве ремнями безопасности и формирование у них установки на

безусловное использование детского удерживающего устройства как необходимого условия обеспечения безопасности при перевозке несовершеннолетних.

На этапе разработки фильма были проанализированы видеоматериалы по соответствующей тематике БДД, имеющиеся в открытом доступе в информационно-телекоммуникационной сети Интернет. В результате анализа пришли к выводу, что продолжительность данных видеороликов составляет не более 30–15 сек., а их направленность сводится лишь к привлечению внимания водителей транспортных средств к проблеме использования детских удерживающих устройств. Большинство из них носит пропагандистский характер и относится, скорее, к социальной рекламе, чем к учебному фильму.

В этой связи Научным центром было принято решение о разработке методического материала именно в формате учебного фильма, в котором можно и привлечь внимание родителей (законных представителей), выступающих в качестве водителей транспортных средств, к данной проблеме и осветить наиболее важные моменты, касающиеся использования детского удерживающего устройства.

Общая продолжительность разработанного учебного фильма 17 минут, и состоит он из 5 эпизодов: «Правила перевозки несовершеннолетних в салоне транспортного средства»; «Виды детских удерживающих устройств»; «Выбор детского удерживающего устройства»; «Способы крепления детских удерживающих устройств в автомобиле»; «Приучаем ребёнка к автокреслу».

В фильме в доступной форме разъяснены действующие требования по перевозке детей в автомобиле с использованием детских удерживающих устройств, их виды, особенности установки как на заднем, так и на переднем пассажирском сиденье транспортного средства. В его содержании делается акцент на безопасных местах расположения детских удерживающих устройств в салоне автомобиля, демонстрируются фрагменты краш-тестов, наглядно доказывающие эффективность применения детских удерживающих устройств.

Кроме того, в фильме представлены комментарии руководителя Центра «НАМИ», касающиеся обязательной сертификации детских удерживающих устройств и необходимости их установки в соответствии с инструкцией по безопасности и эксплуатации; детского врача анестезиолога-реаниматолога о наиболее распространённых травмах, получаемых детьми в ДТП, и их последствиях; рекомендации психолога о том, как приучить ребёнка к автокреслу и сформировать у него правильную установку на восприятие детского удерживающего устройства; уполномоченного при Президенте Российской Федерации по правам ребёнка с призывом о необходимости соблюдения ПДД РФ и безопасного управления транспортным средством при перевозке детей с целью сохранения их жизни и здоровья.

Таким образом, одним из наиболее важных аспектов профилактики детского дорожно-транспортного травматизма является формирование у родителей правосознания в области обеспечения БДД, соблюдения ПДД РФ, в том числе требований и мер безопасной перевозки детей. Поэтому учебный фильм может выступить одним из способов достижения поставленной цели. Он позволит повысить уровень грамотности родителей в области безопасных перевозок несовершеннолетних, а также сформировать у них положительную установку на со-

блюдение ПДД РФ и безусловное использование детского удерживающего устройства.

Разработанный учебный фильм может быть использован в деятельности сотрудников Госавтоинспекции и педагогических работников для проведения просветительских мероприятий, родительских собраний и др. Кроме того, он рекомендуется для самостоятельного просмотра родителями (законными представителями) несовершеннолетних и иными заинтересованными лицами.

1. Расширенное заседание коллегии МВД [Электронный ресурс] / 2025. 5 марта. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/76408> (дата обращения 11.03.2025).
2. О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года [Электронный ресурс]: Указ Президента Рос. Федерации от 7 мая 2024 г. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/73986> (дата обращения 11.03.2025).
3. Многопараметрическая информационно-аналитическая система МИАС [Электронный ресурс]. Режим доступа ведомственный МВД России (дата обращения: 11.03.2025).
4. ГОСТ Р 41.44-2005 (Правила ЕЭК ООН № 44) Национальный стандарт Российской Федерации. Единообразные предписания, касающиеся удерживающих устройств для детей, находящихся в механических транспортных средствах [Электронный ресурс]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200042889>.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Шелковникова Юлия Владимировна. Старший научный сотрудник отделения разработки методологии и методик совершенствования профессионального мастерства сотрудников Госавтоинспекции отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения.

Федеральное казённое учреждение «Научный центр безопасности дорожного движения МВД России».

121293, Российская Федерация, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Ключевые слова: дорожно-транспортный травматизм, несовершеннолетний пассажир, учебный фильм, детское удерживающее устройство, Правила дорожного движения Российской Федерации, безопасность дорожного движения.

Шукаева И. Н.

СОВРЕМЕННЫЕ ИННОВАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Ежегодно в России увеличивается количество транспортных средств, что обуславливает интенсивность дорожного движения и, как следствие,

большее число дорожно-транспортных происшествий, времени, необходимого для поездки, и прочие негативные факторы. Перед законодателем и правопришителем сегодня стоит проблема эффективности организации дорожного движения, предусматривающей безопасность и удобство пользования автомобильным транспортом, максимальное снижение количества дорожно-транспортных происшествий и уменьшение тяжести их последствий. В качестве решения проблемы предлагается использование специальных технических средств организации дорожного движения.

Современные ИТ-решения, внедряемые в сферу безопасности дорожного движения, влияют на снижение аварийности и повышают эффективность управления дорожным движением. Достижения, связанные с использованием интеллектуальных транспортных систем (далее – ИТС), программным обеспечением, способным фиксировать нарушения правил дорожного движения, а также цифровой трансформации процессов управления дорожным движением, диктуют необходимость в рассмотрении вопроса получения экономического и социального эффекта от реализации государственной политики, направленной на развитие высокотехнологичных инновационных вливаний [1].

Современная ИТ-инфраструктура в сфере дорожной безопасности значительно развивается на основе интеграции инновационных технологий:

- система автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения (далее – ПДД): фотовидеокамеры, GPS-радары, устройства;
- ИТС-сети датчиков и камер, обеспечивающие мониторинг дорожного движения, управление транспортными потоками с помощью умных светофоров, Яндекс-оповещение о пробках и авариях;
- автоматизированные системы управления дорожным движением – централизованные платформы для сбора, анализа и обработки данных о состоянии дорожной сети;
- цифровые сервисы для водительского состава: мобильные приложения, онлайн-карты, навигационные системы, предоставляющие информацию о дорожной обстановке, прогнозе погоды и других важных параметрах.

Внедрение инновационных технологий становится ключевым фактором в улучшении безопасности дорожного движения, позволяя более эффективно реагировать на нештатные ситуации, управлять конфликтными ситуациями между водителем и окружающей обстановкой, а также способствовать повышению культуры вождения на дорогах и пропаганде безопасности дорожного движения [1].

Внедрение системы автоматической фиксации нарушений (далее – АФН) является предпосылкой в борьбе с нарушениями ПДД и снижения аварийности. Первые результаты внедрения АФН демонстрируют положительную динамику:

- снижение числа аварий с участием транспортных средств;
- уменьшение тяжести последствий от дорожно-транспортных происшествий.

Следует отметить, что автоматическая фиксация нарушений помогает обеспечить неотвратимость наказания нарушителей ПДД, поскольку камера фиксирует нарушение независимо от субъективных оценок сотрудников Госавтоинспекции [2].

Однако, несмотря на положительные результаты, внедрение АФН сопровождается и некоторыми проблемами:

- недостаточное количество камер;
- не всегда полное покрытие устройствами дорожной сети;
- сбой в работе оборудования.

Работа системы АФН является инструментом для повышения безопасности дорожного движения, а для достижения ещё более значимых результатов необходимо комплексное решение, включающее в себя:

- обучение водителей;
- создание более безопасной дорожной инфраструктуры;
- постоянную профилактику.

ИТС представляют собой совокупность технологий и информационных систем, предназначенных для управления дорожным движением, оптимизации транспортных потоков и повышения безопасности дорожного движения [1].

Опыт внедрения интеллектуальных транспортных систем в разных регионах России показывает положительные результаты:

- снижение числа дорожно-транспортных происшествий;
- уменьшение заторовых ситуаций в часы пик.

Интеллектуальные транспортные системы позволяют реализовать следующие функции:

- постоянный мониторинг дорожного движения в режиме реального времени;
- управление транспортным потоком;
- оповещение водителей о заторах и других нештатных ситуациях на дорогах;
- анализ данных о движении транспорта потока для планирования дорожной инфраструктуры
- применение эффективных логистических решений.

Внедрение инновационных технологий в сферу обеспечения безопасности дорожного движения представляет собой ключевой шаг к снижению аварийности и улучшению условий передвижения на дорогах.

Современные решения, такие как системы автоматического управления движением, интеллектуальные транспортные системы, использование больших данных и искусственного интеллекта для анализа дорожной ситуации, а также развитие автономных транспортных средств, способны значительно повысить уровень безопасности [2].

Ключевым аспектом успешной реализации данных технологий является комплексный подход, включающий не только технические новшества, но и правовые инициативы, направленные на адаптацию законодательства к новым условиям.

В современных реалиях это требует взаимодействия между государственными органами, научным сообществом и объектами бизнеса для создания эффективной правовой базы и стимулирования внедрения инноваций.

Следует отметить, что механизм обеспечения безопасности дорожного движения в России представляет собой сложный механизм, который состоит из

широкого спектра субъектов, но он также и упорядочен множеством правовых норм, а его функционирование осуществляется при помощи огромного количества человеческих ресурсов [3].

Таким образом, интеграция инновационных технологий в систему обеспечения безопасности дорожного движения не только способствует снижению числа дорожно-транспортных происшествий, но и формирует более безопасную и комфортную транспортную среду для всех участников дорожного движения. Важно продолжать исследование и разработку новых решений, а также активно внедрять их в практику, что позволит достичь устойчивого развития в сфере дорожной безопасности.

1. Интеллектуальные транспортные системы: итоги 2023 года [Электронный ресурс]. URL: <https://rosavtodor.gov.ru/press-center/news/669891>.
2. Современные технологии для повышения безопасности на дорогах [Электронный ресурс]. URL: <https://e-putevoy.ru/tpost/fcdvvgf1u1-sovremennie-tehnologii-dlya-povisheniya?ysclid=m7k5clse9m141518082>.
3. Былинин И. А. Некоторые аспекты повышения безопасности дорожного движения в современных условиях // ВВ: Административное право и практика администрирования. 2019. № 4. С. 6–11.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Шукаева Ирина Николаевна. Преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: интеллектуальные транспортные системы, инновационные технологии, автоматическая фиксация нарушений, дорожно-транспортные происшествия, цифровизация.

Шумилин В. П., Шумилина Н. Г.

ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИИ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В МИНИСТЕРСТВЕ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ

Внедрение информационных технологий в деятельность полиции открывает новые возможности для борьбы с преступностью и для повышения безопасности общества. Необходимым условием успешной интеграции IT-решений в повседневную практику сотрудников полиции является постоянное обучение новым, технологическим инструментам. Инвестиции в повышение квалификации позволяют правоохранительным органам эффективно использовать современные технологии в борьбе с преступностью, создавая безопасные условия для граждан.

Проблема обеспечения информационной безопасности (ИБ) в структурах Министерства внутренних дел Российской Федерации является одной из ключевых задач в условиях современных вызовов и угроз. Информационные технологии играют важную роль в деятельности правоохранительных органов, обеспечивая оперативность, точность и эффективность работы. Однако с ростом информации возрастает и риск кибератак, утечек данных, а также других видов информационных угроз.

В последнее время происходит активное внедрение цифровых технологий во все сферы деятельности МВД РФ. Это включает использование автоматизированных систем управления, баз данных электронных документов и прочих ИТ решений [1]. С увеличением объёмов информации возникает необходимость защиты этих данных от несанкционированного доступа, изменения или уничтожения.

Киберпреступления становятся всё более распространёнными и разнообразными. Они могут включать как внешние атаки со стороны злоумышленников, так и внутренние угрозы, связанные с человеческим фактором (например, ошибки сотрудников). МВД РФ сталкивается с необходимостью разработки эффективных мер по борьбе с такими преступлениями, включая мониторинг киберпространства, расследование инцидентов и защиту критически важных информационных ресурсов.

Структуры МВД обрабатывают большие объёмы конфиденциальной информации о гражданах, включая персональные данные, сведения о правонарушениях и др. Утечка такой информации может привести к серьёзным последствиям для граждан и государства. Поэтому защита персональных данных становится приоритетным направлением ИБ.

Современные информационные системы МВД подвержены различным техническим уязвимостям, которые могут быть использованы злоумышленниками для проникновения в систему [2]. Для предотвращения таких атак необходимо регулярно проводить аудит безопасности, обновлять программное обеспечение и использовать современные средства защиты.

Несмотря на наличие технических средств защиты, человеческий фактор остаётся одним из самых слабых звеньев в системе ИБ. Ошибки сотрудников, недостаточная осведомлённость в вопросах безопасности, несоблюдение правил использования информационных систем – всё это может стать причиной серьёзных инцидентов.

Эффективное обеспечение ИБ требует тесного взаимодействия между различными подразделениями МВД, а также с другими государственными органами и частными компаниями. Необходимо развивать механизмы обмена информацией, координации действий и совместного реагирования на инциденты.

Важную роль играет законодательная поддержка вопросов ИБ. В России уже приняты законы, регулирующие вопросы защиты информации, но их применение на практике требует постоянного совершенствования и адаптации к новым условиям.

Обеспечение высокого уровня подготовки кадров в области ИБ является важным аспектом решения проблем. Сотрудники должны обладать необходимыми знаниями и навыками для выявления и предотвращения угроз, а также для оперативного реагирования при возникновении инцидентов [3].

Возможные пути решения проблем в области ИБ предполагают:

- разработку и внедрение стандартов ИБ. Создание единых стандартов и требований к защите информации позволит унифицировать подходы к обеспечению безопасности в различных подразделениях МВД;
- повышение уровня технической оснащённости. Использование современных средств защиты информации (антивирусы, межсетевые экраны, системы обнаружения вторжений и т. д.) поможет минимизировать риски;
- регулярное проведение тренингов и семинаров для сотрудников по вопросам ИБ будет способствовать повышению их осведомлённости и компетентности;
- взаимодействие с международными организациями. Сотрудничество с международными партнёрами и участие в международных инициативах по борьбе с киберпреступностью позволит обмениваться опытом и технологиями;
- развитие нормативно-правовой базы. Совершенствование законодательства в сфере ИБ, введение новых норм и правил, соответствующих современным реалиям [4].

Таким образом, обеспечение информационной безопасности в структурах МВД РФ представляет собой комплексную задачу, требующую интеграции технологических решений, повышения квалификации персонала и совершенствования правовой базы. Решение этой задачи имеет важное значение для поддержания стабильности и безопасности общества в целом.

В современном мире информационные технологии становятся неотъемлемой частью всех сфер деятельности, в том числе и правоохранительных органов. Министерство внутренних дел (МВД) России как одна из ключевых государственных структур сталкивается с рядом проблем в области информационной безопасности, которые требуют внимания и решения для обеспечения устойчивости и надёжности работы [5].

Важно создать и внедрить комплексные стратегии по информационной безопасности, которые будут регулировать все аспекты работы МВД, включая защиту данных, реагирование на инциденты и восстановление [6].

Установление сотрудничества с другими государственными органами, научными учреждениями и частным сектором позволит объединить усилия в борьбе с киберугрозами и обмениваться полезным опытом.

Проблемы и перспективы обеспечения информационной безопасности в структуре Министерства внутренних дел России представляют собой многогранное явление, требующее комплексного подхода и внимания со стороны государственных органов, частного сектора и общества в целом. В условиях стремительного развития технологий и постоянного увеличения объёмов данных угроза кибератак и утечек информации возрастает с каждым днём.

Системы защиты становятся всё более сложными, однако и методы злоумышленников не стоят на месте, что создаёт нестабильную ситуацию [7]. Среди основных проблем можно выделить недостаточность информированности пользователей о возможных рисках защиты данных, а также отсутствие единых стандартов и протоколов безопасности. Многие организации не уделяют должного внимания защите информации, что делает их уязвимее для атак.

Кроме того, важным аспектом является повышение уровня осведомлённости среди пользователей. Образование населения и знание базовых принципов информационной безопасности, таких как использование сильных паролей и осторожность при открытии подозрительных ссылок, могут значительно снизить вероятность успешных атак. Такие инициативы должны поддерживаться как государственными структурами, так и частными компаниями.

Также перспективным направлением является развитие механизмов обеспечения конфиденциальности данных, такая как технология блокчейн. Эта технология может не только повысить уровень защиты, но и обеспечить прозрачность и доверие между участниками цифровых взаимодействий. В итоге только комплексный подход к решению проблем информационной безопасности позволит создать безопасную цифровую среду для всех [8].

До 2022 г. вопрос импортозамещения ИБ (информационной безопасности) стоял перед всеми организациями не так остро. Компании, в том числе и государственные органы власти, в том числе МВД, приобретали соответствующие российские решения формально, зачастую используя западные продукты. Ситуация кардинально изменилась с февраля 2022 г. Резко возросла частота кибератак, особенно на госструктуры, финансовый и промышленный секторы. И если в 2022 г. наблюдали в основном спонтанный, хаотичный характер действий, то в 2023 г. атаки стали более частыми, изощрёнными и целенаправленными – от DDoS до целевых атак на инфраструктурные и периметровые объекты.

Правительство оперативно отреагировало принятием ряда нормативных актов, регулирующих сферу информационной безопасности. В частности, Указом Президента № 250 была изменена сама парадигма: теперь подход к ИБ должен быть системным с учётом рисков и ключевых показателей эффективности мер защиты. С 2023 г. активно растут атаки на подрядчиков и партнёров компании, чтобы через них проникнуть в инфраструктуру целевой компании (атака на цепочку поставок). Активно атакуют провайдеров услуг ИБ. Не прекращаются атаки на предприятия энергетики, транспорта и др. отраслей реального сектора экономики. Злоумышленники пытаются дестабилизировать работу объектов критической инфраструктуры.

В перспективе ожидается улучшение технологий поведенческого анализа данных для выявления киберугроз. Будут активно развиваться технологии машинного обучения (ML) и искусственного интеллекта, в том числе генеративные нейросетевые модели [8]. Как следствие, вендоры и клиенты перейдут от локальных решений к использованию облачных сервисов. Компании начнут чаще моделировать сценарии кибератак, отрабатывая готовность к возможным инцидентам.

Всё это значительно повышает скорость и качество обнаружения киберинцидентов и реагирования на них. С развитием технологий нагрузка на специалистов по информационной безопасности частично снижается. Информационная безопасность в современной России – это не просто технические задачи, а вопрос национальной безопасности, напрямую связанный с суверенитетом, экономическим процветанием и социальной стабильностью.

1. Осадчая Г. И., Роик В. Д. Социальные аспекты экономической безопасности России. М.: Мысль, 2005. 278 с.
2. Иванов О. В. Информационная составляющая современных войн // Вестник Московского университета. 2014. № 4. С. 64–70.
3. Шумилин В. П. Методы борьбы с преступлениями в сфере информационных технологий // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2021. № 1 (4). С. 456–462.
4. Яковлев А. М. Социология преступности (криминология). М.: Волтерс Клувер, 2005. 868 с.
5. Стрельцов А. А. Региональные проблемы обеспечения информационной безопасности России // Информационное общество. 2003. № 4. С. 7–9.
6. Очерedyко А. Р., Бачманов Д. А., Путято М. М., Макарян А. С. Прикаспийский журнал: управление и высокие технологии. 2021. № 1 (53). С. 74–82.
7. Белевский Р. А. Особенности проведения оперативно-розыскных мероприятий, осуществляемых личным сыском, в условиях использования информационного пространства сети интернет // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2021. № 1 (86). С. 60.
8. Еременко В. Т., Макаров В. Ф., Матросова Л. Д., Минаев В. А., Мишин Д. С., Старостенко И. Н., Фисун А. П., Шумилин В. П. Информатика и информационные технологии в профессиональной деятельности. Орел, 2019. 362 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Шумилин Владимир Петрович. Кандидат педагогических наук. Доцент кафедры информационных технологий в деятельности ОВД.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Шумилина Надежда Геннадьевна. Кандидат педагогических наук, доцент. Доцент кафедры теории и методики начального образования.

Орловский государственный университет имени И. С. Тургенева.
302026, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Комсомольская, 95.

Ключевые слова: киберугрозы, кибербезопасность, информационная безопасность, информационные системы, киберпреступления.

Юнг А. А., Шевцова А. Г.

АНАЛИЗ ТЕНДЕНЦИЙ ПРИМЕНЕНИЯ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Массовое распространение средств индивидуальной мобильности на улично-дорожной сети – это общая проблема для большинства государств, ко-

торая требует скорейшего её решения. Главным вопросом является повышение защищённости всех участников дорожного движения при стремительно нарастающем спросе на данные устройства и, соответственно, при увеличении их доли в общем транспортном потоке.

Все участники дорожного движения независимо от того, по какой части улично-дорожной сети передвигаются и к какой категории транспортных средств относятся: водитель, пешеход, пассажир, вынуждены взаимодействовать друг с другом, находясь в одной дорожной среде. Научно-технический прогресс влечёт за собой развитие средств передвижения, что сопровождается появлением на дорогах общего пользования новых средств мобильности.

Средства индивидуальной мобильности (СИМ) включают в себя такие устройства, как электросамокаты, моноколёса, гироскутеры, электровелосипеды и другие малогабаритные транспортные средства. СИМ имеют множество преимуществ, которые делают их привлекательными и весьма востребованными среди молодёжи. Они экономичны, экологичны, удобны и технологичны, что делает их идеальным выбором для передвижения в условиях города.

Стремительное увеличение на дорогах общего пользования средств индивидуальной мобильности (СИМ) создаёт острую угрозу в повышении количества дорожно-транспортных происшествий с участием данных средств. Опасность существует не только для средств индивидуальной мобильности, но также для пешеходов и водителей транспортных средств.

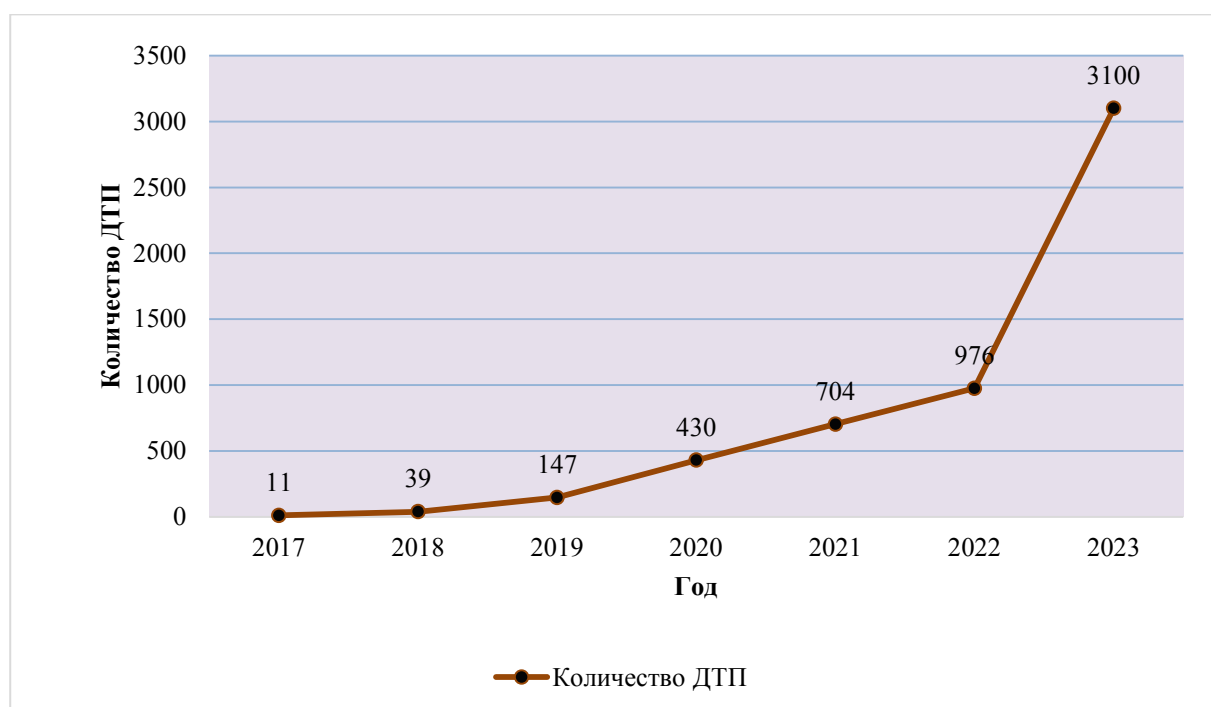


Рис. 1 – Динамика количества дорожно-транспортных происшествий с участием СИМ

Тенденция использования средств индивидуальной мобильности зародилась не в России, а в тех странах, где сейчас проблема применения мобильного

транспорта стала критической как для пешеходов, так и для водителей транспортных средств. Заимствование новых идей из зарубежного опыта и поиск оптимальных решений станут наиболее грамотным подходом к решению сложившейся ситуации в нашей стране [1].

Германия является наиболее экономически развитым представителем Евросоюза и может служить ярким примером ситуации со средствами индивидуальной мобильности во всём ЕС. Главным производителем на рынке СИМ, безусловно, является Китай, что объясняет повышенный спрос на их использование, именно поэтому данный опыт может быть наиболее полезным. Меры создания благоприятной среды для передвижения СИМ, используемые в Турции как в курортной стране, помогут рассмотреть данный вопрос с точки зрения перспективного развития направления использования данных устройств в южных регионах Российской Федерации [2].

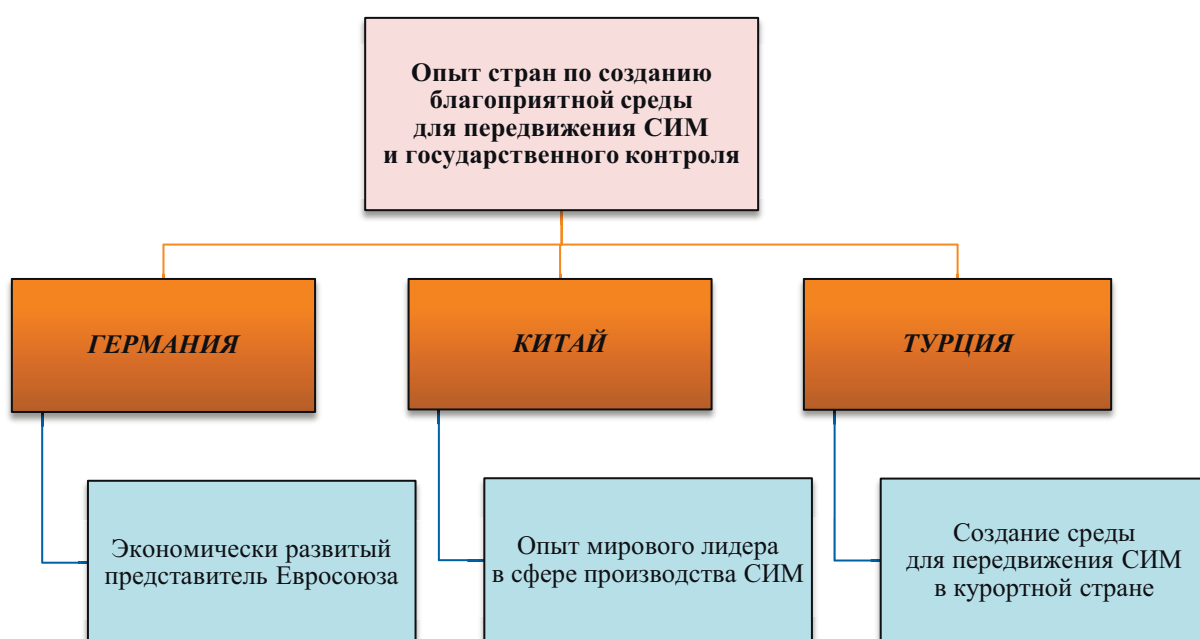


Рис. 2 – Страны, выбранные для анализа опыта создания благоприятной среды для передвижения СИМ

Рассмотрим исследования авторов в области применения средств индивидуальной мобильности в выбранных для анализа странах мира.

В основе исследований учёного из Германии С. Schaefer находится модель UTAUT2 (Unified Theory of Acceptance and Use of Technology), которая используется для анализа поведения пользователей в сельской местности Германии в отношении новых технологий. Ключевыми этапами являются: проведение опросов среди населения, анализ данных с использованием структурного моделирования, а также учёт таких факторов, как полезность, удобство, социальное влияние и личная инновационность. Исследование показало, что население пригородов чаще всего использует средства мобильности, если есть зелёные зоны и безопасные маршруты.

Барьерами для использования средств индивидуальной мобильности в повседневной жизни автор считает недостаточность осведомлённости в сервисах, отсутствие необходимой инфраструктуры (например, парковок или зарядных станций), демографические ограничения (например, пожилые люди реже используют такие сервисы).

В сельских районах спрос на микромобильность ниже из-за меньшей плотности населения и отсутствия развитой инфраструктуры, однако при наличии надлежащих условий (например велодорожек) спрос может расти [3].

Средства индивидуальной мобильности стали важным видом транспорта в Китае в последнее десятилетие. Несмотря на то что они продаются и рекламируются некоторыми как автомобили с нулевым уровнем выбросов, в прошлом было проведено мало исследований для количественной оценки воздействия СИМ на окружающую среду в Китае.

Продажи СИМ росли гораздо быстрее, чем продажи любого другого вида транспорта в истории Китая: от 150 000 проданных устройств в 1999 г. до примерно 21 миллиона, проданных в 2007 г. По оценкам, в настоящее время на дорогах Китая насчитывается 40–50 миллионов средств индивидуальной мобильности [4].

S. Gossling проанализировал использование сервисов проката средств индивидуальной мобильности в городе Ченду. Автором было выделено, что электросамокаты конкурируют за пространство с пешеходами, велосипедистами и моторизованным транспортом, что также добавляет сложности транспортным системам. Мнения об их положительных качествах, таким образом, часто разделяются, и существует значительная неопределённость относительно разрешения передвижения СИМ на улицах города. Для регулирования этой новой формы микромобильности многие города приняли меры, влекущие за собой существенные штрафы для операторов или пользователей, не соблюдающих правила дорожного движения [5].

Так как Турция является курортной страной, она в полной мере на себе ощутила все тяготы от увеличения количества СИМ на улично-дорожной сети: резкое увеличение дорожно-транспортных происшествий с их участием, оставленные без присмотра средства мобильности на тротуарах и проезжих частях, создание конфликтных ситуаций при взаимодействии водителей транспортных средств и СИМ.

Автор S. Shaheen в своих исследованиях показывает, как в городе Стамбуле городской департамент транспорта разработал руководящие принципы по проектированию и управлению пространством на обочине дороги, призванные сделать ходьбу безопасным, привлекательным и выгодным способом передвижения. Разработанные методы должны позволить пешеходам добираться до мест назначения, включая точки парковки средств индивидуальной мобильности, остановки общественного транспорта, рабочие места, места отдыха, школы и жилые дома [6].

Власти Турции не намерены запрещать использование данных устройств на улично-дорожной сети и готовы принимать новые серьёзные результативные меры. В 2024 г. Министерство транспорта Турецкой республики планирует расширять возможности данного вида транспорта и создавать благоприятную среду

для передвижения средства индивидуальной мобильности, но в условиях чёткого государственного регулирования за их передвижением [7].

Дорожное управление некоторых стран на настоящий момент показывает ряд мер, позволивших снизить количество дорожно-транспортных происшествий с участием средств индивидуальной мобильности. Европейские страны рассматривают СИМ как средство «последней мили», то есть для передвижения от дома до работы, до ближайшей станции метро или остановки общественного транспорта. При этом стремление стран Евросоюза снизить количество транспортных средств на дорогах с традиционными видами топлива, заменив их электромобилями и электробусами, определяет стремительный рост пользователей средствами мобильности на территории современной Европы.

1. Мишина Ю. В. Проблемы определения административно-правового статуса лиц, использующих для передвижения электросамокаты, сегвеи и иные современные технические средства // Проблемы экономики и юридической практики. 2020. № 4. С. 321–325.
2. Юнг А. А., Шевцова А. Г. Оценка аварийности средств индивидуальной мобильности в различных условиях движения // Современная наука. 2021. № 2. С. 31–36.
3. Юнг А. А., Шевцова А. Г., Новописный Е. А. Анализ рынка распространенных моделей средств индивидуальной мобильности // Организация и безопасность дорожного движения: материалы XIV Национальной научно-практической конференции с международным участием. Тюмень, 2021. С. 84–88.
4. Юнг А. А. К вопросу о безопасности движения средств индивидуальной мобильности // Международная научно-техническая конференция молодых ученых БГТУ имени В.Г. Шухова: материалы конференции. Белгород, 2021. С. 2411–2417.
5. Trivedi T., Liu C., Antonio A., Wheaton N., Kreger V., Yap A., Elmore J. Injuries Associated With Standing Electric Scooter Use // Journal of the American Medical Association, 1–9.
6. Schoner J. Sharing to Grow: Economic Activity Associated with Nice Ride Bike. Presentation at 23rd Annual Center for Transportation Studies Research Conference, University of Minnesota, 28–34.
7. Ahmet Çalik, Elif Özcan Transportation Research Part A: Policy and Practice (2022) The Role of Micromobility in Urban Transportation: A Case Study of Istanbul, 156–167.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Юнг Анастасия Алексеевна. Аспирант кафедры «Эксплуатация и организация движения автотранспорта».

Белгородский государственный технологический университет имени В. Г. Шухова.

308012, Российская Федерация, г. Белгород, ул. Костюкова, 46.

Шевцова Анастасия Геннадьевна. Доктор технических наук. Доцент кафедры «Эксплуатация и организация движения автотранспорта».

Белгородский государственный технологический университет имени В. Г. Шухова.

308012, Российская Федерация, г. Белгород, ул. Костюкова, 46.

Ключевые слова: анализ, аварийность, мобильность, безопасность, проблема.

Юшина К. А.

ОПЫТ ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

В статье раскрывается одно из направлений повышения безопасности дорожного движения – использование опыта зарубежных стран по предупреждению дорожно-транспортных происшествий в России в контексте проводимой реформы контрольно-надзорной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения. Отдельно обращается внимание на вовлечение в процесс обеспечения безопасности дорожного движения общественных организаций, на принятие мер по повышению бдительности водителей в процессе управления транспортным средством в целях предотвращения отвлечения их внимания. Представляется, что использование положительного опыта по предупреждению дорожно-транспортных правонарушений в зарубежных странах позволит улучшить ситуацию по снижению количества аварий, травматизма и смертности на дорогах.

С учётом развития информационных технологий, неконтролируемого роста автомобилизации населения, углубляющегося разрыва между темпами автомобилизации и темпами развития улично-дорожной сети, снижения среднего возраста водительского состава и других факторов неизбежно создаются аварийные случаи, возникают конфликтные ситуации на дорогах, следствием чего является совершение дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) различных видов с разной степенью тяжести последствий.

Наряду с этим отказаться от использования автомобильного транспорта невозможно, поскольку основным его предназначением является удовлетворение социальных, экономических и иных потребностей граждан. В этой связи особую актуальность приобретает вопрос совершенствования нормативного регулирования движения транспортных средств с позиции обеспечения безопасности личности, который, несомненно, носит многоаспектный характер, предполагающий комплексный подход.

Одним из направлений такого совершенствования может стать учёт опыта зарубежных стран по предупреждению дорожно-транспортных происшествий. Необходимо констатировать, что практика обеспечения безопасности дорожного движения посредством предупреждения дорожно-транспортных происшествий в

некоторых зарубежных государствах свидетельствует о том, что «добиться положительных результатов в этой области возможно только при наличии встречного движения со стороны широких слоёв общества» [1, с. 300].

Помимо необходимости принятия государством целенаправленных мер по улучшению состояния дорожной сети, по контролю в области соблюдения законодательства в сфере дорожного движения, качественной подготовке водителей, серьёзное внимание за рубежом уделяется формированию стереотипа социальной ответственности непосредственно у участников дорожного движения. Отсутствие у лиц, принимающих участие в дорожном движении, понимания ответственности за совершаемые ими действия в процессе дорожного движения, нередко приводит к вседозволенности и игнорированию нормативно установленных запретов в области обеспечения безопасности дорожного движения. Именно поэтому эффективность реализации государственной политики в данной области в любом государстве будет зависеть не от ужесточения мер ответственности в отношении нарушителей, а от степени поддержки обществом и общественными организациями проводимых в данной области реформ.

В деятельности по формированию стереотипа социальной ответственности в области обеспечения безопасности дорожного движения за счёт социальной активности граждан в зарубежных странах принимают участие разные общественные организации.

Так, в Финляндии проводятся Недели безопасности дорожного движения, в которых принимают участие представители Национального совета безопасности движения, Красного Креста, полиции, социальные работники.

В Швеции для формирования стереотипа социальной ответственности у подрастающего поколения в рамках пропаганды безопасности дорожного движения на занятия в школы приглашаются представители региональных подразделений Национальной дорожной администрации, местных отделений Национального общества безопасности дорожного движения.

С положительной стороны зарекомендовали себя детские дорожные клубы, которые функционируют в Великобритании. В своей деятельности такие клубы сотрудничают с органами здравоохранения, которые рассылают родителям трёхлетних детей приглашение в клуб с предложением зарегистрировать своего ребёнка. Членство в клубе платное и составляет 14–50 фунтов стерлингов. Для популяризации безопасности дорожного движения, обеспечения равного доступа к участию в таких клубах всех без исключения детей, в том числе детей из семей с низкими доходами, обязательства по оплате членства таких детей берёт на себя местная администрация или организации безопасности дорожного движения.

Помимо привлечения институтов гражданского общества в деятельность по предупреждению ДТП, в зарубежных странах уделяют внимание и другим аспектам, способствующим совершению ДТП.

В частности, в ряде государств обращается внимание на такой фактор, как отвлечение внимания в процессе управления транспортным средством, являющийся, по признанию Всемирной организации здравоохранения, самостоятельным риском аварийности.

«В процессе дорожного движения водители переключают своё внимание на различного рода отвлекающие факторы более половины (51,9 %) от общего времени управления транспортным средством, а отвлечение внимания в целом увеличивает риск возникновения ДТП в 2 раза» [3].

Выделяются разные факторы, способствующие отвлечению внимания водителей транспортных средств в процессе дорожного движения: это и использование телефона, чтение книги, разговоры с пассажирами, и длительный взгляд на внешние объекты, находящиеся вне автомобиля. Перечень таких факторов не является исчерпывающим, и в каждом конкретном ДТП необходимо обращать внимание на все обстоятельства, которые послужили отвлечению внимания водителя и совершению ДТП.

Необходимо отметить, что в разных странах применяется собственный подход к учёту ДТП, совершению которых способствовало отвлечение внимания водителя.

«В частности, в таких странах, как Канада, Великобритания, Япония, Новая Зеландия, Швейцария и отдельных штатах США, вне зависимости от тяжести последствий ДТП специально учитываются все происшествия, где одной из причин послужило отвлечение внимания водителя.

В отдельных странах (Австралия, Бельгия, Германия, Греция и Израиль) ДТП, в которых одним из факторов послужило отвлечение внимания водителя, не подлежат специальному учёту» [2, с. 58].

В целях предупреждения ДТП, совершённых в связи с отвлечением внимания водителя, могут приниматься отдельные инфраструктурные решения.

Например, для повышения бдительности водителей в случае выезда за пределы своей полосы движения используют специальные звуковые полосы, информирующие водителя об угрозе столкновения с транспортным средством, движущимся во встречном направлении (Нидерланды, США, Австралия).

Чтобы привлекать внимание водителей и исключать случаи отвлечения их внимания, дополнительно могут применяться специальные дорожные знаки (на таких знаках может приводиться статистическая информация о количестве погибших в ДТП вследствие отвлечения внимания или последствия несоблюдения требований по использованию средств мобильной связи водителем, управляющим транспортным средством). Такие знаки используются в отдельных штатах США (Айова, Аризона и Массачусетс) [4].

Отдельную обеспокоенность и самостоятельное направление предупреждения ДТП представляет использование придорожной рекламы, которая является одной из причин совершения ДТП вследствие отвлечения внимания водителей (например, водители съезжают в кювет, сокращают дистанцию, не включают сигнал поворота, не замечают требования дорожных знаков или разметки).

В целях предупреждения ДТП в ряде стран введена разрешительная процедура использования придорожной рекламы (Австралия, Дания, Финляндия, Швеция, Нидерланды, Великобритания). Но даже несмотря на существование такой процедуры, не все рекламодатели ведут себя добросовестно в части соблюдения предъявляемых к размещению такого вида рекламы требований, а следовательно, придорожная реклама продолжает выступать фактором риска со-

вершения ДТП, требуя комплексного подхода в допустимости её использования с позиции обеспечения безопасности.

Таким образом, использование опыта зарубежных стран и его адаптация под современные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в России позволят избежать ДТП и минимизировать тяжесть их последствий, не допустить конфликтных ситуаций на дорогах, сформировать стереотип социальной ответственности, что в своей совокупности позволит повысить безопасность движения на дорогах нашей страны. Вместе с тем применение отдельных зарубежных технологий сопряжено с дополнительным финансированием, а это, в свою очередь, требует не только законодательной, но и экономической проработки с учётом материальных возможностей и рисков.

1. Евенко С. А., Ищенко С. А. Опыт общественных организаций зарубежных стран по пропаганде безопасности дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортных происшествий // Административно-правовое регулирование правоохранительной деятельности: теория и практика: материалы IV Всероссийской научно-практической конференции. Краснодар, 2015. С. 300–302.
2. Коблов П. С. Зарубежный опыт предупреждения нарушений в области дорожного движения, связанных с отвлечением внимания водителей транспортных средств // Безопасность дорожного движения. 2024. № 3. С. 57–70.
3. The second Strategic Highway Research Program (2006–2015). URL: <https://www.trb.org/StrategicHighwayResearch> (дата обращения: 18.03.2025).
4. Humorous Road Signs to Prevent Distracted Driving. URL: <https://mycalcas.com> (дата обращения: 18.03.2025).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Юшина Кристина Александровна. Преподаватель кафедры специальной подготовки.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия, безопасность дорожного движения, стереотип социальной ответственности, аварийность.

Якубина Ю.П.

ПРОКУРОРСКО-НАДЗОРНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ВОПРОСЫ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ

Данная статья посвящена некоторым аспектам деятельности прокуратуры по проведению прокурорского надзора в области безопасности дорожного движения. Проанализирована нормативная база данной деятельности, рассмотрены главные направления, а также намечены пути ее усовершенствования.

Безопасность дорожного движения – состояние данного процесса, отражающее степень защищённости его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий [7].

Проблема безопасности на дорогах, а также защиты участников дорожного движения становится всё более острой как в России, так и в мире. В России она обусловлена несоответствием между ростом количества транспортных средств и недостаточной модернизацией дорожной инфраструктуры. Многие исследователи указывают, что увеличение числа автомобилей приводит к перегрузке дорог, что повышает риск аварий. В научных трудах исследователи и практики указывают, что многие трассы и магистрали находятся в неудовлетворительном состоянии. Ямы, стёршаяся разметка и нехватка дорожных знаков создают угрозу как для водителей, так и для пешеходов. Среди человеческих факторов, способствующих ДТП, выделяются превышение скорости, вождение в состоянии опьянения, невнимательность и усталость.

Жизнь, здоровье, достоинство и личная безопасность граждан, согласно Конституции Российской Федерации, имеют наивысшую ценность. Обеспечение безопасности на дорогах – задача первостепенной важности, затрагивающая не только правовые вопросы, но и социальные, экономические и демографические аспекты.

Следует отметить, что ещё в 2018 году Правительство РФ утвердило стратегию безопасности дорожного движения, действующую до 2024 года. Среди ключевых направлений этой программы: защита наиболее уязвимых участников дорожного движения, таких как дети и пешеходы; улучшение состояния дорог и условий их эксплуатации; повышение стандартов допуска водителей и автомобилей к участию в движении; развитие систем управления и обеспечения помощи пострадавшим в авариях.

Обеспечение безопасности дорожного движения признано важнейшей задачей, напрямую влияющей на социально-экономическое развитие страны. Согласно статистическим данным, каждый год дорожно-транспортные происшествия уносят жизни около 275 тысяч человек в России. Эти трагедии наносят не только материальный ущерб, но и приводят к непоправимым моральным потерям для семей и общества в целом.

Сложившаяся критическая ситуация требует комплексного подхода. Совершенно справедливо указывается на страницах научных изданиях, что необходимо разрабатывать и внедрять меры, охватывающие правовые, организационные, социально-экономические и воспитательные аспекты. Несмотря на принимаемые государством меры, проблема остаётся острой. Обеспечение безопасности на дорогах продолжает быть одной из наиболее сложных сфер, требующих скоординированных действий государственных органов и общественных организаций.

Контроль за соблюдением законодательства в области безопасности дорожного движения является одной из ключевых задач прокуратуры России. Согласно приказу Генерального прокурора РФ от 7 декабря 2007 года № 195 [3], прокуратура осуществляет надзор за выполнением законов, а также защиту прав и свобод граждан в этой области. Данная деятельность регулируется статьями 21

и 22 Федерального закона «О прокуратуре Российской Федерации» [1], а также другими нормативными актами [2]. В них определяются основные требования к надзорной деятельности, а также их полномочия, которые реализуются в рамках обеспечения законности и правопорядка в сфере дорожного движения.

Деятельность прокуратуры в области обеспечения безопасности дорожного движения направлена на контроль законности нормативных актов, регулирующих эту сферу. Основная задача заключается в защите прав и свобод граждан, а также в предупреждении дорожно-транспортных происшествий. Прокуратура стремится своевременно выявлять и устранять нарушения, которые могут привести к аварийным ситуациям.

Анализ, проведённый Генеральной прокуратурой России, показал многочисленные случаи несоблюдения законодательства в сфере дорожной безопасности. Проверки выявляют систематическое игнорирование федеральных норм органами власти всех уровней, а также должностными лицами и хозяйствующими субъектами. Во все времена такие нарушения допускались [4; 5]. Это свидетельствует о серьёзных проблемах в реализации действующих требований.

Контроль за соблюдением законодательства в процессе подготовки водителей и выдачи водительских удостоверений является одной из ключевых задач прокуратуры. Надзор охватывает работу подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ (далее по тексту Госавтоинспекция), отвечающих за проведение экзаменов, а также деятельность органов, осуществляющих лицензирование образовательных учреждений. Прокуратура проверяет учебные организации, чтобы убедиться в их соответствии установленным требованиям.

В процессе проверок выясняется, обладают ли организации, обучающие кандидатов на роль водителей, необходимыми лицензиями для образовательной деятельности. Проверяется, соответствуют ли учебные программы и планы стандартам, утверждённым Министерством образования и науки России. Особое внимание уделяется квалификации преподавателей и мастеров производственного обучения, их профессиональному опыту. Анализируется состояние учебных классов и транспортных средств, которые используются в обучении.

Дополнительно рассматриваются вопросы соблюдения пунктов правил дорожного движения, регулирующих учебную езду. Лицензирующие органы проверяются на предмет законности порядка выдачи лицензий и полноты документации, необходимой для их получения. Исследуется эффективность проверок организаций, занимающихся подготовкой водителей, включая своевременность и обоснованность мер воздействия, таких как административные взыскания.

Органы Госавтоинспекции оцениваются с точки зрения соблюдения порядка приёма экзаменов. Важным критерием является квалификация экзаменаторов, их возраст, водительский стаж. Осматриваются транспортные средства и автодромы, используемые для экзаменов, на предмет соответствия техническим нормам. Прокуратура также проверяет, как осуществляется исполнение судебных решений о лишении права управления транспортными средствами, включая изъятие водительских удостоверений.

Прокуратура регулярно выявляет случаи нарушения законодательства в сфере безопасности дорожного движения. Практика показывает, что одной из

проблем является незаконная выдача водительских удостоверений. Например, документы могут выдаваться лицам, ранее лишённым права управления транспортными средствами, без проведения должной проверки их документов или в отсутствие необходимых оснований. Также фиксируются случаи получения удостоверений на управление транспортом определённых категорий без соблюдения установленных требований: неподходящий возраст, отсутствие обучения, медицинских справок.

Органы Госавтоинспекции иногда не предпринимают действий для изъятия водительских удостоверений у тех, кто лишён права управления. Также встречаются организации, ведущие обучение водителей без лицензий. Проверки показывают несоответствие программ подготовки установленным стандартам, недостатки материально-технического оснащения, низкую квалификацию преподавателей и инструкторов. Лицензирующие органы нередко допускают нарушения в процессе выдачи лицензий и не осуществляют должный контроль за деятельностью учебных заведений.

Как показывает практика прокурорско-надзорных мероприятий, во многих регионах России критическое состояние дорог в городах, населённых пунктах. Большинство из них не соответствует техническим нормам, что способствует росту числа аварий, ущербу здоровью и имуществу граждан. Неудовлетворительная работа дорожных и коммунальных служб привела к возбуждению административных дел против ответственных должностных лиц по статье 12.34 КоАП РФ за нарушение правил содержания и ремонта дорог.

Показатели дорожно-транспортных происшествий в Орловской области указывают на недостаточную эффективность работы ответственных органов. За девять месяцев 2024 года неудовлетворительное состояние дорог стало причиной 129 аварий, в которых пострадали 184 человека, 16 погибли. Хотя общее количество ДТП постепенно снижается, нарушения правил дорожного движения по-прежнему остаются актуальной проблемой [6].

По информации Управления МВД России по Орловской области, за 11 месяцев 2024 года на дорогах региона количество учётных дорожно-транспортных происшествий по сравнению с прошлым годом снизилось на 3,6 процента. Но статистика пострадавших остаётся тревожной: за отчётный период в результате ДТП 58 человек погибли и 767 получили ранения различной степени тяжести. Для сравнения, за 11 месяцев 2023 года в Орловской области было зафиксировано 614 происшествий с пострадавшими, в результате которых 58 человек погибли и 779 получили ранения. То есть статистика пострадавших осталась примерно на уровне 2023 года [6].

Также УМВД информирует, что на автотрассах федерального значения произошло 148 ДТП, на других автодорогах вне городов и населённых пунктов – 213. Неудовлетворительные дорожные условия способствовали совершению 157 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых 220 человек получили ранения различной степени тяжести, а 19 человек погибли. «Во взаимодействии с органами государственной и муниципальной власти, владельцами автодорог и предприятиями дорожного комплекса реализуются комплексные меры, направленные на снижение аварийности на дорогах области», – отметили при этом в УМВД [6].

На территории города Орла с начала года зарегистрировано 2 464 дорожно-транспортных происшествий, в том числе 221 ДТП, подлежащие включению в Госстатотчётность. В результате указанных инцидентов на дорогах Орла погибли 15 человек, а 253 человека получили ранения. Обращает на себя внимание тот факт, что в областном центре зафиксировано 43 ДТП с участием детей, в результате которых 43 ребёнка получили ранения, а один ребёнок, к сожалению, погиб [6].

В пресс-службе УМВД пояснили, что основными причинами ДТП с тяжкими последствиями остаются такие нарушения Правил дорожного движения, как выезд на встречную полосу, нарушение правил проезда перекрёстков и непредоставление преимущества в движении пешеходам. По статистике, в Орле произошло 63 ДТП с участием пешеходов, в результате которых 61 человек получил ранения, а семеро погибли, в том числе один ребёнок. Сопутствующими причинами являются управление транспортным средством в состоянии опьянения и водителями, не имеющими права управления транспортными средствами [6].

Сложившаяся ситуация подчёркивает необходимость усиления надзорной деятельности прокуратуры. Полнота и своевременность проверок, направленных на выявление и устранение нарушений, играют ключевую роль в повышении уровня безопасности на дорогах. Контроль над соблюдением законодательства должен стать приоритетным направлением работы органов прокуратуры.

Обеспечение безопасности дорожного движения – деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий [7]. Эффективная работа прокуратуры в этой сфере способствует укреплению законности, снижению травматизма и защите прав граждан. Используя свои полномочия, прокуратура может активно участвовать в реализации мер по улучшению безопасности дорожного движения, что позволит создать более надёжную и безопасную транспортную среду.

1. О прокуратуре Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 17 января 1992 г. № 2202-1 (в ред. от 30 сентября 2024 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 (в ред. от 16 мая 2020 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. Об организации прокурорского надзора за исполнением законов, соблюдением прав и свобод человека и гражданина [Электронный ресурс]: приказ Генпрокуратуры России от 7 декабря 2007 г. № 195 (в ред. от 10 сентября 2024 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. Крючкова Н. В., Паламарчук А. В., Русецкий А. Е. Прокурорский надзор за исполнением законов о безопасности дорожного движения: пособие. М.: Мир энциклопедий Аванта+, 2012. 384 с.
5. Русецкий А. Е. Актуальные вопросы прокурорского надзора за соблюдением законов о безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Прокурор. 2012. № 2. С. 80. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

6. В Орловской области снизилось число ДТП [Электронный ресурс]. URL: <https://orelgrad.ru/2024/12/19/v-orlovskoj-oblasti-snizilos-chislo-dtp-2> (дата обращения: 03.03.2025).

7. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (в ред. от 8 августа 2024 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Якубина Юлия Павловна. Кандидат юридических наук, доцент. Доцент кафедры уголовного процесса.

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

Ключевые слова: прокурорский надзор, безопасности дорожного движения, прокуратура.

Сборник материалов

*XIX Международная научно-практическая конференция
(Орёл, 24 апреля 2025 г.)*

**«УПРАВЛЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ:
СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ,
ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ»**

Подписано в печать 18.04.2025. Формат 60х90 1/16
Усл. печ. л. – 24,88. Тираж 22 экз. Заказ № 742

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