

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЕТЕНЬ

ВЫПУСК № 86



МОСКВА 2025

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ № 86

В номере

Надзор в сфере дорожной деятельности
Пропаганда безопасности дорожного движения
Информационные технологии
Дорожно-патрульная служба
Правоприменительная деятельность
Положительный опыт. Зарубежный опыт



**ГЛАВНОЕ
УПРАВЛЕНИЕ
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ**

121293, г. Москва,
ул. Поклонная, д. 17

Подписано в печать
11.12.2025
Формат 60*90 1/16.
Объем 6,25 п.л.
Заказ № 4749. Тираж 20 экз.

Отпечатано
в ФГКУ ЭПК «МВД России»

Секретарь:
тел (495)184-32-29

**Председатель
редакционной коллегии:**
О.М. Порташников – заместитель
начальника ГУОБДД МВД России

**Заместитель председателя
редакционной коллегии:**
В.В. Кузин – главный эксперт
ГУОБДД МВД России
Д.В. Митрошин – начальник
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

Члены редакционной коллегии:
В.Б. Котепахов, С.Ю. Ищук,
А.В. Филатов, В.В. Перегудов,
Р.С. Мишуров, С.А. Фомочкин,
С.А. Чипурин, Н.А. Гиляков,
А.И. Горяинов, В.В. Кекеев,
С.В. Хранцкевич, Л.В. Ребриков,
Р.В. Помыкалов, Т.М. Дряев,
В.П. Левин, Е.С. Овсянников,
Д.В. Щукин, А.Б. Клименко,
Д.М. Скрыбин, А.В. Кузнецов,
В.С. Стельмах, Д.А. Кириухин

**Секретарь
редакционной коллегии:**
Н.В. Кострова

Компьютерная верстка:
Д.А. Жилина

Материалы публикуются
в авторской редакции

СОДЕРЖАНИЕ

Надзор в сфере дорожной деятельности

А.Ю. Бессмертных.

Вопросы повышения безопасности дорожного движения посредством осуществления мероприятий по организации дорожного движения 6

Пропаганда безопасности дорожного движения

Е.А. Синицын.

Эффективность участия Госавтоинспекции в мероприятиях по вовлечению участников форумов Росмолодежи в тематику безопасности дорожного движения на примере проведения с молодыми людьми «Прямого диалога» руководителя региональной Госавтоинспекции в рамках форума «Машук» в Ставропольском крае..... 11

Т.Б. Лапина.

Формирование семейных ценностей..... 14

Т.Л. Лялюшкина.

Участие представителей студенческих, молодежных и волонтерских движений в проведении работы по профилактике дорожно-транспортного травматизма..... 21

А.И. Борисова.

Формы взаимодействия со СМИ и работы в сети Интернет в период проведения социальных кампаний и мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма..... 26

Информационные технологии

О.Ю. Моница, К.П. Абакумов.

Искусственный интеллект. Его приложение в деятельность Госавтоинспекции..... 31

К.П. Абакумов, В.Д. Головкин.

О применении алгоритмов искусственного интеллекта для анализа записей систем видеонаблюдения Госавтоинспекции..... 38

Дорожно-патрульная служба

В.В. Тырышкин, А.М. Кубиясова.

Особенности осуществления надзора сотрудниками ДПС за эксплуатацией средств индивидуальной мобильности несовершеннолетними 46

Правоприменительная деятельность

Е.С. Вершинина, С.А. Мокеев, А.Ф. Шичкин.

О некоторых вопросах применения технических средств, используемых в деятельности Госавтоинспекции для обеспечения фиксации доказательств по делам об административных правонарушениях 53

Д.В. Бровкин.

Актуальные вопросы совершенствования административного регулирования средств индивидуальной мобильности 64

Положительный опыт. Зарубежный опыт

С.А. Пожарский.

Взаимодействие сотрудников полиции по выявлению признаков преступления, предусмотренного ч. 5 ст. 327 Уголовного кодекса Российской Федерации 70

Т.К. Дашков.

Предъявляемые требования сотрудников Госавтоинспекции к оперативно-служебному транспорту 75

И.С. Лаврентьева.

Зарубежный опыт подготовки водителей 86

К.К. Бекмурзинова.

Доказательства и доказывание при производстве по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения в странах – участниках Содружества Независимых Государств 93

НАДЗОР В СФЕРЕ ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

А.Ю. Бессмертных,
государственный инспектор
9 отдела ГУОБДД МВД России,
подполковник полиции

Вопросы повышения безопасности дорожного движения посредством осуществления мероприятий по организации дорожного движения

Введение

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из важнейших государственных задач, затрагивающих все сферы общественной жизни. По данным Всемирной организации здравоохранения, ежегодно на дорогах мира погибает около 1,2 млн человек. Смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий остаются серьёзной проблемой глобального здравоохранения и развития¹.

Для Российской Федерации проблема также остается актуальной: по официальной статистике МВД России, в 2024 году в стране произошло более 130 тыс. дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в которых погибло свыше 14 тыс. и было ранено более 160 тыс. человек².

Таблица 1. Распределение погибших в ДТП в зависимости от категории участника в 2024 году³

Категория участников	Доля ДТП, %
<i>Водители автомобилей</i>	46,6
<i>Пассажиры</i>	26,9
<i>Пешеходы</i>	24,1
<i>Другие участники</i>	2,4

1 Всемирная организация здравоохранения. Глобальный доклад о состоянии безопасности дорожного движения за 2023 год. – Женева, 2023.

2 Государственный доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации. – М.: МВД России, 2025.

3 Государственный доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации. – М.: МВД России, 2025.

Такие показатели указывают на необходимость системного подхода к повышению безопасности дорожного движения. Одним из наиболее действенных инструментов в этой сфере выступает деятельность по организации дорожного движения⁴, включающая в себя комплекс инженерных, технических, информационных и организационных мероприятий, направленных в том числе на снижение числа дорожно-транспортных происшествий и минимизацию их последствий.

Теоретические основы и международный опыт

Современные научные подходы к обеспечению безопасности дорожного движения базируются на концепции «системной безопасности», которая предполагает, что ответственность за создание безопасной транспортной среды разделяется между государством, органами местного самоуправления, дорожными службами и участниками движения.

Зарубежная практика демонстрирует эффективность комплексных решений:

В Швеции реализуется стратегия «Vision Zero», предполагающая стремление к полному исключению смертности в ДТП. Особое внимание уделяется проектированию дорог с учетом человеческого фактора и ограничению скоростного режима в населенных пунктах⁵.

В Германии активно внедряются интеллектуальные транспортные системы (ITS), обеспечивающие адаптивное управление потоками, динамическое регулирование скоростей на автомагистралях и приоритет общественного транспорта⁶.

В Японии акцент делается на безопасности пешеходов и велосипедистов: обустраиваются зоны «traffic calming» с принудительным снижением скорости до 30 км/ч, активно применяются автоматические системы предупреждения водителей о появлении пешеходов⁷.

Для России особую актуальность представляет обеспечение реализации мероприятий по организации дорожного движения, связанных со строительством недостающих инженерных сооружений и элементов обустройства дорог, позволяющих разводить транспортные и пешеходные потоки в пространстве и времени (транспортных разв-

4 Далее – «ОДД».

5 Government Offices of Sweden. Vision Zero Initiative. – Stockholm, 2021.

6 Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (BMVI). Intelligent Transport Systems in Germany. – Berlin, 2020.

7 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT). Road Safety Initiatives in Japan. – Tokyo, 2021.

зок, многоуровневых пешеходных переходов, кольцевых пересечений, обустройство дорожных ограждений, строительство современных светофорных объектов), а также адаптация лучших мировых практик с учетом национальных особенностей дорожной сети и структуры транспортных потоков.

Основные направления мероприятий по организации дорожного движения, позволяющие эффективно снижать уровень аварийности

1. Регулирование транспортных потоков и снижение числа конфликтных точек.

Введение круговых перекрестков позволяет снизить количество ДТП на 47%⁸. Устройство приподнятых островков безопасности уменьшает количество ДТП с пешеходами на 39-46%⁹. Использование адаптивных светофоров способствует равномерному распределению потоков и снижению аварийности на 10–15%¹⁰.

2. Ограничение скоростного режима и физическое принуждение.

Установка искусственных неровностей снижает скорость движения на улично-дорожной сети до безопасных пределов, сокращая аварийность на 20–25%¹¹.

3. Улучшение информированности участников движения.

Применение дорожных знаков и разметки с высокой светоотражающей способностью повышает их восприятие водителями в условиях ухудшенной видимости (темное время суток, осадки, туман). Установка динамических информационных табло дает возможность в режиме реального времени предупреждать водителей о транспортных заторах, ДТП, неблагоприятных погодных условиях, дорожных работах и иных факторах, влияющих на ухудшение условий проезда.

4. Разделение потоков пешеходов и транспорта.

Строительство подземных и надземных переходов позволяет устранить риски наездов на пешеходов ввиду отсутствия мест пересечения траекторий движения транспорта и пешеходов.

5. Управление интенсивностью движения и интеллектуальные системы.

8 <https://www.iihs.org/news/detail/unusual-design-slashes-injury-crashes-for-roundabout-city>.

9 Federal Highway Administration (FHWA). Safety Benefits of Raised Medians and Pedestrian Refuge Areas. – Washington DC, 2019.

10 Federal Highway Administration (FHWA). Safety Benefits of Raised Medians and Pedestrian Refuge Areas. – Washington DC, 2019.

11 Блинкин М.Я., Решетова Е.М. Безопасность дорожного движения: проблемы и перспективы. – М.: Наука, 2021.

Приоритет общественного транспорта (устройство полос для движения маршрутного транспорта со светофорами, предназначенными для регулирования движения по таким полосам) снижает число затруднений в движении маршрутного транспорта, стимулирует выбор пользования этим транспортом участниками дорожного движения. Интеллектуальные транспортные системы (ITS) позволяют адаптировать режим работы светофоров, управлять дорожными знаками и собирать статистику о движении в режиме реального времени.

Перспективные технологии и направления развития

Автоматизированное управление движением с использованием искусственного интеллекта дает возможность прогнозировать аварийные ситуации и перераспределять потоки в реальном времени.

Внедрение беспилотного транспорта в перспективе позволит получить экономический и социально-общественный эффект от снижения аварийности¹².

Риски реализации мероприятий по организации дорожного движения

Мероприятия по организации дорожного движения направлены в первую очередь на упорядочение движения транспортных средств и (или) пешеходов на дорогах и на снижение потерь времени (задержек) при движении транспортных средств и (или) пешеходов. При этом обеспечение безопасности дорожного движения является одним из условий¹³.

Однако следует отметить факты попыток внедрения малоизученных методов организации движения, снижающих уровень его безопасности:

- Устройство «узких полос» движения для увеличения их числа. При данном методе габариты автомобилей не позволяют обеспечить безопасный боковой интервал при осуществлении попутного и встречного разъезда;

- Исключение из режима работы светофорных объектов «зеленого мигания» отнимает у участников дорожного движения возможность получения информации о предстоящем переключении сигналов

12 Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования».

13 Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

светофора, что приводит к непредсказуемым резким действиям (остановке либо ускорению) со стороны водителей и пешеходов;

- Установка ограждений без устройства полос безопасности повышает риски наездов на эти ограждения, а также заужает полосы движения в зимний период времени;

- Знаки с переменной информацией зачастую срабатывают с опозданием во времени, передавая некорректную информацию об условиях движения (о введенных ограничениях, ДТП, погодных условиях).

Заключение

Опыт реализации мероприятий по организации дорожного движения позволяет сделать вывод о возможности их использования в целях повышения уровня безопасности дорожного движения.

Практика показывает, что применение отдельных инженерных решений (кольцевые пересечения, дорожные ограждения, островки безопасности, регулируемые пересечения и пешеходные переходы, искусственные неровности, многоуровневые транспортные развязки, приоритет движения общественного транспорта) позволяет снизить аварийность на автомобильных дорогах.

Особое значение имеет комплексный характер мероприятий, их согласованное внедрение на федеральном, региональном и муниципальном уровнях. Опыт зарубежных стран (Швеция, Германия, Япония) демонстрирует, что системный подход и приоритет безопасности при планировании дорожной инфраструктуры позволяют достичь значительного сокращения числа ДТП и тяжести их последствий.

Вместе с тем для исключения ошибок подход к принятию решений по ОДД должен основываться на имеющемся положительном опыте реализуемых мероприятий. Для внедрения новых практик требуются соответствующие научные исследования и расчеты, а также установление соответствующих нормативных требований.

Проведенный анализ подтверждает, что правильно примененные мероприятия по организации дорожного движения оказывают существенное влияние на повышение безопасности дорожного движения. Наиболее эффективными являются инженерные решения, обеспечивающие физическое разделение потоков и регулирование скоростных режимов. Зарубежный опыт демонстрирует важность системного подхода, при котором безопасность закладывается в проектирование инфраструктуры. Для России приоритетными направлениями остаются развитие комплексных схем ОДД, внедрение ИТС и совершенствование нормативной базы.

ПРОПАГАНДА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Е.А. Синицын,
начальник ОП БДД Управления Госавтоинспекции
ГУ МВД России по Ставропольскому краю,
подполковник полиции

Эффективность участия Госавтоинспекции в мероприятиях по вовлечению участников форумов Росмолодежи в тематику безопасности дорожного движения на примере проведения с молодыми людьми «Прямого диалога» руководителя региональной Госавтоинспекции в рамках форума «Машук» в Ставропольском крае

В августе 2025 года на Ставрополье состоялся шестнадцатый Всероссийский молодежный форум «Машук» - одна из ключевых молодежных площадок страны, которую посетили более 2200 участников из всех регионов России. Форум ежегодно объединяет наиболее перспективных представителей молодежи, которые формируют будущее страны. «Машук» традиционно встречает молодых специалистов: педагогов, наставников, вожатых, воспитателей, студентов, активистов молодежи готовых обсудить современные вызовы, обменяться интересным опытом, создавать и реализовывать проекты на всей территории страны.

Потенциал форума высоко оценили в регионе и за его пределами. Уже третий год краевая Госавтоинспекция традиционно становится участником мероприятий, предлагая для обсуждения гостей наиболее актуальные вопросы дорожной безопасности. Тематами дискуссий, состоявшихся в 2025 году, стали: «Молодежь за культуру и безопасность на дорогах Кавказа!», «Безопасно колеСИМ!», «Дети – не водители!».

Между спикерами и участниками форума удалось построить живой диалог, позволяющий выразить реальное отношение молодежи к проблемным вопросам безопасности дорожного движения и самое главное, внести рациональные предложения, которые смогут не только сохранить жизнь и здоровье людей, но и стимулировать взаимоуважение среди участников дорожного движения.

Для максимального вовлечения в обсуждение вопросов безопасности на дорогах, мероприятие началось со знакомства участников форумас профессией автоинспектора. На тематической площадке сотрудники Госавтоинспекции продемонстрировали патрульные автомобили и мотоциклы, контрольно-измерительные

приборы, средства связи и коммуникации, состоящие на обеспечении службы.

Автоинспекторы поделились особенностями службы на Ставрополье, в том числе в регионе Кавказских Минеральных Вод, который в последние годы стал одним из наиболее привлекательных туристических центров страны, особенно для тех, кто путешествует автомобильным транспортом.

В форуме приняли участие представители кикшеринговых компаний, которые продемонстрировали приемы мастерского управления средствами индивидуальной мобильности и разъяснили особенности выбора защитной экипировки, необходимой для использования электросамокатов, сигвеев, моноколесов и гироскутеров. Участники мотосообществ региона представили мототехнику и средства пассивной безопасности для мототранспорта.

По согласованию с организаторами форума, проведение мероприятий было заблаговременно анонсировано на медиаэкранах. В эфире радиоточки «Машука» опубликованы тематические ролики, напрямую связанные с вопросами обеспечения безопасности дорожного движения.

Живой интерес у молодежи вызвали мобильный комплекс «Лаборатория безопасности» (на базе микроавтобуса), элементы обучающего оборудования, а также используемые методики проведения профилактикой работы с детьми и родителями. После завершения экспозиции, участники форума внесли ряд предложений по дооснащению комплекса современными электронными гаджетами, популярными среди детей и подростков.

Проведено заседание дискуссионного клуба, в котором традиционно приняли участие руководители краевой Госавтоинспекции и администрации города-курорта Пятигорска. Спикерами мероприятия стали лидеры общественных мнений, юристы, спортсмены, педагоги, психологи, медики, представители автошкол и мотосообществ. Обсуждались наиболее актуальные проблемы в области безопасности дорожного движения, изучался опыт регионов в борьбе с ними.

Особый интерес участников дискуссионного клуба вызвало обсуждение проблематики причин агрессивного поведения водителей на дорогах, управления транспортом в состоянии опьянения, возникновения аварийности с участием начинающих водителей. Оценена эффективность применения ремней безопасности и детских автокресел. Рассмотрены вопросы интеграции средств индивидуальной мобильности в транспортную среду, методики обучения детей и подростков безопасному применению СИМов, риски автоаварий с участием несовершеннолетних водителей и т.д.

Для дополнительного стимулирования, наиболее активные участники форума поощрены сувенирной и канцелярской продукцией с символикой Госавтоинспекции.

Наиболее интересные и рациональные предложения по компетенции направлены в исполнительные и законодательные органы региона, министерство образования, краевую комиссию по обеспечению безопасности дорожного движения для рассмотрения и последующего внедрения в профилактическую деятельность по предупреждению аварийности и формированию культуры на автодорогах Ставрополя.

Обязательным условием привлечения интереса к обсуждаемым темам на форуме стало активное участие представителей средств массовой информации, которые дополнительно «подогревали» интерес общества к событиям форума. Трансляция мероприятий осуществлялась на всех доступных медиа-ресурсах Госавтоинспекции, в социальных сетях, на личных страничках спикеров, а также на информационных площадках органов образования региона, потенциально привлекая к участию в последующих форумах представителей молодежи Ставрополя и других регионов России.

Об эффективности проводимых мероприятий и заинтересованности участников форума «Машук» в формировании транспортной культуры на дорогах страны можно судить по общению спикеров и молодежи, которое продолжилось после завершения официальной части мероприятий. Госавтоинспекция Ставропольского края в 2026 году планирует продолжить взаимодействие с организаторами и участниками форума по вопросам продвижения в молодежной среде повестки безопасного и законопослушного поведения на дорогах.

Т.Б. Лапина,
заместитель начальника отдела ОАРИПБДД
Управления Госавтоинспекции УМВД России
по Новгородской области,
подполковник полиции

Формирование семейных ценностей

Ежегодно на дорогах России погибают, получают увечья и травмы в результате дорожно-транспортных происшествий¹ юные участники дорожного движения. Почти в каждом втором случае дети страдают из-за несоблюдения Правил дорожного движения² водителями транспортных средств.

Нередко виновниками происшествий становятся самые близкие им люди – родители, которые по всем мыслимым немислимым законам жизни должны больше всех заботиться о детях и оберегать их от опасностей.

Ведь именно семья и семейные традиции – это важнейший фундамент, на котором строится жизнь человека. Все, что ребенок с первых дней узнаёт от своих родителей, становится системой ценностей, на основе которых формируются его дальнейшие действия.

Несоблюдение правил дорожного движения родителями является фактором риска, ставящим под угрозу жизни детей, которые уже запечатлели в памяти – как авторитетный для них человек нарушает установленные законом требования.

В целях информирования родителей о значимости родительской помощи в координации действий ребенка на дороге, системности при выработке в сознании подрастающего поколения правильных установок при участии в дорожном движении Управлением Госавтоинспекции УМВД России по Новгородской области принято решение провести в Год семьи, в 2024 году, на территории Новгородской области социальную кампанию «Культурный код ПДД – семейная ценность»³, в рамках регионального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные качественные дороги».

Старт Кампании ознаменовался анонсирующей пресс-конференцией с участием начальника Управления Госавтоинспекции УМВД области полковника полиции В.Ю.Гаврилова, сенатора Федерального Собрания Российской Федерации Е.В. Писаревой, уполномоченного по правам ребенка в Новгородской области Т.А. Ефимовой,

1 Далее – «ДТП».

2 Далее – «ПДД».

3 Далее – «Кампания».

директора Института изучения детства, семьи и воспитания Н.В. Агре, а также представителей министерств образования и здравоохранения области, родительской общественности и семейного психолога, а также более 400 родителей (законных представителей).

Об идее создания, целях и задачах проекта аудиторию проинформировал главный государственный инспектор безопасности дорожного движения по Новгородской области Виктор Юрьевич Гаврилов. Остановившись на основных причинах ДТП с участием детей в регионе, руководитель новгородской Госавтоинспекции отметил вину взрослых участников дорожного движения в травмировании самой уязвимой категории.

Идею важности объединения совместных усилий в деятельности по сохранению детских жизней на дороге поддержали и участники мероприятия - директор Института изучения детства, семьи и воспитания Н.В.Агре, сенатор Российской Федерации Е.В.Писарева, первый заместитель министра образования Новгородской области Н.Г. Уральская и Внештатный детский травматолог-ортопед министерства здравоохранения Новгородской области Д.В. Лобко.

После официальной части мероприятия родители и дети прошли 7 точек активности, направленных на различные аспекты дорожной безопасности: мероприятие «Вопрос-ответ» с заместителем начальника Управления Госавтоинспекции УМВД области П.В.Макаровым; мероприятие с Уполномоченным по правам ребенка в Новгородской области Т.А. Ефимовой – «Островок безопасности» (обсуждение роли родителей в вопросах обеспечения дорожной безопасности детей, разъяснение правовых аспектов при нарушениях ПДД несовершеннолетними участниками дорожного движения); мероприятие с психологом, руководителем фонда «Звездный порт» Т.Н. Черновой («Как «Зона ближайшего развития» формирует безопасное поведение детей»); 4 интерактивные локации – мастер-классы по изготовлению световозвращающих элементов, оказанию первой помощи пострадавшим в ДТП и обучающие тренинги на площадке мобильного автогородка.

Начальным и завершающим этапом Кампании стало знаковое событие: медиафасад телебашни Новгородского областного радиотелевизионного передающего центра, являющейся одной из достопримечательностей Великого Новгорода, засветился архитектурно-художественной подсветкой с бегущей строкой «Культурный код ПДД – семейная ценность». В течение нескольких дней социальная реклама, размещенная на высоте 150 метров, наглядно напоминала жителям и гостям города о соблюдении ПДД и важности быть примером законопослушного поведения на дороге для подрастающего поколения.

Кампания «Культурный код ПДД» объединила вокруг вопроса профилактики и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма представителей различных сфер – музыкантов, журналистов, писателей и спортсменов. Так, в социальных сетях были размещены обращения о важности соблюдения правил дорожного движения и призывы о сохранении детских жизней на дороге от представителей всемирноизвестного музыкального коллектива «Хор Турецкого», финалиста проекта «Голос. Уже не дети» Ивана Кургалина, российского военного корреспондента «Первого канала» Марьяны Наумовой, борца классического стиля, трёхкратного победителя Олимпийских игр и сенатора Российской Федерации Александра Карелина, автора детективных романов, детских и кулинарных книг Дарьи Донцовой.

При содействии представителей органов управления образованием, здравоохранения и других заинтересованных организаций и ведомств сотрудники Госавтоинспекции использовали многочисленные коммуникационные каналы для проведения почти 600 информационно-пропагандистских меропр⁴, ориентированных на родительскую общественность.

В местах сосредоточения всех категорий участников движения, включая автошколы, автотранспортные предприятия, многофункциональные центры, учреждения здравоохранения, библиотеки и образовательные организации, прошла разъяснительная работа с гражданами.

В рамках Кампании проведены информационные, профилактические мероприятия, акции: «Безопасность в отражении», направленная на популяризацию использования световозвращающих элементов пешеходами в условиях недостаточной видимости; «Самый важный на дороге», направленная на снижение ДТП с участием детей-пассажиров, повышение информированности участников дорожного движения об актуальных вопросах обеспечения безопасности дорожного движения, связанных с необходимостью использования детских удерживающих устройств и ремней безопасности при перевозке детей в салоне автомобиля; «Пешеходная безопасность», направленная на формирование законопослушного поведения пешеходов в транспортной среде.

В рамках акций «Пешеходная безопасность» и «Безопасность в отражении», направленных на предупреждение аварийности с участием пешеходов, «родительские патрули» выступили организаторами мероприятий по контролю за соблюдением родителями и детьми ПДД по пути следования в образовательные организации – пешеходам и водителям

4 Далее – «ИП-мероприятия».

напомнили о первостепенной роли родительской помощи в координации действий ребенка на дороге.

Во время пешеходных экскурсий для изучения детьми безопасных маршрутов движения «дом-школа-дом» сотрудники Госавтоинспекции совместно с педагогами рассказали об основах безопасного поведения на дорогах, в том числе о видах пешеходных переходов, дорожных знаков и разметки, обозначающих переходы, обсудили ситуации обманчивой безопасности (дорожные ловушки).

Активизации деятельности родительского сообщества способствовали спортивно-развлекательные мероприятия, направленные на формирование семейного тренда на безопасное участие в дорожном движении. Так, в Великом Новгороде, Новгородском и Боровичском районах территории дошкольных и общеобразовательных организаций стали местом проведения интерактивных квест-игр «Семейные старты безопасности». Спортивные локации наглядно показали роль родительской помощи в обучении ребенка дисциплине на дороге и авторитета взрослых участников дорожного движения в глазах детей.

В рамках данных мероприятий на тематических станциях, посвященных изучению навыков грамотного поведения пешеходов в транспортной обстановке, – «Безопасный переход», «Собери дорожный знак и объясни его значение», «Безопасный маршрут «дом-школа-дом» – взрослые вместе с детьми закрепили алгоритм действий при переходе проезжей части дороги, значение технических средств регулирования дорожного движения и научились прокладывать безопасный путь.

С видами пассивных средств защиты и правилами их эксплуатации участники семейного мероприятия познакомились на точке активности «Самокатом управляю, ПДД соблюдаю!». При помощи специально подготовленной площадки участники продемонстрировали навыки управления средством индивидуальной мобильности, а вместе с организаторами – сотрудниками Госавтоинспекции и волонтерами ЮИД – проанализировали ошибки и смоделировали правильные действия в различных дорожных ситуациях. В ходе спортивной эстафеты по ПДД команды преодолели полосу препятствий, проявили внимательность, сплоченность, знание дорожных знаков и сигналов светофора.

Более 100 родительских собраний прошли в формате тренингов по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма с изучением осознанных и неосознанных факторов риска в дорожном движении. На встречах взрослым продемонстрировали видео-интервью с их детьми на тему соблюдения дорожных правил. В своих ответах ученики младшего звена опирались на опыт родителей, который является для них ключевым образцом и формирует их систему взглядов и ценностей.

Положительные результаты взаимодействия детей и родителей в вопросах безопасности дорожного движения продемонстрировал областной конкурс «Культурный код ПДД – семейная ценность». В двух этапах конкурса приняли участие почти 300 человек по 5 тематическим номинациям, которые отразили значение института семьи в привитии подрастающему поколению навыков безопасного поведения на улицах и дорогах. Более сотни рисунков, видеороликов и стикеров показали пример законопослушной ячейки общества, где каждый знает и соблюдает правила дорожного движения. Победителей и призеров в самом сердце Великого Новгорода наградил начальник Госавтоинспекции области Виктор Гаврилов совместно с экспертным жюри.

К встречам с кандидатами в водители, направленным на профилактику аварийности с участием автомобилистов, водительских стаж которых не превышает 2-х лет, подключились не только автоинспекторы, но и представители медицины и общероссийской общественной организации ВОА.

На площадках медицинских организациях (детских поликлиник, амбулаторий и аптечных пунктов) посетители знакомились с рекомендациями по правилам поведения в транспортной среде в статусе пешеходов и подбору детской удерживающей системы для обеспечения безопасности ребенка-пассажира во время автомобильной поездки, а также по формированию у юных участников дорожного движения культуры безопасного поведения на улицах и дорогах.

Тренинги в женских консультациях и детских поликлиниках Великого Новгорода, Новгородского и Валдайского районов, вовлекли в изучение правил перевозки юных пассажиров в салонах транспортных средств не только будущих мам, но и всех членов их семей.

В качестве ежедневного напоминания о необходимости соблюдения ПДД информационные стенды специализированных медицинских организаций пополнились плакатами по профилактике факторов дорожного риска, а тематические листовки и памятки вручались посетителям во время приема вместе с рецептами врача.

Инфографика по обеспечению безопасного участия в дорожном движении размещалась в торговых центрах, веломаркетах, автосалонах, АЗС в рамках проведения ИП-мероприятий, направленных на профилактику нарушений ПДД водителями вело- и мототранспорта, средств индивидуальной мобильности, информирование взрослых и детей о рисках, связанных с управлением транспортными средствами, и необходимости контроля за детьми со стороны взрослых, а также мерах безопасности при их управлении.

Проводниками идеи повышения роли семьи в привитии навыков безопасного поведения на дорогах стали сотрудники областных

библиотек. Ежедневно вместе с книгами и журналами посетители читальных залов получали памятки с рекомендациями по правилам безопасности для пешеходов, разъясняющие важную роль родителей при выработке в сознании подрастающего поколения правильного ориентира в дорожном движении.

Взаимодействие в проведении профилактической акции «Начни движение БЕЗопасно» оказали сотрудники аптечных пунктов, которые при-влекли внимание местных жителей к вопросу недопустимости управления транспортными средствами в нетрезвом, болезненном или утомленном состоянии.

Для эффективного обучения детей школьного возраста правилам безопасного поведения на улицах и дорогах сотрудники Госавтоинспекции области совместно с педагогическим сообществом внедрили элементы изучения ПДД в профильные дисциплины – уроки физики, английского языка, физической культуры и технологии.

На уроках физической культуры через формат эстафет и подвижных игр дети почувствовали себя в роли пешеходов и водителей двухколесных транспортных средств, во время тематических заданий закрепили знания назначения дорожных знаков, сигналов светофорных объектов. Выполнив ряд физических упражнений, дети получили заряд энергии, положительные эмоции и настроились на безопасное участие в дорожном движении, на технологии– испекли кулинарные блюда в стилистике дорожной безопасности и с лозунгами Кампании, на уроках физики и английского языка помогли обучающимся рассмотреть процесс освоения дорожной грамоты через вычисления силы трения, тормозного пути и тематические упражнения на произношение иностранных слов.

С учетом анализа аварийности одним из ключевых направлений социальной кампании «Культурный код ПДД» стало обеспечение дорожной безопасности людей преклонного возраста, которые наглядным примером передают семейные ценности и навыки соблюдения дорожных правил представителям младшего поколения.

В частности, в рамках губернаторского проекта «Активное долголетие», направленного на развитие социальной активности и повышение качества жизни жителей «серебряного» возраста, в областном центре площадь Победы-Софийская стала площадкой фестиваля для активных новгородцев, занимающихся скандинавской ходьбой. На встрече сотрудники Госавтоинспекции совместно с ЮИДовцами обратили внимание пожилых людей на обеспечение собственной безопасности на дороге, концентрацию внимания при участии в дорожном движении, переходе проезжей части только в установленных местах и использование пассивных средств защиты в темное время суток. Также каждому участнику фестиваля вручили и подобрали наиболее

подходящие места для размещения световозвращающих элементов на рюкзаках, верхней одежде и спортивном инвентаре.

Комплекс мер, проводимых в рамках кампании «Культурный код ПДД», стал эффективным инструментом по сокращению основных показателей аварийности, в том числе ДТП с участием детей и подростков в возрасте до 16 лет, пешеходов и нетрезвых водителей.

Участники мероприятий делали фотографии с разработанными для Кампании тематическими постерами со слоганами, призывающими помнить о несовершеннолетних участниках дорожного движения.



Т.Л. Лялюшкина,
старший инспектор по особым
поручениям отдела ОАР и ПБДД
Управления Госавтоинспекции УМВД России
по Костромской области,
подполковник полиции

**Участие представителей студенческих,
молодежных и волонтерских движений в проведении работы
по профилактике дорожно-транспортного травматизма**

В последние годы наблюдается существенное распространение масштабов использования различных транспортных средств как в профессиональных, так и в личных целях. Данная тенденция порождает формирование новых вызовов и угроз в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, для борьбы с которыми особое значение приобретает профилактика противоправного поведения, поскольку от эффективности указанной деятельности во многом зависит распространение противоправного поведения среди участников дорожного движения.

Комплексный характер пропаганды безопасности дорожного движения в настоящее время обеспечивается не только за счет разнообразия применяемых средств и форм, но и за счет разнообразия субъектов, вовлекаемых в данную деятельность.

Становится важным увеличение человеческих ресурсов, участвующих в проведении профилактико-предупредительных мероприятий. Вовлечение общественных институтов (общественные объединения, студенческие, молодежные организации, волонтерские движения) в решение вопросов обеспечения безопасности позволяет существенно расширить и разнообразить спектр мероприятий по дорожной безопасности и повысить их эффективность.

Правовой основой взаимодействия подразделений Госавтоинспекции, и органов внутренних дел в целом, с общественными объединениями, волонтерскими (добровольческими) организациями является совокупность нормативных правовых актов:

- международные нормативные правовые акты, устанавливающие базовые принципы осуществления общественной, волонтерской деятельности, на основе которых государство формирует свое национальное законодательство;

- федеральные нормативные правовые акты, в которых закреплён понятийный аппарат, порядок создания и функционирования общественных объединений, волонтерских (добровольческих) органи-

заций, также фрагментарно встречаются нормы, раскрывающие отдельные аспекты взаимодействия органов внутренних дел с общественными, волонтерскими (добровольческими) организациями;

- подзаконные нормативные правовые акты;

- региональные и муниципальные нормативные правовые акты (Закон Костромской области от 01.04.2013 N 347-5-ЗКО «Об участии граждан в охране общественного порядка на территории Костромской области» (принят Костромской областной Думой 21.03.2013), Постановление Администрации города Костромы от 08.10.2014 N 2628 «Об утверждении Порядка предоставления меры социальной поддержки в виде частичной компенсации расходов на оплату жилых помещений и коммунальных услуг гражданам, являющимся членами народной дружины и принимающим в ее составе участие в охране общественного порядка на территории города Костромы»).

Ежегодно сотрудниками Госавтоинспекции Костромской области совместно с представителями общественных организаций, в том числе правоохранительной направленности, молодежных объединений, волонтерами проводится более 400 мероприятий, в том числе большой комплекс мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Одним из примеров участия студенческого сообщества в проведении таких мероприятий является проектная деятельность. Так, в рамках реализации проекта по учебной дисциплине «Социально-культурное проектирование» студенты 2 курса Юридического института имени Ю.П. Новицкого Костромского государственного университета под руководством доцента кафедры гражданско-правовых дисциплин Ирины Палюиной при участии сотрудников Управления Госавтоинспекции УМВД России по Костромской области подготовили и провели для старшеклассников практико-ориентированные занятия «Гайд для будущих водителей». Осуществив мониторинг знаний школьников по безопасности дорожного движения путем тестирования, студенты ознакомили учащихся 10-х классов с «Гайдом для будущих водителей» – пошаговой инструкцией, как стать грамотными и правопослушными автомобилистами. В ходе занятий старшеклассники познакомились с основными понятиями, определенными Правилами дорожного движения Российской Федерации, значением и видами дорожных знаков, процессом становления водителя: обучение, получение водительского удостоверения, регистрация транспортных средств, подготовка автомобиля к поездке, использование ремней безопасности, действия на месте дорожно-транспортного происшествия, оформление ДТП по европротоколу. Особое внимание организаторы мероприятий уделили видам ответственности за совершение нарушений в сфере безопасности дорожного движения.

Волонтеры – студенты 4-го курса Института педагогики и психологии КГУ приняли участие в региональной акции «Пятница безопасности» по теме «Безопасность пассажиров». После предварительно проведенного сотрудниками Госавтоинспекции инструктивного занятия, волонтеры выступили руководителями «Минутки безопасности», участниками которых одновременно стали более 400 юных костромичей. Отвечая на вопросы волонтеров, школьники продемонстрировали свои знания требований по перевозке юных пассажиров в легковом автомобиле и пассажирском автобусе. Руководители занятий разъяснили ребятам правила использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств, поведения в общественном транспорте, а также алгоритм действий при переходе проезжей части после выхода из автобуса.

Представители студенчества активно участвуют в осуществлении деятельности, направленной на формирование у участников дорожного движения стереотипов безопасного поведения на дороге.

Студенты Костромского государственного университета приняли активное участие в создании цикла тематических телевизионных программ «Безопасное движение. Регион44» совместного проекта Госавтоинспекции Костромской области и ОТРК «РУСЬ» по пропаганде культуры поведения участников дорожного движения разных возрастных категорий.

Активными волонтерами при проведении мероприятий по безопасности дорожного движения являются студенты профессиональных образовательных организаций, осуществляющих подготовку водителей (например: ОГБПОУ «Костромской автодорожный колледж», ОГБПОУ «Костромской автотранспортный колледж»).

Более 10 лет в ОГБПОУ «Костромской автодорожный колледж» создан волонтерский отряд «Дорожный патруль». В течение учебного года ребята проводят информационно-разъяснительные занятия и практикумы по безопасности дорожного движения с воспитанниками детских садов, школ, а также со студентами своего колледжа. Так, в рамках социальной кампании «Дети. Лето. ПДД.» (май-июнь 2024 года) госавтоинспекторы совместно с участниками волонтерского отряда «Дорожный патруль» в парках г. Костромы провели большую разъяснительную работу со взрослыми и юными жителями города, передвигающимися на велосипедах и средствах индивидуальной мобильности. Кроме того, данный волонтерский потенциал используется при проведении профилактических мероприятий, направленных на предупреждение дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов.

Взаимодействие с членами мотосообществ является одним из перспективных направлений сотрудничества, направленного на предупреждение ДТП с участием водителей мототранспортных средств,

воспитание правопослушного поведения у будущих и начинающих водителей, а также предупреждение управления мототранспортом несовершеннолетними.

В г. Кострома сотрудниками Госавтоинспекции совместно с мотосообществами областного центра более 5 лет организуется активная целенаправленная работа. В преддверии открытия мотосезона уже традиционными стало проведение ряда совместных мероприятий, акций.

Одним из них является ежегодная мото-конференция. В 2024 году её участниками стали более 150 представителей различных мотосообществ г. Костромы и Костромского района. В рамках встречи за активную работу в области пропаганды безопасности дорожного движения и сотрудничество с Государственной инспекцией безопасности дорожного движения Костромской области в сфере профилактики дорожно-транспортного травматизма ряду представителей мотосообществ сотрудники Госавтоинспекции вручили благодарственные письма. Автоинспекторы региона рассказали о планируемых совместных мероприятиях, направленных на профилактику дорожных происшествий с участием водителей мототранспорта, привели цифры статистики ДТП. На мото-конференции прозвучало много вопросов по организации движения на дорогах города и области, об ответственности мотоциклистов за нарушения ПДД, правилам перевозки детей и движения на СИМ, на которые участники встречи получили исчерпывающие ответы. Представитель Центра медицины катастроф провел с мотоциклистами практический тренинг, в рамках которого напомнил алгоритм оказания первой помощи пострадавшим в ДТП, порядок выполнения реанимационных мероприятий. Мероприятие в прямом эфире транслировалось в сообществе «МотоКострома» социальной сети «ВКонтакте».

Следующим ежегодным мероприятием является совместная информационно-пропагандистская акция «Внимание: мотоциклисты!», направленная на привлечение внимания водителей всех категорий автотранспорта к появляющимся на дорогах мотоциклистам и другим водителям двухколесной техники.

Уже три года подряд на площадке Костромского автодорожного колледжа проводится «Мото-Класс». Организаторами мероприятия являются Управление Госавтоинспекции УМВД России по Костромской области, ресурсный центр автотранспортного профиля профессиональных организаций региона, Костромское отделение Федерации МотоДжимханы. В 2024 году участниками мини-соревнования по МотоДжимхане стали опытные мотоциклисты, учащиеся Юношеской автошколы и студенты 8 колледжей областного центра. В рамках мероприятия юные и взрослые костромичи смогли посетить выездную выставку раритетной и современной мототехники, а также мастер-класс

по оказанию первой помощи и проведению искусственной вентиляции легких, который провели студенты и преподаватели Костромского областного медицинского колледжа им. С.А. Богомолова, используя манекен-симулятор. Кроме самих участников, соревновались и команды поддержки. Все призерам и победителям вручены дипломы и ценные подарки. В 2025 году участниками мероприятия наряду с опытными мотоциклистами, станут обучающиеся пяти юношеских автошкол, открытых на базе ОГБПОУ «Костромской автодорожный колледж» и в его Макарьевском филиале, ОГБПОУ «Костромской автотранспортный колледж», ОГБПОУ «Буйский техникум железнодорожного транспорта», ОГБПОУ «Шарьинский политехнический техникум».

Работа с волонтерами позволяет сформировать законопослушное поведение, установку на соблюдение ПДД как у самих волонтеров, так и у лиц, с которыми осуществляются профилактические мероприятия.

Благодаря представителям общественных организаций, молодежных объединений, студенческого сообщества, значительно увеличивается количество представителей целевой аудитории, привлеченной к профилактической деятельности Госавтоинспекции.

А.И. Борисова,
заместитель начальника отдела ООАР и ПБДД
Управления Госавтоинспекции УМВД России
по Тюменской области,
полковник полиции

Формы взаимодействия со СМИ и работы в сети Интернет в период проведения социальных кампаний и мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма

Госавтоинспекция Тюменской области активно взаимодействует со средствами массовой информации и работает в сети Интернет в период проведения социальных кампаний, мероприятий по предупреждению детской аварийности на дорогах.

На средства федерального проекта «Безопасность дорожного движения» выходят:

- телепрограммы «Перекресток72» и «Тюмень в движении» хронометражем 10 минут каждая, на четырех телеканалах, периодичностью 2 раза в месяц;

- радиопрограмма «Дорога домой» на двух радиостанциях периодичностью один раз в неделю в прямом эфире с участием двух-трех собеседников из разных ведомств с участием одного из руководителей Госавтоинспекции. Для участия приглашаются Главный федеральный инспектор по Тюменской области, руководители дорожной отрасли, органов образования, Уполномоченный по правам ребенка, представители Правительства региона и Администрации г. Тюмени, преподаватели автошкол, депутаты, представители общественности.

Заключены контракты с двумя информационными агентствами, еще одно ставит эту информацию по договоренности с нами в рамках сотрудничества, размещая предоставляемую информацию в информационной ленте, в специализированных разделах, а также в двух соцсетях.

В рамках региональной программы «Повышение безопасности дорожного движения» выходят:

- радиопрограмма, состоящая из репортажных материалов,
- детская обучающая телевизионная программа «Зебра»,
- телепрограмма «По тормозам!» хронометражем 4 минуты, три раза в неделю, которую снимают, пишут и озвучивают сотрудники пропаганды безопасности дорожного движения.

В период проведения социальных кампаний задействуются все эти средства массовой информации, а также аккаунты Госавтоинспекции Тюменской области в социальной сети ВКонтакте, где более

23 тысячи пользователей и в мессенджере Телеграмм, где более 8 тысяч пользователей.

Направленность социальных кампаний определяется исходя из анализа аварийности, в том числе с участием детей. В Тюменской области более 80-ти процентов ДТП с детьми происходит по вине взрослых водителей, почти 50% - с участием детей-пассажиров, поэтому призывы и лозунги социальных кампаний направлены большей частью к взрослым – родителям, водителям, педагогам, молодежи и т.д.

В целях возможности осуществления массированного информационного воздействия на участников дорожного ход социальных кампаний, акций и мероприятий, сформирован так, чтобы в определенный день каждое территориальное подразделение провело акцию на заявленную тему, чтобы в течение дня вся информация последовательно размещалась в региональных аккаунтах Госавтоинспекции.

Например, с июня по август 2024-го года прошло комплексное мероприятие «Безопасное лето», направленное на снижение детской аварийности. В его рамках с 20 июня по 5 июля проведена социальная кампанию #ДорогиБезДТП. Кроме того, в рамках мероприятия «Безопасное лето» определены отдельные дни: 2 раза #ТрезваяПятница, 3 раза – День СИМ-безопасности, 3 раза межведомственные акции на федеральных дорогах #ТрассыБезДТП, 3 раза областные Дни #СемьяСоблюдаемПДД. Это позволяет в течении суток в постоянном режиме размещать информацию на одну тему из разных подразделений Госавтоинспекции Тюменской области, усиливая информационное воздействие.

Для расширения географии размещения информации, а также для усиления значимости проводимых мероприятий, в каждой акции принимают участие руководители подразделений Госавтоинспекции, либо их заместители, командиры строевых подразделений, а также приглашенные лица: Главы муниципальных образований, от городов и районов, до сельских поселений, общественные деятели, известные спортсмены, депутаты.

Со всеми участниками мероприятий записываются короткие ролики-призывы к безопасности той или иной группы участников дорожного движения, которые потом вместе с фото и информацией размещаются в аккаунтах Госавтоинспекции, в аккаунтах всех гостей и участников и группах, которые они представляют: администрация района, общественные паблики района и т.д. Таким образом расширяется диапазон освещение мероприятий.

Для проведения мероприятий для всех территориальных подразделений Госавтоинспекции региона на средства региональной программы «Повышение безопасности дорожного движения»

Управлением Госавтоинспекции изготавливаются специальные плакаты или аншлаги. На бумажных плакатах лидеры общественного мнения имеют возможность написать свое обращение, воззвание, сделать с ним фото и разместить в соцсетях. Для участников дорожного движения изготавливаются пластиковые таблички с различными призывами и хештегами многоразового использования: одинаковые воззвания демонстрируют в разных городах и районах, все это складывается в цельную картину и усиливает эффект массовости и значимости проводимой кампании.

Совместно с Департаментом по общественным связям и молодежной политике Правительства Тюменской области в 2024-м году реализован информационный проект по безопасности детей на дорогах, в его рамках за 3 месяца проведены 12 выездных брифингов по различным аспектам безопасности дорожного движения с участием руководителей Управления Госавтоинспекции Тюменской области, Уполномоченного по правам ребенка в регионе, руководителей департаментов Администрации г. Тюмени, депутатов, руководителей региональной комиссии по делам несовершеннолетних и их прав, медицинских работников и т.д. Проект был распространен на межмуниципальные подразделения Госавтоинспекции Тюменской области: брифинги и мероприятия совместно со СМИ проходили одновременно в ряде городов и районов, что позволило в разы увеличить информационное воздействие на определенные категории участников дорожного, а также пользователей определенных аккаунтов в социальных сетях. В итоговом мероприятии проекта, которое прошло в центре Тюмени в преддверии 1 сентября приняли участие 10 депутатов Тюменской областной Думы, Уполномоченный по правам ребенка в регионе, Главный федеральный инспектор по Тюменской области, представители общественности.

Аккаунт Госавтоинспекции Тюменской области в мессенджере Телеграм в настоящее время является главным источником информации по безопасности дорожного движения, распространяемой в средства массовой информации, различные паблики и аккаунты. На аккаунт подписаны все СМИ региона, представители федеральных СМИ, СМИ городов и районов Тюменской области. Здесь, в первую очередь, публикуется оперативная информация, в том числе с мест ДТП, в том числе комментарии начальников подразделений Госавтоинспекции региона.

Учитывая, что информация, размещаемая в аккаунте Госавтоинспекции Тюменской области в мессенджере Телеграмм мгновенно распространяется в другие СМИ и паблики, большое значение имеет качественный информационный контент, видеоконтент и фото. Не всегда сотрудники пропаганды, имеющие навыки проведения фото и видеосъемки, могут участвовать во всех мероприятиях, задержаниях,

выезжать на место ДТП и т.д. С целью возможности формирования качественного контента периодически проводятся обучающие занятия с руководителями подразделений Госавтоинспекции о том, как записать комментарий с места ДТП, как и в каком объеме необходимо снимать фото-видео с места ДТП для дальнейшего размещения в аккаунтах. В постоянном режиме проводятся занятия с сотрудниками ДПС, на которых пропагандисты учат их правильно снимать фото и видео всех задержаний и резонансных моментов, которые необходимо освещать.

Для удобства и привлечения зрительного внимания к тому или иному контенту, изготовлена инфографика хронометражем 7-15 секунд на различные темы: «Ограничение движения», «Сплошная проверка», «Несовершеннолетний водитель», «Я – водитель», «Платите штрафы вовремя», «Ребенок идет в школу», «Везу ребенка в школу», «Везу ребенка правильно», «Скорость», «Пешеходы», «Трассы без ДТП», «Останови пьяного – спаси жизнь» и другие.

Ряд инфографики постоянно пополняется с каждой социальной кампанией. У начальника Управления Госавтоинспекции Тюменской области есть своя инфографика, она используется, когда руководитель от «первого лица» в аккаунте Госавтоинспекции высказывается на ту или иную тему.

Для привлечения внимания пользователей аккаунта в Телеграм и увеличения их числа постоянно размещается информация, вызывающую общественный резонанс: о привлечении к ответственности злостных должников, задержанных с помощью ПК «Паутина», водителей, видеоролики с нарушениями которых размещены гражданами в соцсетях. В летнее время размещается информация о фактах привлечения подростков, задержанных за управления мототехникой без водительских удостоверений.

Регулярное размещение информации о задержании пьяных водителей: с указанием возраста, употребляемых спиртных напитков, маршрута поездок позволяет привлекать внимание общественности к теме пьяного вождения. Информация и фото в круглосуточном режиме направляется сотрудниками ДПС. Информация носит резонансный характер, и вызывает множество репостов.

В рамках информационной работы по противодействию пьяному вождению в аккаунтах Госавтоинспекции Тюменской области размещаются видеоматериалы с каждой «сплошной проверки» водителей на трезвость, в том числе, видеокomentarии руководителей подразделений Госавтоинспекции, руководителей органов власти, лидеров общественного мнения, участвующих в «сплошных проверках».

Ежедневно в Телеграм по утрам размещается рубрика «Школьный час». «Школьный час» - форма работы подразделений Госавтоинспекции Тюменской области по предупреждению детской

аварийности во время пути школьников в образовательные учреждения. Все наряды ДПС, которые несут службу в ночную смену, заканчивают ее дежурством у школ с 7-ми до 8-ми часов утра, когда дети идут или едут в школы, в каникулы у детских садов. Поступление информации обеспечивается каждое утро командиром взвода, фото несения службы автоинспекторами у школ направляется в подразделение пропаганды безопасности дорожного движения, далее в режиме реального времени размещается в аккаунтах Госавтоинспекции с призывами к водителям сбавить скорость, к родителям - обеспечить безопасную перевозку детей.

Для популяризации аккаунта в Телеграм изготовлены наклейки в патрульные автомобили с куар-кодами. Нарушителям инспекторы предлагают подписаться на аккаунт, чтобы иметь постоянный доступ к информации по безопасности на дорогах.

В социальной сети ВКонтакте организовано взаимодействие с администраторами пабликов всех муниципальных образований и местных СМИ. Информация, касающаяся их территорий, размещается в группах, что обеспечивает ее широкое распространение.

О.Ю. Моница,

ведущий научный сотрудник
ФКУ «НЦ БДД МВД России»,
полковник полиции, к.т.н., доцент;

К.П. Абакумов,

старший научный сотрудник
ФКУ «НЦ БДД МВД России»,
подполковник полиции

Искусственный интеллект.

Его приложение в деятельности Госавтоинспекции

«Искусственный интеллект прочно вошел в нашу жизнь». С этой фразы сейчас начинаются официальные тексты, информационные материалы, реклама, студенческие работы, научные исследования, научно-популярные материалы, коммерческие предложения, публикации блогеров и так далее. В зависимости от области приложения искусственный интеллект делает нашу жизнь интереснее, проще, надежнее и безопаснее. Это явление активно входит и в деятельность силовых структур. В настоящее время все чаще обсуждается перспектива применения его возможностей в сфере безопасности дорожного движения, в частности в деятельности подразделений Госавтоинспекции. И здесь важно не поддаваться моде, а понимать адекватность, целесообразность и обоснованность преимуществ и предлагаемых решений.

Несмотря на то, что идея искусственного интеллекта (ИИ) волнует человечество давно, активные научные разработки начаты в середине XX века с периодами возрастающего интереса и временного охлаждения. Сейчас благодаря технологическому прогрессу ИИ-технологии стали реальностью и незаменимыми помощниками. И хотя последствия достижений искусственного интеллекта порой спорны, дальнейшее развитие этой технологии неизбежно.

Поскольку явление новое и сложное для понимания, поэтому вызывает в обществе смешанные чувства по отношению к себе. Но ИИ прочно входит в нашу жизнь, становится ее частью. Отсюда классический вопрос, сформулированный Н.Г. Чернышевским, «Что делать?» [Что делать? Библиотека Всемирной литературы, М.: Художественная литература, 1969.] и варианты ответа: бороться, дружить, использовать, игнорировать...

Конечно, можно принимать информацию на веру — это проще, но влечет некоторые риски, в частности быть обманутым. Разбираться и изучать — труд.

Начнем с того, что человек существо консервативное и это нормально сопротивляться новому, так как это требует усилий. Еще люди обоснованно по своей сути ленивы и бережливы в отношении энергии, которая нужна для выживания, а мозг — самый энергозатратный орган.

Так что же такое ИИ? Попробуем ответить на этот вопрос. Для начала введем необходимые для обсуждения термины.

Искусственный интеллект (англ. Artificial Intelligence (AI)) в глобальном общечеловеческом смысле термин максимально широкий. ИИ — это не инструмент или программа, а отдельное направление компьютерных наук. Кроме научных теорий он включает конкретные технологические практики по созданию программ. ИИ основан на концепте структуры мозга и реализует отдельные навыки или их набор.

Специалисты по ИИ разрабатывают системы, которые анализируют информацию и решают задачи, как запрограммировал человек (это важно понимать). Для этого создаются алгоритмы, которые позволяют компьютеру обрабатывать большие объёмы данных и находить в них закономерности. На основе этих закономерностей он может делать выводы, предсказывать события или принимать решения, заниматься «творчеством». Нужно сделать акцент на том, что ИИ без запроса от пользователя (постановки задачи) сам ничего не делает и не создает, потому что у него нет мыслительного процесса. Еще важно сказать, что ИИ учится на уже имеющихся данных, и фактически «новое» — это некоторая комбинация тех вещей, которые уже существуют.

Примерами технологий ИИ могут быть: голосовые помощники, навигаторы, приложения для здоровья, рекомендательные и образовательные системы, умный дом, автономные транспортные средства и так далее.

В качестве основных направлений отмечаются машинное обучение и нейронные сети, в последнее входят обработка (текстов, данных, изображений, аудио, видео) и моделирование.

Когда речь заходит об использовании ИИ в бизнесе или на производстве, чаще всего имеются в виду нейронные сети.

Архитектура нейросети вдохновлена строением нейрона головного мозга и наличием связей между ними (рис. 1). Внутри каждого ядра закладывается функция, которая принимает данные на вход и выдает результат.

Алгоритмы работают по принципу самообучающейся математической модели, а чаще ее обучают на тестовой выборке большого объема подготовленных материалов. При обучении на основе ответов человека, модель ищет и запоминает зависимости. Выводы могут

быть без следования или по жестко заданным правилам в зависимости от настройки.

Для построения моделей машинного обучения требуются в разных случаях числовые, текстовые, фото, видео, аудио и иные данные. Любые не имеющие заранее заданной структуры или организации данные называют неструктурированными (в той или иной степени).

Наиболее частый тип машинного обучения – это обучение с учителем. Для решения такого рода задач используется обучение на массиве данных, по которым ответ заранее известен.

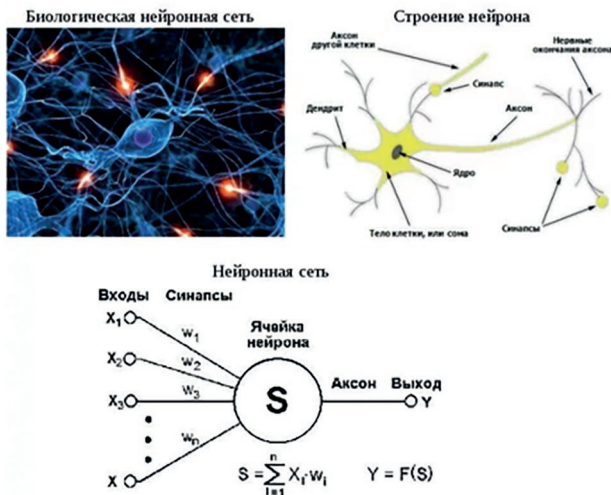


Рисунок 1 - От биологической нейросети к математической модели

Особенностью нейронных сетей является наличие архитектур, подходящих практически под любой формат данных: сверточные нейросети для анализа картинок, рекуррентные нейросети для анализа текстов и последовательностей, автоэнкодеры для сжатия данных, генеративные (порождающие) нейросети для создания новых объектов и т. д.

В то же время практически на все нейросети действует существенное ограничение, заключающееся в отсутствии значительных вычислительных мощностей для обработки большого количества данных (на порядки большее, чем число связей между нейронами в этой сети), необходимых для обучения. Но благодаря тому, что в последнее время объемы готовых для анализа данных значительно выросли, растет и сфера применения.

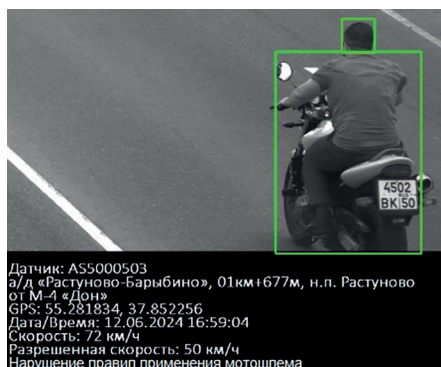


Рисунок 3 – Фиксация перемещения без мототслема

В интересах Госавтоинспекции созданы так называемые «интеллектуальные балки» (рис. 4), о которых уже много написано. Современное развитие техники и программного обеспечения позволили интегрировать в конструктив светосигнальной балки патрульного автомобиля доступные для использования технические средства обеспечения безопасности дорожного движения и видеонаблюдения. Комплекс обеспечивает наблюдение дорожной обстановки на 360⁰, распознавание государственных регистрационных знаков и их автоматическую проверку по базам розыска, выявление признаков административных правонарушений Правил дорожного движения, видео- и аудиорегистрацию внутри патрульного автомобиля с фиксацией лиц, оперативное взаимодействие с инспекторами дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции.



Рисунок 4 – «Интеллектуальная» светосигнальная балка патрульного автомобиля

Интеллектуальная балка использует цифровой двойник (виртуальную копию) улично-дорожной сети (реального материального объекта) для сопоставления с текущим состоянием или действиями участников дорожного движения. Компьютерное зрение применено для распознавания лиц.

Без возможностей, которые предоставляют технологии ИИ, невозможно было бы решить задачу обработки и анализа огромного массива аудио- видеоматериала, полученного в результате применения в деятельности подразделений Госавтоинспекции технических средств фото-, видео- и аудио-регистрации. В ходе несения службы сотрудниками дорожно-патрульной службы формируется видеозаписи, регистрирующие текущую ситуацию с целью последующего просмотра, выявления и пресечения нарушений служебной дисциплины и законности, а также обеспечение личной безопасности сотрудников Госавтоинспекции в процессе реализации своих полномочий. Без технической поддержки анализ многочасовых записей невозможен. В ходе научных исследований создана и обучена нейронная сеть для автоматической идентификации типовых ситуаций в записях видеорегистраторов, используемых сотрудниками Госавтоинспекции. Подробно об этом написано в статье Абакумова К.П., Головкина В.Д. «О применении алгоритмов искусственного интеллекта для анализа записей систем видеонаблюдения Госавтоинспекции» в этом же номере.

В планах применить ИИ-технологии для решения повседневных служебных задач сотрудниками подразделений надзора в дорожной деятельности, а также для анализа дорожно-транспортных происшествий и дорожно-транспортной аварийности (по сути различные задачи).

В «штабной» работе, то есть для повседневных простых рутинных задач, ИИ помогает в части расшифровки телефонных и иных разговоров, записей совещаний, а также генерации идей при правильном запросе пользователя (промта), высвобождая время на более важные дела.

В качестве выводов можно отметить следующее.

Наивно полагать, что новые технологии смогут полностью заменить человека, как «общение» с Алисой несравнимо с душевным разговором с другом. Но многое можно делегировать искусственному интеллекту. А что и как – надо думать, осознанно принимая решение, не забывая об ответственности, особенно когда это касается здоровья, жизни, безопасности людей.

Нейросеть (интеллект искусственный) не заменит живого специалиста, но может подготовить к оптимальному решению, усилить человека, высвобождая время, затрачиваемое на выполнение рутинных операций. При этом наибольший успех возможен при объединении искусственного и естественного интеллекта. Знания и жизненный опыт – это очень разные вещи. И принятые (предлагаемые) ИИ решения часто

выглядят совершенно реалистичными только с точки зрения машины (реализующей алгоритм), а не с нашей.

Веря, что искусственный интеллект представляет собой положительную силу, которая принесет много пользы, следует помнить, что развитие событий не предопределено и всегда следует иметь план на случай случайного или намеренного злоупотребления ИИ-технологиями.

Важно внедрять не ради моды, не доводя до абсурда, а ради качества, системности, как часть культуры. И обязательно с ним нужно научиться работать.

К.П. Абакумов,
старший научный сотрудник
ФКУ «НЦ БДД МВД России»,
подполковник полиции

В.Д. Головкин,
аналитик первой категории
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

О применении алгоритмов искусственного интеллекта для анализа записей систем видеонаблюдения Госавтоинспекции

В настоящее время для комфортного проживания граждан активно используется видеонаблюдение, но в первую очередь оно предназначено обеспечения комплексной безопасности — защиты личности, общества и государства от противоправных посягательств, охраны общественного порядка и профилактики правонарушений.

Современные достижения науки и техники, опыт создания информационных систем, наличие сетей связи и специального оборудования, компьютерные технологии позволяют создавать автоматизированные муниципальные и ведомственные системы.

Развитие цифровой материально-технической базы правоохранительных органов позволяет полиции реализовать право в своей деятельности использовать технические средства, средства аудио-, фото- и видеофиксации при документировании обстоятельств совершения преступлений, административных правонарушений, обстоятельств происшествий, в том числе в общественных местах, а также для фиксирования действий сотрудников полиции, выполняющих возложенные на них обязанности¹.

В Госавтоинспекции системы видеонаблюдения применяются в том числе с целью контроля за исполнением ее сотрудниками государственных функции в области обеспечения безопасности дорожного движения, а организация применения подразделениями Госавтоинспекции для контроля несения службы технических средств фото, видео- и аудиорегистрации, а также учет, хранение и допуск к информации, полученной в результате их применения, в настоящее время регламентирована приказом МВД России от 3 июля 2023 г. № 482².

1 Федеральный закон от 07 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции».

2 Приказ МВД России от 3 июля 2023 г. № 482 «Об организации применения подразделениями Госавтоинспекции для контроля несения службы технических средств фото,

Видеорегистрации подлежат выполнение государственных функций по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения, требований законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения. Это оказание государственных услуг, осуществление надзора за дорожным движением, правоприменительная деятельность, несение службы дежурными частями строевых подразделений, проведение инструктажей перед заступлением на службу нарядов дорожно-патрульной службы (ДПС). Функционал видеорегистраторов позволяет наблюдать за действиями в режиме реального времени, но в основном сформированные и хранимые видеозаписи анализируются по истечении некоторого времени.

Однако эффективному использованию результатов применения систем видеонаблюдения препятствует большой объем подлежащей последующей обработке информации. Так, запись ведется почти 90 тысячами видеорегистраторов с последующим размещением информации на более чем девяти тысячах территориальных серверов объемом более 15 терабайт каждый, что допускает хранение, но делает практически невозможным их полный просмотр и передачу с использованием ведомственных линий связи.

Кроме того, по вполне понятным причинам даже выборочный просмотр в соответствии с административными регламентами по направлениям службы, а также положениями приказа МВД России, определяющего контрольно-профилактическую работу в подразделениях Госавтоинспекции³, весьма затруднителен.

Поэтому решением Министра внутренних дел Российской Федерации генерала полиции В.А. Колокольцева⁴ ГУОБДД МВД России поручено совместно с заинтересованными подразделениями МВД России разработать технические алгоритмы контроля за несением службы сотрудниками ДПС, а также оказанием государственных услуг регистрационно-экзаменационными подразделениями Госавтоинспекции.

Выход видится в применении возможностей искусственного интеллекта для анализа аудиовидеозаписей с целью выявления ситуаций

видео- и аудиорегистрации, а также учете, хранении и допуске к информации, полученной в результате их применения».

3 Приказ МВД России от 03.07.2018 № 420 «О совершенствовании контрольно-профилактической работы в подразделениях Госавтоинспекции территориальных органов МВД России на региональном уровне и признании утратившими силу отдельных положений нормативных правовых актов МВД России».

4 Докладная записка заместителя Министра внутренних дел Российской Федерации от 22 ноября 2021 г. № 5605дсп.

с возможными нарушениями для дальнейшего их изучения и принятия решения сотрудниками или уполномоченными на то лицами.

Во исполнение поручения и в соответствии с требованиями приказа МВД России от 28 апреля 2023 г. № 260 «Об организации научной и научно-технической деятельности в системе МВД России» Научным центром БДД МВД России проведено исследование «Научное обеспечение создания системы сбора, анализа и использования записей систем видеонаблюдения Госавтоинспекции (подготовка материалов к ОКР)», и по его результатам подготовлена заявка с исходными техническими требованиями (ИТТ) на выполнение в 2026-2027 годах опытно-конструкторской работы (ОКР) «Информационно-телекоммуникационная система сбора, анализа и использования аудио- и видеоматериалов со стационарных, автомобильных и носимых комплексов видеонаблюдения (видеорегистрации) Госавтоинспекции (СПО «Видеонаблюдение Госавтоинспекции»)».

Целью создания системы является техническое обеспечение работы по пресечению нарушений служебной дисциплины и законности, а также обеспечение личной безопасности сотрудников Госавтоинспекции в процессе реализации своих полномочий. В ходе создания данной системы планируется решить задачи сбора аудио- и видеоданных на территориальные серверы, доступа к данным по подведомственной сети, создание и обучение нейронной сети для автоматической идентификации типовых ситуаций в записях видеорегистраторов, используемых сотрудниками Госавтоинспекции.

В чем же в данной работе заключаются функции искусственного интеллекта?

В общем виде реализуемая в компьютере нейронная сеть строится по аналогии с работой человеческого мозга, в котором разветвленный отросток нейрона принимает сигналы, преобразует их в ядре и передает нейронам на следующий уровень. То есть получается многослойная система, которая позволяет анализировать информацию.

На этом принципе построено распознавание изображений искусственным интеллектом и происходит следующим образом. Первый слой воспринимает пиксели, то есть те элементарные ячейки с характеристиками, которые находятся на видеокартинке. Информация передается в следующий слой, где определяются градиенты разных цветов данной картинке, то есть фактически определяются границы. На основании этих границ формируется контур объекта, и уже этот контур, он сравнивается с теми элементами, которые получил искусственный интеллект во время обучения и определяет необходимый объект – человек, автомобиль, иной предмет.

Технологии искусственного интеллекта предполагают многие варианты машинного обучения. В нашем случае применяется обучение с учителем.

Для формирования упорядоченных массивов на реальных видеозаписях вручную выделяются обучающие фрагменты (объекты), например, человек (инспектор ДПС, гражданское лицо, сотрудник МЧС, пожарный, дорожный работник), прибор (алкометр, алкотестер), автомобиль, патрульный автомобиль, какой-либо предмет (документы, купюры).



Рисунок 1. Разметка видеоконтента для обучения нейронной сети

Специалистом определяются комбинации распознаваемых объектов в типовых ситуациях, а выявление этих ситуаций в видеофайле и формирование отметок в метаданных⁵, связанных с этим видеофайлом, возлагается на искусственный интеллект. На фрагментах происходит обучение созданной нейронной сети, которая автоматически определяет заданные объекты, объединяемые в типовую ситуацию и формирует метаданные (место, время и другие элементы), по которым можно найти требуемый фрагмент в видеозаписи.

Из всего перечня направлений деятельности Госавтоинспекции, где может быть применена технология распознавания образов с помощью искусственного интеллекта, в качестве первоочередного выбран надзор

⁵ Метаданные – краткая (дополнительная) информация о данных, их структуре, содержании, месте, времени формирования и т.д. Метаданные раскрывают сведения о признаках и свойствах, характеризующих какие-либо данные, позволяющие автоматически искать и управлять ими в больших информационных потоках.

за дорожным движением, следующим — оказание государственных услуг в части приема теоретического и практического экзаменов на право управления транспортным средством.

При проведении исследования по первому направлению проанализировано 5494 видеофайла объемом 413,13 Гб, которые были сформированы персональными (носимыми) и автомобильными видеорегистраторами в ходе несения службы инспекторами ДПС при надзоре за дорожным движением в субъектах Российской Федерации. Для обучения искусственного интеллекта проведена разметка данных (раскадровки видеоряда) — на тысячах изображений выделены 10308 объектов, объединенные в 13 типовых ситуаций (проверка на опьянение, оказание помощи, преследование, задержание, оформление ДТП и т.д.), сформулированы критерии распознавания событий по видеоконтенту и аудиодорожке. Такой обработанный и структурированный массив называют датасет (от англ. dataset). В нём у каждого объекта есть конкретные свойства: признаки, связи между объектами или определённое место в выборке данных. Его используют, чтобы строить на основе данных гипотезы, делать выводы или обучать нейросети. Благодаря этому нейронная сеть сможет в будущем определять, есть ли эти интересующие типовые ситуации в анализируемой видеозаписи или слова (словосочетания) при наличии аудиодорожки.

Для создания и обучения нейронной сети по видеоконтенту использовалась технология «Парадигма», разработанная по заказу Фонда перспективных исследований для решения разнообразных задач видеоаналитики (технического зрения). На вход подаются эталонные изображения, на выходе получается готовый файл с нейронной сетью, который можно использовать на целевом компьютере. При этом процесс полностью автоматизирован — от пользователя не требуются квалификация или компетенции в области искусственного интеллекта.

В ходе тестирования достигнута доля правильных исходов идентификации ряда объектов по видеоконтенту, определяющих ситуацию в соответствии с ГОСТ Р 59898 — 2021 «Оценка качества систем искусственного интеллекта. Общие положения», более 0,9. При этом установлено, что при распознавании типовых ситуаций по видеоконтенту на территориальном сервере в минимальной конфигурации была достигнута скорость почти в 10 раз превышающая скорость формирования записи.

Для анализа материалов по аудиодорожке использовалось программное обеспечение «Медиа-Портал», установленное в инфраструктуре ЦОД МВД России на стенде Главного конструктора ИСОД МВД России.

Технология распознавания ситуаций предусматривала первоначальную детекцию (выделение) речевого сигнала, записанного на аудио- или видеоматериалах. Затем устная речь преобразовывалась

в письменную форму (процедура транскрибации). Далее по ключевым фразам в тексте, например, «дуйте» при выявлении состояния опьянения, классифицировались события в видеоматериалах по заранее заданным признакам, с привязкой к тайм-кодам (времени).

Успешность функции распознавания типовой ситуации определялась качеством преобразования аудиодорожки в текст. Поиск в сформированном текстовом сообщении по ключевым словам и фразам был корректен почти в 100% случаев.

Следует отметить, что от одновременного применения идентификации сценариев по видеоконтенту и аудиодорожке повышается процент правильно идентифицированных ситуаций.

Целесообразно предусмотреть, что в дальнейшем при развитии методов и расширении перечня типовых ситуаций для совершенствования разрабатываемой системы может возникнуть необходимость обучения искусственного интеллекта, что потребует достаточно серьёзных машинных ресурсов, включая графические ускорители. А уже созданная нейронная сеть, планируемая к установке непосредственно на районном уровне, достаточно компактная и малозатратная в отношении оборудования.

На компьютере, который сейчас находится на районном уровне, достигнута скорость обработки, в десять раз превышающая длительность просмотра самой видеозаписи. То есть появилась возможность за единицу времени обрабатывать записи десяти видеорегистраторов, а на более мощных – до 30.

Таким образом, на первом уровне осуществляется сбор информации с персональных, автомобильных и стационарных видеорегистраторов. Помимо видеофайлов на большинстве видеорегистраторов используются так называемые метаданные – служебная информация, которая сопровождает каждый видеофайл и позволяет осуществлять поисковые действия. Первое, что записывается в файле при выдаче видеорегистратора и сохраняется вместе с видеозаписью, это и уникальный номер видеорегистратора, данные инспектора. Осуществляется персонализация. Вторая часть – это данные места и времени осуществления видеозаписи с датчиков GPS-ГЛОНАСС, которые, как правило, интегрируются в системы видеонаблюдения. Возможно включение распознанных государственных регистрационных знаков при интеграции интеллектуальной патрульной системы (светосигнальной балки с элементами фото-видео фиксации) и внесение пометок инспектором в процессе видеозаписи. Далее полученная информация переносится на устройства хранения районных серверов. При существующей организации критерии каталогизации и систематизации (дата, должностное лицо, транспортное средство) обеспечивают оперативный поиск информации по журналу учета

использования технических средств⁶, а содержание записи анализируется визуально в режиме просмотра. Это наиболее затратная по времени и трудоемкая часть, однако, самая важная в системе контроля несения службы.

На оптимизацию этого этапа направлено создание системы обработки уже готовых видеозаписей. Учитывая значительный объем видеoinформации, временные ограничения и существующие технологии, предложено использование возможностей искусственного интеллекта в части применения нейронных сетей для распознавания образов и формирования набора типовых ситуаций с последующим анализом отобранных фрагментов человеком для принятия решения.

Для эффективного анализа необходимо из всей видеозаписи выделять типовые ситуации, которые и предоставляются для просмотра человеку. Ссылки на типовые ситуации, которые присутствуют в видеоряде, предлагается размещать в составе метаданных и хранить на централизованных серверах ведомственной сети.

Расчеты показывают, что можно использовать ведомственную сеть (ИМТС) для поиска и обработки по текстовым метаданным, которые планируется размещать на сервере ИСОД МВД России. При выявлении соответствующего запросу видеофайла, он скачивается с районного сервера для последующего рассмотрения.

Остались нерешенными задачи: создания алгоритма определения стоящего или движущегося транспортного средства; его позиционирование на дороге. Это достаточно сложно, но есть идея использовать для анализа последовательные кадры.

Нетривиальной является задача контроля оказания государственных услуг в части экзаменации. Наиболее интересный для выявления момент, когда экзамен сдан, но при этом кандидатом использовались неразрешенные аудио- или видеосредства, литература, что может быть идентифицировано по неестественным движениям, например, необычные движения пальцами, кивки или повороты головы. Или по той или иной причине нарушен регламент.

Еще проблемнее выявить нарушения при сдаче практического экзамена. В этом случае запись ведется четырьмя синхронизированными камерами, причем одна камера фиксирует приборную панель. И кроме простых ситуаций, когда инспектор вмешивается в управление, но фактически надавил на педаль тормоза, коснулся рулевого управления, предстоит обучить искусственный интеллект анализировать нарушения, которые фиксирует камера, «смотрящая» вперед. Это пересечение сплошной линии дорожной разметки, проезд на запрещающий сигнал светофора, факт превышения скорости.

6 Приказ МВД России от 3 июля 2023 г. № 482.

В настоящее время получены видеозаписи из регистрационно-экзаменационных подразделений Госавтоинспекции, далее они будут обработаны и структурированы в массивы данных (датасет) и использованы для обучения искусственного интеллекта.

Большую озабоченность вызывает значительное количество случаев возбуждения уголовных дел в отношении сотрудников Госавтоинспекции по признакам составов преступлений, предусмотренных статьей 272 УК РФ (неправомерный доступ к компьютерной информации). В материалах отмечается, что имеет место съемка экрана с информацией из служебных баз данных и передача изображения по мессенджерам третьим лицам, что сразу же становится составом статьи 272 УК РФ. И, соответственно, каждый снимок экрана является эпизодом преступной деятельности. Предотвращение таких случаев – еще одна задача, требующая скорейшего решения.

Кроме того, обсуждается идея изучения возможности использования искусственного интеллекта для минимизации человеческого фактора в части воздействия на видеорегистраторы.

Проводимая исследовательская работа, в ходе которой подтверждена возможность использования технологий искусственного интеллекта для анализа и обработки аудио- видеоматериала, полученного в результате применения в деятельности подразделений Госавтоинспекции технических средств фото-, видео- и аудиорегистрации, в том числе в целях выявления фактов нарушения служебной дисциплины сотрудниками, представляется перспективной. И вслед за научными исследованиями стоит задача непосредственной разработки системы. При этом ожидается, что предлагаемые решения, по крайней мере, «облегчат руководителям жизнь» с точки зрения проверки организации несения службы, выполнения возложенных на сотрудников Госавтоинспекции функций. При этом не требуется изменения нормативной правовой базы, так как автоматически выявляется только фрагмент аудиовидеозаписи, а решение по-прежнему принимает должностное лицо. Нейросеть не заменит человека, но может подготовить информацию к оптимальным действиям.

Можно надеяться, что внедрение системы послужит защите самих сотрудников Госавтоинспекции, будет огромнейшим подспорьем для решения задач противодействия совершению нашими коллегами нарушений и должностных преступлений тем самым поспособствует укреплению служебной дисциплины.

ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНАЯ СЛУЖБА

В.В. Тырышкин,

начальник кафедры конституционного и международного права,
Барнаульского юридического института МВД России,
кандидат юридических наук, доцент,
полковник полиции

А.М. Кубясова,

старший преподаватель кафедры АД и АП ОВД
Барнаульского юридического института МВД России,
подполковник полиции

Особенности осуществления надзора сотрудниками ДПС за эксплуатацией средств индивидуальной мобильности несовершеннолетними

Безопасность дорожного движения в Российской Федерации представляет собой динамично развивающуюся сферу, требующую постоянного совершенствования законодательства, инфраструктуры и общественного сознания. Появление новых средств передвижения обуславливает необходимость принятия новых нормативных правовых актов и внесения изменений в уже действующие нормы, касающиеся их безопасного передвижения по дорогам Российской Федерации.

В последние годы наблюдается значительный рост популярности средств индивидуальной мобильности¹, таких как электросамокаты, сигвеи, моноколеса и гироскутеры. В связи с простотой их эксплуатации, мобильностью и доступностью эти устройства становятся все более привлекательными для молодежи, в том числе несовершеннолетних. Кроме того, следует отметить, что в настоящее время СИМ из популярного развлечения превратились в самостоятельные средства передвижения. Особую доступность данные средства получают в связи с развивающимся с каждым годом сервисом аренды электросамокатов (кикшерингом). Однако с увеличением числа пользователей СИМ возникает необходимость в более тщательном надзоре со стороны Госавтоинспекции МВД России, в частности сотрудников дорожно-патрульной службы². В данной статье будут рассмотрены особенности осуществления надзора за эксплуатацией СИМ несовершеннолетними, а также проблемы в данной сфере и их возможные решения.

1 Далее – «СИМ».

2 Далее – «ДПС».

На сегодняшний день правовая база, регулирующая использование СИМ, остается недостаточно разработанной. В частности, отсутствуют четкие правила и нормы, касающиеся эксплуатации СИМ, особенно в отношении несовершеннолетних. Это создает сложности как для лиц, эксплуатирующих СИМ, так и для сотрудников ДПС в осуществлении контроля и надзора за их использованием. Важно отметить, что несовершеннолетние пользователи СИМ часто не осознают потенциальные риски и последствия своих действий на дороге, что влечет за собой опасность как для них самих, так и для других участников дорожного движения.

Действующие Правила дорожного движения³ причисляют СИМ к «транспортным средствам, имеющим одно или несколько колес (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей)»⁴. В то же время, давая определение механическому транспортному средству, также приводимому в движение двигателем, законодатель не относит СИМ к таковым.

С учетом того, что в соответствии с ПДД РФ СИМ являются транспортным средством, и, несмотря на то, что к механическим транспортным средствам они не относятся, лицо управляющее им, приравнивается к водителю, а в соответствии с нормами КоАП РФ субъект административного правонарушения, управляющий СИМ, рассматривается не как водитель, а как другое лицо, непосредственно участвующее в процессе дорожного движения (ч. 2 ст. 12.29 КоАП РФ). Таким образом, в отдельных случаях в правоприменительной практике вопрос о квалификации деяний лиц, управляющих СИМ, является спорным.

В соответствии с положениями ПДД РФ (пункт 24.2(1)), несовершеннолетние, управляющие СИМ, по возрасту могут быть разделены на следующие группы: до 6 лет включительно; от 7 до 14 лет включительно, старше 14 лет (15-17 лет). Однако в ходе анкетирования сотрудников ДПС Госавтоинспекции МВД России, проходящих службу на территории Алтайского края, Кемеровской области и Республики Алтай, обучающихся на факультете профессиональной подготовки Барнаульского юридического института МВД России (всего было проанкетировано 24 сотрудника) все сотрудники отнесли граждан, достигших 14-летнего возраста, к последней категории – лицам старше 14 лет, что свидетельствует о некорректном толковании норм ПДД

3 Далее – «ПДД РФ».

4 Об утверждении Правил дорожного движения [Электронный ресурс]: постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

сотрудниками Госавтоинспекции. Так как, буквально трактуя нормы, содержащиеся в п. 24.2(1) ПДД РФ, — «лица в возрасте старше 14 лет», мы приходим к выводу, что к таким лицам относятся граждане, достигшие 15-летнего возраста. Так как несовершеннолетний, которому исполнилось 14 лет, не будет являться лицом старше 14 лет вплоть до дня, когда ему исполнится 15 лет. Поэтому при движении лица, достигшего 14-летнего возраста, по обочине дороги или по правому краю проезжей части будут нарушены положения п. 24.2(1) ПДД РФ, однако, с учетом сложившейся на сегодняшний день правоприменительной практики, сотрудники ДПС такого нарушения не усматривают.

Анализируя положения п. 24.2(1) ПДД РФ, мы приходим к выводу, что несовершеннолетние, которым исполнилось 15 лет, могут передвигаться по правому краю проезжей части дороги, по обочине дороги, по тротуару, пешеходной дорожке, а также в пешеходной зоне, при условии соблюдения требований, закрепленных в п. 24.2(1) ПДД РФ. Несовершеннолетние в возрасте от 7 до 14 лет включительно могут самостоятельно передвигаться на СИМ только по тротуарам, пешеходным, велосипедным и велопешеходным дорожкам, а также в пределах пешеходных зон. Дети в возрасте до 6 лет включительно должны передвигаться на СИМ только по тротуарам, пешеходным и велопешеходным дорожкам (на стороне для движения пешеходов), а также в пределах пешеходных зон только в сопровождении взрослых.

С учетом вышеуказанного в 15 лет несовершеннолетние лица становятся полноценными участниками транспортного потока. При этом данная категория несовершеннолетних не обладает достаточными уровнем знания ПДД РФ либо не знает их вовсе. Кроме того, они не могут быть субъектами административной ответственности, так как в соответствии с ч. 1 ст. 2.3 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях⁵ «административной ответственности подлежит лицо, достигшее к моменту совершения административного правонарушения возраста шестнадцати лет»⁶. В частности, ч. 3 ст. 12.29 КоАП РФ устанавливает ответственность за нарушение ПДД РФ «лицом, управляющим велосипедом, либо возчиком или другим лицом, непосредственно участвующим в процессе дорожного движения, совершенное в состоянии опьянения». Доказательством факта нахождения такого лица в состоянии опьянения будет являться проведенное медицинское освидетельствование на состояние опьянения, которое допустимо проводить в отношении несовершеннолетнего

5 Далее – «КоАП РФ».

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

только с согласия его законных представителей⁷. В случае же если лицо управляет транспортным средством с признаками опьянения, сотрудники ДПС применяют такие меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении, как отстранение от управления транспортным средством, освидетельствование на состояние алкогольного опьянения⁸. Применение этих мер не требует обязательного согласия и присутствия законных представителей, а носит уведомительный характер. Следует отметить, что в данных обстоятельствах не имеет значения возраст лица, управляющего транспортным средством, – в отношении лица, не достигшего возраста административной ответственности, выносится определение об отказе в возбуждении дела, но при этом копии процессуальных документов о применении мер обеспечения направляются в подразделения по делам несовершеннолетних.

По-прежнему остается нерешенным вопрос об осуществлении надзора сотрудниками ДПС за соблюдением правил, установленных для лиц, использующих СИМ, в части ограничения скорости их передвижения и допустимой максимальной массы самого СИМ. В соответствии с ПДД РФ передвижение лиц, достигших возраста 15 лет, на СИМ допустимо со скоростью, не превышающей 25 км/ч, и массой СИМ не более 35 кг. При этом для сотрудников ДПС не представляется возможным зафиксировать нарушение указанных норм ввиду отсутствия специальных технических средств, позволяющих измерять указанные параметры, что, в свою очередь, препятствует процессу доказывания вины и привлечению к административной ответственности лиц, допустивших подобные нарушения. Кроме того, на основании положений ч. 1 ст. 2.6.1 КоАП РФ установлено, что «к административной ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения, совершенные с использованием транспортных средств, в случае фиксации этих административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи, привлекаются собственники (владельцы) транспортных средств»⁹. Зачастую установить принадлежность СИМ не представляется

7 Об утверждении Правил направления на медицинское освидетельствование на состояние опьянения лиц, совершивших административные правонарушения [Электронный ресурс]: постановление Правительства Российской Федерации от 23 января 2015 г. № 37. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

8 О порядке освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления на медицинское освидетельствование на состояние опьянения [Электронный ресурс]: постановление Правительства Российской Федерации от 21 октября 2022 г. № 1882. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

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

возможным, в связи с тем что такие транспортные средства не подлежат государственной регистрации в подразделениях Госавтоинспекции МВД России.

Еще одним аспектом, требующим внимания, на наш взгляд, является отсутствие в положениях нормативных правовых актов требований, касающихся средств индивидуальной защиты лиц, управляющих СИМ. В ПДД РФ имеется требование об обязательном использовании мотошлема лицами, управляющими мопедами и мотоциклами. На пассажиров указанных транспортных средств также распространяется правило об использовании застегнутого мотошлема при передвижении на транспортном средстве. Как мы упоминали ранее, допустимая скорость передвижения СИМ – до 25 км/ч, в случае падения либо иного происшествия лицо, управляющее СИМ, может нанести серьезный вред своему здоровью без использования подобных средств защиты.

Таким образом, обобщая вышеперечисленное, можем сделать вывод о том, что законодательство в части регламентации правил использования СИМ требует реформирования. Данный процесс требует значительных временных затрат.

Далее рассмотрим проблемные вопросы деятельности ДПС Госавтоинспекции МВД России при осуществлении надзора за несовершеннолетними лицами, эксплуатирующими СИМ. Как известно, сотрудники ДПС являются ключевым звеном в процессе осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения норм действующего законодательства в области безопасности дорожного движения. Ввиду того что лица, управляющие СИМ, могут передвигаться не только по проезжей части и обочине дороги (с соблюдением упомянутых правил), но и в пешеходной зоне, по велодорожкам, усотрудников ДПС, осуществляющих надзор за безопасностью дорожного движения в патрульном автомобиле либо в пешем порядке на проезжей части дороги, возникают сложности в выявлении правонарушений лицами, управляющими СИМ вне проезжей части и обочины. Положительным, на наш взгляд, является опыт сотрудников полиции федеральной территории «Сириус», которые в ближайшее время начнут использование электросамокатов в своей повседневной деятельности¹⁰. Осуществление подобного рода патрулирования будет способствовать наиболее эффективному выявлению нарушений ПДД РФ со стороны пользователей СИМ не только на дорогах, но и в общественных местах, где возможна эксплуатация СИМ.

10 Минтранс планирует запретить управлять электросамокатами лицам до 16 лет. URL: https://iz.ru/1793323/2024-11-19/mintrans-planiruet-zapretil-upravliat-elektrosamokatami-litcam-do-16-let?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%

Профилактика травматизма при дорожно-транспортных происшествиях, снижение тяжести их последствий – еще одно направление деятельности Госавтоинспекции МВД России, требующее особого внимания. Данные отчета Научного центра безопасности дорожного движения только подтверждают тот факт, что состояние аварийности, связанное с использованием СИМ, в том числе несовершеннолетними, требует незамедлительных мер воздействия: за 9 месяцев 2024 г. зарегистрировано 3897 (+47,2%) ДТП с участием СИМ, в результате которых погибли 44 (+41,9%) человека, в том числе 6 несовершеннолетних. Ранения получили 4052 (+48,8%) человека, в числе которых 1392 несовершеннолетних¹¹. Поэтому нам видятся следующие профилактические меры. Во-первых, в связи с тем что в соответствии с ПДД РФ движение несовершеннолетних, не достигших возраста 7 лет, с использованием СИМ возможно лишь в присутствии их законных представителей, мы считаем необходимым проведение различных разъяснительных бесед с законными представителями; кроме того, необходима организация мероприятий, посвященных именно использованию СИМ. Особенно актуальными представляются подобного рода мероприятия в учреждениях дошкольного образования, в стенах которых возможно получить наибольший охват аудитории. Реализация данного мероприятия возможна сотрудниками подразделений по пропаганде безопасности дорожного движения с привлечением сотрудников иных подразделений полиции и работников учреждений образования.

Во-вторых, эффективным средством пропаганды безопасного использования СИМ несовершеннолетними являются средства мультимедийной агитации, такие как билборды, стенды, размещенные в местах, популярных среди молодежи, например в торговых центрах. Видеоролики с информацией о правилах использования СИМ, о тяжести последствий нарушений этих правил возможно транслировать на мультимедийных площадках в городах, учреждениях образования и здравоохранения. Изготовление подобного рода видеоматериалов возможно с привлечением в том числе обучающихся в образовательных организациях МВД России в рамках научно-представительских мероприятий.

В-третьих, видится целесообразным при приобретении СИМ в личное пользование вручать памятки и иную наглядную агитацию. В памятках будут отражены извлечения из ПДД РФ, регламентирующих порядок использования СИМ и ответственность за нарушение указан-

¹¹ Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2024 года. URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/8092246> (дата обращения: 27.05.2025).

ных правил. Изготовление данных материалов не повлечет значительных затрат для продавцов и не повлияет на стоимость СИМ.

В-четвертых, при регистрации в приложении, необходимым для кикшеринга, возможно проведение тестирования на знание ПДД РФ в части использования СИМ лицом, арендующим данное транспортное средство. Разработчикам программного обеспечения возможно предусмотреть блокировку СИМ в случае непрохождения тестирования. Данное обстоятельство сподвигнет несовершеннолетнего ознакомиться с правилами пользования СИМ.

Безусловно, предложенные нами варианты мероприятий, направленные на повышение культуры использования СИМ среди несовершеннолетних, снижение дорожно-транспортного травматизма, не являются исчерпывающими. В средствах массовой информации встречаются различного рода варианты решения данной проблемной ситуации. Например, введение полного запрета для движения СИМ по тротуарам, ориентированное на 2031 г.¹²; повышение возраста, с которого возможно управление СИМ, с 14 до 16 лет¹³ и многие другие.

В качестве вывода возможно отметить, что осуществление надзора сотрудниками ДПС за эксплуатацией СИМ несовершеннолетними является важным аспектом обеспечения безопасности на дорогах. Учитывая растущую популярность СИМ среди молодежи, необходимо разработать эффективные меры по контролю и профилактике нарушений, рассмотренные в данной статье. Это позволит снизить количество ДТП и повысить уровень безопасности как для пользователей СИМ, так и для других участников дорожного движения.

12 В России запретят езду на электросамокатах по тротуарам. Когда ждать. URL: <https://www.rbc.ru/life/news/67231f5e9a7947451ef7f9d6> (дата обращения: 27.05.2025).

13 Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2024 года. URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/8092246> (дата обращения: 27.05.2025).

ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Е.С. Вершинина,
начальник кафедры АД ОВД
Нижегородской академии МВД России,
полковник полиции,
канд. юрид. наук, доцент

С.А. Мокеев,
преподаватель кафедры деятельности ОВД
в особых условиях Нижегородской академии МВД России,
подполковник полиции

А.Ф. Шичкин,
преподаватель кафедры деятельности ОВД
в особых условиях Нижегородской академии МВД России,
капитан полиции

О некоторых вопросах применения технических средств, используемых в деятельности Госавтоинспекции для обеспечения фиксации доказательств по делам об административных правонарушениях

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации составляет около 900 тыс. км, из них 592,6 тыс. км – дороги с твердым покрытием. На территории страны проживает более 146 миллионов человек и ежегодно, по данным открытых источников, на дорогах погибает и получают травмы различной степени тяжести значительное количество граждан. Так, согласно статистическим данным Госавтоинспекции только за 2024 год произошло 116 190 дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), в которых погибло 12 748 человек (723 – дети), получили ранения различной степени тяжести 144 311 человек¹.

Однако нельзя не выделять положительную динамику, согласно которой количество ДТП за последние несколько лет существенно снизилось и продолжает снижаться (в 2015 г. количество ДТП – 184 000, погибло – 23 114, ранено – 231 197). Вышеуказанная положительная ди-

¹ Статистические сведения о дорожно-транспортных происшествиях, содержащиеся в Многопараметрической информационно-аналитической системе прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также в Автоматизированной информационно-управляющей системе Госавтоинспекции.

намика достигается Госавтоинспекцией путем выполнения мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, охране общественного порядка и борьбе с преступностью, организацией и проведением совместно с органами исполнительной власти, юридическими лицами и иными организациями мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий. Вышеуказанные задачи и мероприятия осуществляются в том числе путем использования сложнейших автоматических систем и новейших специальных технических средств, которые прошли определенные этапы своего развития.

В начале XX века, когда автомобили только начали появляться на дорогах, контроль за соблюдением правил дорожного движения осуществлялся с помощью простых механических устройств. Одним из первых таких средств были ручные радары, которые использовались для измерения скорости движения транспортных средств. Данные средства определяли нарушение скоростного режима и подавали световой сигнал сотруднику Госавтоинспекции. Точная скорость и регистрационный знак тогда не фиксировались. В подразделениях советской милиции самым массовым таким техническим средством являлся механический радар со световым индикатором скорости «Фара», так как указанное средство внешне было похоже на мотоциклетную фару.

С развитием технологий в середине XX века началась автоматизация процессов контроля за дорожным движением. Средства фиксации скоростного режима становятся более точными, появляются первые портативные радары типа «Барьер», которые позволяли инспекторам на месте фиксировать скорость движения автомобилей, при этом допускалась относительно для того времени небольшая погрешность всего в 3 км/ч. Эти устройства стали более точными и надежными, что способствовало увеличению числа зафиксированных правонарушений. Примерно в то же время появились и первые стационарные камеры видеонаблюдения, которые фиксировали нарушения правил дорожного движения и позволяли собирать доказательства по делам об административных правонарушениях без непосредственного вмешательства человека.

В дальнейшем развитие технологий позволило подразделениям Госавтоинспекции использовать системы распознавания номерных знаков (ANPR – Automatic Number Plate Recognition), использование беспилотных летательных аппаратов² для мониторинга дорожной ситуации, а также мобильные комплексы автоматической фиксации административных правонарушений, работающие в режиме реального времени. Системы ANPR позволили автоматически считывать номера автомобилей и сопоставлять их с базами данных, что значительно

2 Далее – «БПЛА».

ускорило процесс выявления лиц, совершивших административные правонарушения (наиболее известная «Паутина» – всероссийская информационно-аналитическая система Госавтоинспекции, объединяющая данные со всех камер фото- и видеofиксации нарушений ПДД и дорожных камер на территории России).

Беспилотные летательные аппараты, в свою очередь, начали использоваться для мониторинга дорожного движения в сложных условиях, например, на крупных мероприятиях или в местах с высокой аварийностью, с целью фиксации грубых нарушений безопасности дорожного движения (выезд на полосу, предназначенную для встречного движения и т. д.), тем самым обеспечили возможность получения высококачественных видеозаписей и фотографий, которые служат доказательствами по делам об административных правонарушениях.

В своей деятельности Госавтоинспекция для получения и обеспечения доказательств по делу об административных правонарушениях использует ряд технических средств, утвержденных в установленном порядке в качестве средств измерения, имеющих соответствующие сертификаты и прошедшие метрологическую поверку, таких как:

- средства измерения скорости движения транспортных средств и концентрации этилового спирта в выдыхаемом воздухе;
- приборы диагностики технического состояния и параметров автотранспортных средств и автомобильных дорог.

Вышеуказанные технические средства на основании Закона Российской Федерации «Об обеспечении единства измерений»³ поверяются органами Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии в соответствии с методиками испытаний. Методики поверочных испытаний утверждаются при внесении конкретного типа прибора в Государственный реестр средств измерений, что подтверждается сертификатом об утверждении типа средства измерения.

Порядок проведения испытаний в целях утверждения типа средств измерений содержится в рекомендациях, утвержденных ФГБУ «Всероссийский научно-исследовательский институт метрологической службы»⁴.

Перечень основных технических средств, используемых в деятельности Госавтоинспекции для обеспечения доказательств

3 Об обеспечении единства измерений: федеральный закон от 26 июня 2008 года № 102-ФЗ (ред. от 08.08.2024) // СПС «КонсультантПлюс».

4 МИ 3650-2022. Государственная система обеспечения единства измерений. Рекомендация по оформлению заявок, заявлений и прилагаемых к ним документов при утверждении типа средств измерений и внесении изменений в сведения о них, содержащиеся в федеральном информационном фонде по обеспечению единства измерений» (утв. Росстандартом 21.01.2022) (ред. от 22.04.2024) // СПС «КонсультантПлюс».

по делу об административных правонарушениях, указан в «Обзоре законодательства и судебной практики Верховного Суда Российской Федерации за третий квартал 2008 года»⁵.

Согласно вышеуказанному перечню в деятельности подразделений Госавтоинспекции используются следующие приборы:

– дорожно-патрульная служба: стационарный и передвижной комплекс фотовидеофиксации нарушений ПДД («Арена-С», «Крис-С»); передвижной комплекс фотовидеофиксации нарушений ПДД (лазерный) («ЛИСД-2Ф»); мобильный комплекс фотовидеофиксации нарушений ПДД («Визир»); стационарный анализатор концентрации паров этанола в выдыхаемом воздухе («АКПЭ-01», «АКПЭ-01.01М»; Lion intoxilyzer-8000); портативный анализатор концентрации паров этанола в выдыхаемом воздухе («АКПЭ-01 М», LionAlcolmetr SD-400, Алкотектор PRO-100, Алкотектор PRO-100 combi, Alcotest 7410 PlusCom, Alcotest 6810, Alert J4Хес, Alco-Sensor IV); система идентификации транспортных средств по государственным регистрационным знакам (стационарные, передвижные, мобильные: «Поток», «Сова», «ИнспекторАвто», «Вестстрой», «АвтоУраган»);

– дорожная инспекция: прибор для измерения коэффициента сцепления шин автомобиля с дорожным покрытием («ППК-МАДИ-ВНИИБД», «Зима»); прибор для измерения поперечных уклонов дорожного покрытия и откосов насыпи («КП-232»); курвиметр полевой для измерения линейных параметров дорог и обочин («КП 230», «КП 230-02»); дальномер дорожный для определения дальности видимости («ЯРДАЖ-1500», LeicaDisto); прибор для измерения высоты инженерных сооружений (шест телескопический, дальномер Leicaisto); прибор для измерения освещенности дорожного полотна (Люксметр «Аргус-01», Люксметр-яркометр ТКА); рейка универсальная нивелирная складная («КП-231»); приборы для измерения радиусов кривых в плане и в продольном профиле («КП-232», «КП-231»); прибор для измерения светотехнических параметров дорожных знаков и разметки («КПДР-1», «КС-ТЕСТ»); портативный прибор для подсчета интенсивности движения ТС (счетчик интенсивности); прибор для определения величин продольных деформаций дорожного полотна (колейности) («КП-231-01»);

– подразделения технического надзора: приборы для диагностики рулевого управления («ИСЛ-М», «ИСЛ-401М», RMS 3/Х-Р1Т); приборы для проверки эффективности тормозных систем («Эффект», IW Profi-Euro); приборы для измерения светопропускания а/м стекол («ТОНИК», «БЛИК», «СВЕТ»); приборы для проверки состояния внеш-

5 Обзор законодательства и судебной практики Верховного Суда Российской Федерации за третий квартал 2008 года (утв. Постановлением Президиума Верховного Суда РФ от 5 декабря 2008 г.) (Извлечение) (ред. от 17.07.2019) // СПС «КонсультантПлюс».

них световых приборов («ИПФ-01», ЛІТЕ 1.1); газоанализатор окиси углерода и углеводорода («АВТОТЕСТ», «АВГ-4-2.01»); дымомер «МЕТА-01 МП», «АВГ-1Д-1.01»; устройство для измерения глубины протектора «ТМ-1000».

Так, санкции ряда статей Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации⁶ (далее – КоАП РФ) не могут быть наложены на виновное лицо без использования сотрудниками Госавтоинспекции технических средств фиксации правонарушения. К примеру, согласно ч. 3.1 ст. 12.5 КоАП РФ административная ответственность лица наступает за управление транспортным средством, на котором установлены стекла (в том числе покрытые прозрачными цветными пленками), светопропускание которых не соответствует требованиям технического регламента о безопасности колесных транспортных средств. Согласно п. 4.3 решения Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 года № 877 «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»⁷ светопропускание ветрового стекла и стекол, через которые обеспечивается передняя обзорность для водителя, должно составлять не менее 70 %. Аналогичное требование к светопропусканию стекол, обеспечивающих видимость для водителя спереди, установлено п. 5.1.2.5 ГОСТ 32565-2013 «Стекло безопасное для наземного транспорта»⁸. Тем самым определить наличие состава административного правонарушения в действиях лица, управляющего транспортным средством, представляется возможным после проведения должностным лицом Госавтоинспекции инструментального обследования (замера светопропускания переднего бокового стекла) специализированным техническим средством, прошедшим поверку, и при условиях, заявленных заводом-изготовителем.

При рассмотрении материалов административного дела судебными инстанциями лица, допустившие правонарушение, зачастую указывают на то, что должностным лицом Госавтоинспекции использовалось техническое средство, отсутствующее в перечне основных

6 Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30 декабря 2001 года № 195-3 // СПС «КонсультантПлюс».

7 О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (вместе с «ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств»): решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 года № 877 (ред. От 23.05.2025) // СПС «КонсультантПлюс».

8 Национальный стандарт Российской Федерации. ГОСТ 32565-2013. Стекло безопасное для наземного транспорта. Общие технические условия (введен в действие Приказом Росстандарта от 22 ноября 2013 г. № 2008-ст) // СПС «КонсультантПлюс».

технических средств, используемых в деятельности Госавтоинспекции для обеспечения доказательств по делу об административных правонарушениях, тем самым утверждая, что показания данного измерительного прибора не могут быть признаны доказательством по делу об административном правонарушении.

Однако данные доводы судами признаются несостоятельными, так как содержащийся в Обзоре Верховного Суда РФ Перечень технических средств не является исчерпывающим, в самом обзоре указано, что это перечень основных технических средств. Кроме того, перечень не является нормативным правовым актом, регулирующим деятельность Министерства внутренних дел Российской Федерации, структурным подразделением которого является Госавтоинспекция. Таким образом, если техническое средство зарегистрировано в Государственном реестре средств измерений Российской Федерации, то оно может быть использовано в деятельности Госавтоинспекции при выявлении правонарушений.

Также хочется отметить и проблематику, связанную с вопросами применения технических средств, фиксации административных правонарушений подразделениями Госавтоинспекции. В первую очередь это отсутствие указанных технических средств в подразделениях, вследствие чего выявление и документирование ряда составов административных правонарушений попросту не представляется возможным. Отсутствие технических средств может быть связано с объективными причинами, например, данное средство может находиться на ежегодной калибровке и поверке либо же данное средство и вовсе не поступало в подразделение. Еще одной проблемой применения технических средств зачастую является отсутствие теоретических и практических навыков по применению указанных средств у должностных лиц Госавтоинспекции. На наш взгляд, это связано прежде всего с «хроническим» некомплектом, возникшим за последние несколько лет в системе МВД России. У молодых специалистов возникают проблемы при использовании сложных технических устройств, а при отсутствии института наставничества данная проблема наиболее выражена. Одним из способов решения данных проблем является укомплектование образовательных организаций системы МВД России основными техническими средствами фиксации административных правонарушений в области безопасности дорожного движения, создание специализированных полигонов и включение практических занятий с данными средствами в основные образовательные программы всех видов.

В настоящее время в деятельности Госавтоинспекции активно используются средства автоматической фиксации административных

правонарушений — стационарные и передвижные комплексы фото- и видеофиксации, которые способствуют предупреждению правонарушений в области дорожного движения без необходимости присутствия сотрудников правоохранительных органов.

Современного города невозможно представить без комплексов фото- и видеофиксации. В нашей стране использование камер видеофиксации началось в рамках Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»⁹. С 2008 года автоматические средства фиксации нарушений правил дорожного движения начали широко применяться во многих городах нашей страны с целью сокращения правонарушений водителей и повышения их правовой культуры.

В 2024 году завершилось действие Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы. За период ее реализации количество ДТП снизилось на 22,1 %, число погибших — на 24,5 %, раненых — на 23,5 % (к 2024 году относительно 2017 года). Таким образом, удалось потенциально предотвратить более 20 тыс. смертельных случаев¹⁰.

В 2025 году преемником национального проекта «Безопасные качественные дороги» стал национальный проект «Инфраструктура для жизни».

В настоящее время главой государства поставлена цель по снижению смертности в результате ДТП в полтора раза к 2030 году и в два раза к 2036 году по сравнению с показателем 2023 года¹¹.

По итогам 2024 года в России насчитывается около 32 тысяч камер, которые предназначены для фиксации правонарушений в сфере дорожного движения, при этом их число постоянно растет.

Согласно данным Научного центра безопасности дорожного движения МВД России приблизительно 73 % камер фиксируют нарушения скоростного режима, 13 % — следят за выездом на встречную полосу, 11 % комплексов направлены на выявление нарушения требований дорожных знаков и разметки, 11 % — регистрируют проезд на красный свет, 8 % — пересечение стоп-линии, 4,4 % устройств контролирует

9 О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах: постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 года № 100 (ред. от 22.11.2012) // СПС «КонсультантПлюс».

10 Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2024 году: информационно-аналитический обзор / К.С. Баканов [и др.]. Москва: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. 148 с.

11 О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года: Указ Президента РФ от 7 мая 2024 года № 309 // Собрание законодательства РФ. 2024. № 20, ст. 2584.

выезд на выделенные полосы для общественного транспорта, 2,5 % камер нацелены на выявление нарушения правил остановки и стоянки, еще 2,4 % регистрируют непредставление преимущества пешеходам¹².

Вопросы использования средств автоматической фиксации административных правонарушений содержатся в Постановлении 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»¹³.

Правила применения специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме и имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи регламентирует ГОСТ Р 57145-201614.

Технические устройства, фиксирующие нарушения ПДД, устанавливаются в различных местах с целью обеспечения максимальной эффективности контроля за соблюдением правил дорожного движения, выявления нарушителей и применение к ним юридических санкций. Основными из таких мест являются:

— перекрестки: технические устройства устанавливаются на перекрестках для фиксации нарушений требований сигналов светофоров, в частности проезда на запрещающий свет;

— дороги с ограничением скорости: в основном средства автоматической фиксации административных правонарушений устанавливаются в жилых районах, вблизи школ, детских садов, больниц и других объектов с повышенной концентрацией людей, а также на участках дороги, где установлены частые нарушения скоростного режима;

— парковки: в зонах запрещенной и установленной по четным и нечетным дням парковки, а также в иных местах, где часто нарушаются правила парковки;

12 Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2024 году: информационно-аналитический обзор / К. С. Баканов [и др.]. Москва: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024.

13 О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях: постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 года № 20 // СПС «КонсультантПлюс».

14 Национальный стандарт Российской Федерации. ГОСТ Р 57145-2016. Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Правила применения (утв. и введен в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 октября 2016 г. № 1368-ст) // СПС «КонсультантПлюс».

– автомагистрали и скоростные трассы: для контроля за соблюдением правил скоростного режима, а также в местах с высокой аварийностью;

– объезды и временные дороги: во время проведения дорожных работ на определенных участках дороги или временных изменений в организации дорожного движения. Как правило, такие технические устройства устанавливаются лишь на определенное время, на непостоянной основе;

– зоны с пешеходными переходами: с целью фиксации нарушений при проездах пешеходных переходов;

– точки контроля на выездах из городов: для проверки соблюдения правил выезда и въезда в населенные пункты;

– места повышенного количества ДТП: в районах, где фиксируются частые аварии, для анализа причин и предотвращения повторных случаев;

– участки для контроля за общественным транспортом: на остановках и маршрутах общественного транспорта для предотвращения нарушений со стороны водителей, а также на выделенных полосах, предназначенных для проезда общественного транспорта.

Данные места выбираются на основе анализа дорожной ситуации и статистики нарушений, что позволяет максимально эффективно использовать специальные технические средства контроля за правилами дорожного движения.

Средства автоматической фиксации административных правонарушений включают в себя различные устройства, отличающиеся друг от друга правилами использования и назначением:

– камеры видеонаблюдения, используются для мониторинга и фиксации нарушений в общественных местах (например, парковки);

– системы распознавания номерных знаков, которые автоматически считывают государственные номерные знаки автомобилей, используемые в дальнейшем правоохранными органами для установления личности правонарушителя;

– технические радары, предназначенные для измерения скорости движения транспортных средств и установления нарушений скоростного режима.

Контролируют и обеспечивают оперативный мониторинг движения транспортных средств Центры автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения Госавтоинспекции (ЦАФАП ОДД), которые находятся в подчинении Госавтоинспекции МВД России на уровне субъектов Российской Федерации. Это специализированное учреждение правоохранительных органов, которое занимается обработкой данных о нарушениях правил

дорожного движения, зафиксированных с помощью автоматических средств и устройств. Его основными функциями являются:

- сбор информации о зафиксированных правонарушениях и ее анализ;

- осуществление мероприятий, предусмотренных Кодексом об административных правонарушениях Российской Федерации по привлечению к административной ответственности собственников (владельцев) транспортных средств и лиц за нарушения правил дорожного движения, зафиксированных с использованием специальных технических средств, имеющих функции фото - видеофиксации, работающих в автоматизированном режиме.

- хранение информации о зафиксированных правонарушениях в сфере дорожного движения с помощью ведения базы данных нарушений и нарушителей;

- контроль за соблюдением правил дорожного движения.

В рамках данной статьи были рассмотрены проблемы, снижающие уровень эффективности контроля за безопасностью дорожного движения, такие как нехватка современного оборудования в подразделениях Госавтоинспекции, недостаточный уровень квалификации сотрудников, обеспечивающих надзор за дорожным движением, пробелы в нормативно-правовом регулировании применения средств фиксации и документирования правонарушений. Анализ, представленный в настоящей работе, позволяет выделить следующие научно-обоснованные пути решения представленных проблем, связанных с деятельностью безопасности дорожного движения:

1. Разработать и принять нормативный правовой акт, закрепляющий право сотрудника Госавтоинспекции на использование измерительных приборов фиксации административных правонарушений, внесенных в Государственный реестр средств измерений и прошедших все поверки даже в случае отсутствия указанных приборов в «Перечне основных технических средств, используемых в деятельности Госавтоинспекции для обеспечения доказательств по делу об административных правонарушениях», утвержденный Постановлением Президиума Верховного Суда РФ от 5 декабря 2008 года. Это исключит возможность ухода правонарушителя от административной ответственности.

2. Увеличить количество стационарных и переносных средств автоматической фиксации административных правонарушений на участках автодорог с повышенной аварийностью.

3. На постоянной основе осуществлять повышение уровня квалификации инспекторов Госавтоинспекции на базе образовательных организаций системы МВД России.

Главная цель вышеизложенных решений – создание качественной системы контроля и предупреждения административных правонарушений.

Таким образом, средства автоматической фиксации административных правонарушений являются неотъемлемой частью российского законодательства в области дорожного движения. Именно фиксация служит основой для сбора статистических данных об административных правонарушениях, что позволяет анализировать тенденции преступности и разрабатывать меры по ее предотвращению.

В заключение хотелось бы отметить, что эффективное и законное применение технических средств в деятельности Госавтоинспекции является важным фактором обеспечения безопасности дорожного движения, поддержания правопорядка на дорогах и наличия уважения со стороны участников дорожного движения. Постоянное совершенствование нормативной базы и повышение квалификации сотрудников, использующих технические средства, является залогом успешной реализации этих задач.

Д.В. Бровкин,
доцент кафедры специальной
и автомобильной техники
Санкт-Петербургского университета МВД России,
канд. юрид. наук

Актуальные вопросы совершенствования административного регулирования средств индивидуальной мобильности¹

На основании нормативной оценки действующего законодательства следует определить, что лица, использующие СИМ в качестве средства передвижения, являются полноценными водителями и участниками дорожного движения. Тем самым, обязанность соблюдать предписанные правила и требования в области безопасности дорожного движения, а также правовой статус данных лиц, подлежат нормативному регулированию в рамках гражданской, административной и уголовной ответственности в данной области. Помимо этого, наступление весенне-летнего периода определяется наиболее повышенным уровнем опасности при использовании СИМ как для водителей, так и для иных участников дорожного движения.

За первые шесть месяцев 2025 года в России почти на 10% выросло количество трагических случаев в дорожно-транспортных происшествиях² с участием электросамокатов и других СИМ. Согласно официальному обзору аварийности, большинство погибших управляли этими устройствами. Несмотря на общее снижение числа аварий на 20% (до 1513 инцидентов), количество погибших достигло 23 человек, что на 9,5% выше показателей 2024 года. Среди жертв четверо несовершеннолетних. Число пострадавших сократилось на 20,3%, составив 1572 человека, включая 497 детей. В 95,7% случаев погибшими были сами водители СИМ, причем один из них являлся пассажиром. Единственный случай гибели пешехода произошел в результате наезда электросамоката.

Наибольшее количество ДТП зарегистрировано в Москве (251 случай), Костромской (95) и Нижегородской (92) областях, Омской области (77), Санкт-Петербурге (65), Краснодарском крае (58), Свердловской (58) и Новосибирской (55) областях. Пик аварийности пришелся на июнь. Более половины инцидентов (53,6%) связаны с арендованными устройствами, тогда как личные самокаты стали участниками 45,8% ДТП.

1 Далее – «СИМ».

2 Далее – «ДТП».

Следует отметить, что теоретическое исследование отечественной нормативной правовой основы в области безопасности дорожного движения показало следующие недостатки:

1) общественные отношения, возникающие в области дорожного движения, не в полной мере охвачены нормативными правовыми актами;

2) в законодательстве, устанавливающем требования и положения по работе контрольно-надзорных органов, координации их совместной деятельности, существуют пробелы;

3) административное законодательство за нарушения в области безопасности дорожного движения не обеспечивает в полной мере предупреждения и профилактику правонарушений;

4) неразвитость правового регулирования по механизму привлечения и стимулирования институтов гражданского общества и СМИ в деятельности в рассматриваемой сфере.

Особое внимание следует уделить проблематике повышения опасности на дорогах в данных случаях, к которым следует отнести:

- отсутствие специализированного права на управление средством индивидуальной мобильности;

- неправомерное использование средств индивидуальной мобильности, к числу которого относятся возрастной ценз, опасная езда, езда в неполюженном месте или иные общественно-опасные факторы, провоцирующие травматизм на дорогах;

- нарушение правил перевозки пассажиров, превышение скоростного режима, неправильное использование СИМ как транспортного средства (например, для перевозки грузов);

- помимо этого, повышение уровня травматизма связано с отсутствием обязательных правил использования средств индивидуальной защиты головы, рук, ног и иных открытых частей тела;

- отсутствие должного уровня фиксации правонарушений в ходе эксплуатации средств индивидуальной мобильности объективно провоцирует безнаказанность и недобросовестность при управлении СИМ;

- разноплановый технический и эксплуатационный характер видов и категорий СИМ представляет сложность в определении правового статуса и роли участников дорожного движения, как в пешеходных зонах, так и на дорогах;

- отсутствие специализированных моделей городской инфраструктуры и уличной дорожной сети, предназначенной для совмещения передвижения водителей транспортных средств, СИМ и пешеходов;

- дополнительный фактор связан с нормативно-правовой коллизией статуса водителей СИМ, где они не всегда подпадают под конкретную правовую диспозицию и санкцию, в связи, с чем в суде используются альтернативные варианты привлечения к ответственности, используя данные различной судебной-практической статистики.

Определенная правовая категория предупреждения травматизма и общественной опасности на дорогах при передвижении СИМ основывается на преимущественной правоприменительной статистике, которая должна учитывать данные судебной и правоохранительной практики. В связи, с чем вопросы предупредительной и профилактической деятельности в области СИМ строятся на комплексном научно-правовом, правоприменительном и статистическом анализе существующей ситуации в данной области. Помимо этого, достаточная новизна данного вида транспортных средств ставит перед правоохранителями и законодателями определенную практическую сложность, что требует более внимательного и тщательного отношения к проблеме.

Об актуализации правил передвижения с использованием СИМ следует говорить на основании действующих нововведений, принятых в 2025 году, но, регулирующих правила передвижения исключительно на территории Москвы, как самого многочисленного города на территории Российской Федерации:

1. На территории Московского региона с 15 марта 2025 года предоставление электросамоката в аренду допускается исключительно с 18летнего возраста, в нарушение данного требования предусмотрена административная ответственность в виде штрафа в размере 100 тысяч рублей.

2. При оформлении аренды электросамоката теперь будет необходимо подтверждение посредством сервиса Mos ID — логин и пароль учётной записи на портале mos.ru. В качестве основной цели данного ограничения выступает недопущение неправомерного использования электросамокатов детьми и подростками, а также упрощение порядка выявления и привлечения к ответственности правонарушителей дорожного движения.

3. Передвижение в городской черте допускается со скоростью не более 25 километров в час. Жилые, велосипедные и дворовые территории ограничивают максимально допустимую скорость до 10–20 кило-метров в час.

4. Передвижение в пешеходных зонах рекомендовано со скоростью пешеходного потока.

5. При использовании шеринговых самокатов введены специальные «медленные зоны»: в парковых территориях и на улицах при наличии высокого потока пешеходов не допускается передвижение больше 15 километров в час.

6. У электросамоката должны быть в обязательном порядке оборудованы стояночный тормоз, фара, стоп-сигнал на корме.

7. На территории московского региона электросамокаты операторов кикшеринга в 2025 году должны быть оснащены относительно

новыми обновлёнными номерами укрупненного размера, что направлено на упрощение выявления нарушителей по камерам.

Бесспорно, что данный объем нововведений имеет место в рамках систематизации и организации предупредительной деятельности, а также при пресечении правонарушений и привлечении к административной ответственности в области безопасности дорожного движения с использованием СИМ.

Но, несмотря на объемность предусмотренных правовых мероприятий, данные инструменты предупредительной политики являются достаточно исчерпывающими и ограниченными по территориальному и видовому признаку конкретных СИМ. Тем самым, комплексные элементы предупредительной практики должны строиться на анализе, оценке, объективном исследовании, всестороннем изучении, структурном разборе и диагностике имеющихся данных о средствах индивидуальной мобильности и основных проблемах их использования и правоприменения на настоящий момент.

Как элементы предупредительной профилактики травматизма и правонарушений с использованием СИМ можно выделить следующее:

- в целях актуализации, своевременности и полноты регистрации противоправных деяний при передвижении на подобного вида транспорте, следует обеспечить обширные фото- и видео фиксирующие устройства, захватывающие спектр основного пассажиропотока и места стояночных и перехватывающих пунктов кикшеринговых компаний;

- в рамках улучшения уровня эффективности контрольно-надзорной деятельности за использованием СИМ целесообразно формирование единых централизованных информационных систем и внесения сведений о лицах, использующих таковые, основных категориях правонарушений, видах, способах и вариантах обхода допуска к использованию СИМ, а также практических способах регистрации участников дорожного движения по классификационным признакам. Право ведения данных систем должно относиться к деятельности Госавтоинспекции, а ответственность за несвоевременность, неполноту или халатность к конкретным инспекторским направлениям.

- предупредительная профилактика травматизма, равно, как и общественной опасности при передвижении участников СИМ, должна предусматривать использование средств индивидуальной защиты частей тела (голова, коленных и локтевых суставов), ношение светоотражающих элементов на одежде или средствах мобильности, а также световых устройств для повышения видимости на дороге или в пешеходных зонах в темное или ограниченное по видимости время суток;

- в организационно-предупредительной деятельности ответственные органы и территориальные подразделения должны обеспечивать со-

ответствующий уровень инфраструктурного развития согласно мобильному трафику пассажиропотока и водителей, которые будут обеспечивать ежедневное и беспрепятственное передвижение на основных маршрутах следования в условиях городского трафика;

- повышение уровня информационно-просветительской деятельности среди несовершеннолетних и молодежи, относительно отдельных категорий и групп населения, а также в рамках определенных информационно-правовых пропагандистских мероприятий по укреплению правосознания в области безопасного использования СИМ в повседневной деятельности.

При этом общие профилактические мероприятия обеспечения дорожной безопасности при передвижении СИМ могут включать в себя:

- повышение и ужесточение санкционных мер за правонарушения в области использования СИМ, в том числе с повышением штрафов, ограничением допуска к передвижению, блокировкой личных кабинетов в приложениях кикшеринговых компаний, а также использование иных карательных мер принудительного характера. Представляется целесообразным предусмотреть в ПДД обязанность граждан после покупки СИМ регистрировать его в Госавтоинспекции в целях получения свидетельства о его регистрации. Документ мог бы представлять собой пластиковую карточку или иметь цифровую форму и содержать следующие сведения о СИМ: тип, модель, год выпуска, масса СИМ, мощность двигателя, разрешенная максимальная нагрузка, размер колес, максимальная скорость, развиваемая СИМ, внешние световые приборы, материал конструкции, цвет, размер.

Предъявление соответствующего свидетельства на СИМ по требованию сотрудника Госавтоинспекции должно стать обязанностью лица, которое самостоятельно передвигается на СИМ. Передвижение на СИМ, не зарегистрированном в установленном порядке, должно рассматриваться как административное правонарушение, предусмотренное ст. 12.1 КоАП РФ.

В крупных городах России существует множество компаний, которые предоставляют услуги проката электросамокатов и других видов СИМ, увеличивается количество пользователей данных услуг, а значит, и проблем безопасности дорожного движения. Это вызывает повышенную обеспокоенность у представителей общественности и государства;

- актуализация действующего нормативно-правового законодательства, структуризация трактовок и терминов об использовании СИМ, участниках дорожного движения, а также факторов, элементов и инструментов регулирования данных элементов дорожного движения; представляется, что инициатива о необходимости приравнять СИМ к малым транспортным средствам, аналогично мопедам, определенно обоснованная необходимость

- создание специализированных органов и подразделений в области обеспечения безопасности с использованием СИМ на базе Госавтоинспекции, а также Государственного казенного учреждения «Центра организации дорожного движения»³;

- обеспечение образовательной деятельности в рамках безопасного использования СИМ как наиболее доступного, мобильного и удобного вида транспорта на повседневной основе, особенно в условиях многомилионных больших городов.

Список использованной литературы:

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г.) // Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru), 6 октября 2022 г., № 0001202210060013.

2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // Российская газета, №256, 31.12.2001.

3. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. N 63-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации от 17 июня 1996 г. N 25 ст. 2954.

4. Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Собрание актов Президента и Правительства РФ (ред. от 27.03.2025).

5. Правила учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденные Постановлением Правительства РФ от 19 сентября 2020 г. № 1502 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. № 39. 28.09.2020. Ст. 6077.

6. Федеральный закон от 3 августа 2018 г. N 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изменениями на 8 июля 2024 года) // Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru) Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru), 03.08.2018, N 0001201808030061.

3 Далее – «ГКУ ЦОДД».

ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЙ ОПЫТ. ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

С.А. Пожарский,

начальник Управления Госавтоинспекции
УМВД России по Архангельской области,
полковник полиции

Взаимодействие сотрудников полиции по выявлению признаков преступления, предусмотренного ч. 5 ст. 327 Уголовного кодекса Российской Федерации

Большинство обязанностей сотрудников полиции, закрепленных в ч. 1 ст. 12 Федерального закона «О полиции» от 07.02.2011 № 3-ФЗ, носит универсальный характер, то есть содержание их функций не зависит от специализации в деятельности соответствующих структурных подразделений полиции. К таким, среди прочих, относятся выявление и пресечение преступлений и административных правонарушений. От того, насколько точно и юридически грамотно сотрудники полиции задокументируют обстоятельства совершения преступления, административного правонарушения и проведут сбор доказательств на месте происшествия, во многом зависит успех предстоящего расследования и привлечения виновного лица к ответственности.

Сотрудниками управления Госавтоинспекции УМВД России по Архангельской области¹ выработан алгоритм действий должностных лиц органов внутренних дел, направленных на выявление признаков преступления, предусмотренного ч.5 ст. 327 Уголовного кодекса Российской Федерации², и, в последующем, привлечения к уголовной ответственности лиц, управляющих транспортными средствами с заведомо подложным гражданско-правовым договором купли-продажи автомобиля.

При формировании алгоритма были учтены положения Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 17 декабря 2020 года №43, согласно которым установлено, что по смыслу части 5 статьи 327 УК РФ к заведомо подложным документам относятся **любые поддельные документы, удостоверяющие юридически значимые факты**, за исключением поддельных паспорта гражданина, удостоверения или иного официального документа, **предоставляющего права или освобождающего от обязанностей** (например: подложные гражданско-

1 Далее – «Госавтоинспекция области».

2 Далее – «УК РФ».

правовой договор, диагностическая карта транспортного средства). Поддельным или подложным является документ, который содержит подлог (искажение) юридически значимых фактов (дата, место, время, сторона в договоре и др.) *или волеизъявления конкретного лица (подпись одного лица, совершенная другим от его имени без соответствующих полномочий)*.

В частях 3 и 5 статьи 327 УК РФ под использованием заведомо поддельного (подложного) документа понимается его представление по собственной инициативе или по требованию уполномоченных лиц, должностному лицу, иным уполномоченным лицам в качестве подлинного в целях получения (подтверждения) права, а равно освобождения от обязанности.

Использование заведомо поддельного (подложного) документа, согласно частей 3 и 5 статьи 327 УК РФ, квалифицируется как оконченное преступление с момента его представления с целью получения прав или освобождения от обязанностей, независимо от достижения данной цели.

I. Выявление признаков состава преступления в действиях водителя.

В ходе проверки документов, предусмотренных п. 2.1.1. Правил дорожного движения, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 №1090³, водитель транспортного средства может предъявить договор купли-продажи в качестве документа, удостоверяющего право собственности на автомобиль. В этом случае сотруднику полиции следует выяснить подлинность предъявленного документа, для чего рекомендуется осуществить следующие действия:

1. Установить, кто является собственником автомобиля, согласно свидетельства о регистрации транспортного средства и является ли собственник, указанный в свидетельстве, стороной предъявленного договора купли-продажи.

2. По базе данных ФИС ГИБДД-М проверить, состоит ли на государственном учете в регистрационных подразделениях Госавтоинспекции проверяемый автомобиль.

Если автомобиль не состоит на учете и бывший собственник транспортного средства указан как продавец в предъявленном договоре, то следует установить дату прекращения регистрации транспортного средства и дату договора, послужившего основанием для прекращения регистрации. Если дата заключения предъявленного договора не совпадает (значительно позже) с датой договора, указанного в карточке

³ Далее – «ПДД РФ».

транспортного средства в базе данных, то у сотрудника полиции возникают основания полагать о возможном наличии в действиях лица признаков состава преступления, предусмотренного ч.5 ст. 327 УК РФ.

В качестве рекомендации: сотрудникам регистрационных подразделений Госавтоинспекции при внесении информации о прекращении регистрации транспортного средства не следует ограничиваться записью о прекращении регистрационного учета с связи с договором купли-продажи (дата договора) в пользу определенного лица, а в обязательном порядке подгружать скан-копию договора купли-продажи в карточку транспортного средства в базу данных ФИС ГИБДД-М.

Так, гражданином П., при проверке у него документов в рамках надзора за дорожным движением, был предъявлен договор купли-продажи без номера, из которого следовало, что 26 октября 2022 года он приобрел автомобиль «BMW-520» у гражданина Д. При проверке по базе данных ФИС ГИБДД-М было установлено, что 15 сентября 2022 года государственный учет указанного автомобиля прекращен по заявлению гражданина Д. в связи с продажей его гражданину П. по договору купли-продажи от 01 сентября 2022 года. Таким образом, у должностных лиц полиции были все основания предположить, что подпись в предъявленном договоре проставленана гражданином Д., следовательно, данный документ является поддельным. По указанному факту было возбуждено уголовное дело по ч. 5 ст. 327 УК РФ, подозреваемый П. дал признательные показания.

3. В случае, если стороной в договоре является лицо, не указанное в свидетельстве о регистрации транспортного средства, то необходимо проверить наличие предшествующих документов, послуживших основанием перехода права собственности на транспортное средство от одного лица к другому.

С целью установления подтверждения, либо опровержения факта заключения договора купли-продажи (даты, места его заключения), при возможности, следует осуществить телефонный звонок бывшему собственнику транспортного средства. Результат разговора оформить подробным рапортом, с указанием даты времени произведенного звонка и номера телефона абонента, персональных данных лица, с которым был составлен разговор, с изложением сути разговора и установленных в ходе него сведений, приобщив его к материалам дела. Указанные в рапорте данные используются дознавателем при расследовании уголовного дела. Бывший собственник транспортного средства допрашивается в качестве свидетеля по факту продажи транспортного средства, протокол допроса является одним из доказательств по уголовному делу.

4. Выяснить являются ли стороны договора близкими родственниками (отец-сын, дед-внук и т.д.) на что может указывать одинаковая

фамилия у продавца и покупателя в договоре или совпадение имени одной стороны с отчеством другой стороны, в случае установления таких данных - проверить наличие в базе данных ФИС ГИБДД-М (вкладка «ЗАПРОСЫ») актовой записи о смерти бывшего собственника и установить дату его смерти.

Так, гражданин С, в стремлении не выдерживать установленное законом время для принятия наследства и иметь возможность использовать автомобиль, входящий в наследственную массу, подделал подпись своего покойного деда С. на составленном задним числом договоре. В ходе проверки было установлено, что в момент заключения договора его дед находился в реанимационном отделении ГБУЗ АО «Архангельская областная клиническая больница» и физически не мог подписать предъявленный договор. По указанному факту было возбуждено уголовное дело по ч. 5 ст. 327 УК РФ, подозреваемый С. дал признательные показания.

5. Провести проверку водителя по информационно-справочным учетам Госавтоинспекции, при этом установить составы административных правонарушений, по которым проверяемое лицо ранее было привлечено к административной ответственности при управлении автомобилем, указанным в договоре. Неоднократное привлечение водителя к ответственности по ч. 1 и ч. 1.1. ст. 12.1 КоАП РФ и ч. 2 ст. 12.37 КоАП РФ за управление этим же транспортным средством до даты заключения договора купли-продажи подтверждает пользование данным транспортным средством в течение продолжительного времени и может свидетельствовать о возможном наличии в действиях лица признаков состава преступления, предусмотренного ч. 5 ст. 327 УК РФ.

II. Документирование деяния, содержащего признаки преступления и регистрация в КУСП.

В случае установления факта предъявления поддельного договора купли - продажи транспортного средства необходимо принять меры к регистрации указанного факта в Книге учета заявлений и сообщений о преступлениях, об административных правонарушениях, о происшествиях⁴. Для этого следует подготовить рапорт об обнаружении признаков преступлений, предусмотренных ч.5 ст. 327 УК РФ в действиях водителя, осуществившего противоправные действия. В рапорте необходимо подробно изложить обстоятельства, установленные в ходе выявления признаков преступного деяния.

В рамках взаимодействия с иными субъектами правоохранительной деятельности по выявлению и расследованию преступлений, на место следует вызвать следственно-оперативную группу⁵ для документирования

4 Далее - «КУСП».

5 Далее - «СОГ».

обстоятельств преступления, изъятия вещественных доказательств и проведения иных неотложных следственных действий.

До приезда СОГ, с целью документирования фактов возможной преступной деятельности, необходимо опросить водителя по факту заключения предъявляемого им договора купли-продажи транспортного средства с обязательным подробным отражением всех обстоятельств совершенного деяния и указанием целей его совершения.

Рекомендуется сделать копию (фото на планшет или телефон, затем распечатать на орг. технике) представленного договора купли-продажи транспортного средства и приложить его к объяснению водителя, поскольку изъятие договора, как вещественного доказательства, возможно только в рамках проведения неотложных следственных действий или при проведении расследования в рамках уже возбужденного уголовного дела.

Всего, с момента разработка настоящего алгоритма (в 2022 году), на территории Архангельской области возбуждено более 150 уголовных дел по признакам состава преступления, предусмотренного ч. 5 ст. 327 УК РФ, выявленных должностными лицами Госавтоинспекции.

Следует отметить, что часть уголовных дел прекращена судьями с назначением виновному лицу, освобождаемому от уголовной ответственности, меры уголовно-правового характера в виде судебного штрафа, предусмотренной ст. 104.4 УК РФ.

Выявляя водителей, управляющих транспортными средствами с заведомо подложным гражданско-правовым договором купли-продажи автомобиля, должностные лица подразделений полиции не только пресекают совершения водителями уголовно-наказуемого деяния, но и исключают из участия в дорожном движении транспортные средства, не зарегистрированные в установленном порядке, а также реализуют принцип неотвратимости наказания в отношении водителей, управляющих незарегистрированными транспортными средствами.

Т. К. Дашков,
старший преподаватель кафедры
профессиональной подготовки
Уфимского юридического института МВД России

Предъявляемые требования сотрудников Госавтоинспекции к оперативно-служебному транспорту

Особенности оперативно-служебных задач, выполняемых сотрудниками Госавтоинспекции, всегда ставили вопрос об оснащении данных подразделений органов внутренних дел¹ качественными транспортными средствами².

Разнообразие направлений деятельности сотрудников Госавтоинспекции, связанных с надзором за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, всегда предъявляло к ТС сотрудников полиции повышенные требования. В связи с этим любое преследование, задержание и дальнейшее доставление правонарушителей или преступников сотрудниками ОВД ни в коем случае не должно осложняться проблемами, возникающими при использовании ТС.

История использования ТС сотрудниками Госавтоинспекции в своей служебной деятельности включает в себя огромное количество автомобилей, каждый из которых имел свои положительные и отрицательные стороны. С целью изучения эксплуатационных особенностей и выделения наиболее подходящих для службы в Госавтоинспекции автомобилей необходимо начать рассмотрение ТС, ранее распространенных в подразделениях Государственной автомобильной инспекции еще в период СССР³.

Одним из распространенных автомобилей, используемых в 1970–1980е гг. сотрудниками ГАИ, являлся ВАЗ-2101. Данное ТС поступало на службу в МВД СССР и КГБ СССР. Для сотрудников ГАИ предлагался вариант автомобиля с номером 94, его отличительными чертами являлись желтый цвет с целью выделения из общего потока и бампер со спецсигнальными фарами красного цвета (ФГ-210). Укомплектовывался данный автомобиль двигателем с рабочим объемом 1,5 литра, имеющим мощность 77 л.с., тогда как массовые варианты ВАЗ-2101 были оснащены двигателями с рабочим объемом

1 Далее – «ОВД».

2 Далее – «ТС».

3 Далее – «ГАИ».

1,2 и 1,3 литра. Технические характеристики ВАЗ-2101 с рабочим объемом двигателя 1,3 литра представлены в таблице 1⁴.

Таблица 1.

№	Мощность двигателя	Время разгона до 100 км/ч
1	64 л.с.	18 с

Рассматриваемое ТС с двигателем, имеющим рабочий объем 1,5 литра, практически полностью соответствовало требованиям сотрудников ГАИ того времени и считалось надежным. Положительными сторонами данного автомобиля являлись хорошая управляемость, динамичность, теплая печка, ремонтпригодность; он имел мягкую подвеску и легко двигался по неровным дорогам. Отрицательными сторонами были отсутствие основного элемента пассивной безопасности подголовника и довольно частые поломки электрики.

Интересным и в то же время необходимым для своего времени являлся автомобиль РАФ-22033, используемый в ГАИ в 1970–1980-е гг. Это специальная модификация популярного микроавтобуса для ГАИ. Данное ТС оснащалось двигателем с рабочим объемом 2,4 литра, мощностью 95 л.с. Оно было просторным, что позволяло перевозить большое количество пассажиров и необходимое оборудование. РАФ-22033 был оснащен поворотными прожекторами, и в нем применялась стереофотограмметрическая установка, позволяющая получать объемные изображения места дорожно-транспортного происшествия⁵. На таких снимках легко определялись пространственное расположение предметов, их форма, размеры и расстояние между ними. Таким образом, данная система давала возможность составлять схему ДТП без обязательного в таких случаях замера расстояний между объектами. Также для работы на месте ДТП в салоне автомобиля имелись пишущая машинка, конусы и дорожные знаки. Спецверсия ТС собиралась ограниченным тиражом на Рижской автомобильной фабрике. Рассматривая отзывы на данный автомобиль, отметим его положительные стороны: просторность салона, мягкая подвеска, отличный обзор с места водителя, хорошая управляемость, отрицательные: низкая проходимость и безопасность, плохая электрика.

Следующим автомобилем ГАИ, требующим своего рассмотрения, является ВАЗ-2108. Используемый в 1980–1990-е гг., он

4 Lada (BA3) 2101 // Авто.ру. URL: https://auto.ru/catalog/cars/vaz/2101/6256978/6256981/specifications/6256981_6256988/?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.yandex.ru%2F (дата обращения: 14.07.2025).

5 Далее – «ДТП».

укомплектовывался двигателем с рабочим объемом 1,5 литра. Спецверсия для ГАИ получила особые противотуманные фары, а также розетки для подключения электро- и радиооборудования. Обращаясь к отзывам на ВАЗ-2108, назовем его положительные стороны: хорошая динамика (для своего времени), высокая проходимость, надежный двигатель; отрицательные: невысокая степень безопасности автомобиля, провисание дверей, отсутствие кондиционера (хотя в 1980-е гг. он уже получил свое массовое распространение).

Благодаря опросу сотрудников Госавтоинспекции МВД по Республике Башкортостан и УМВД по Оренбургской области, проходящих обучение на факультете профессиональной подготовки Уфимского юридического института МВД России, были получены оценка ТС, эксплуатируемых в служебной деятельности сотрудниками ОВД, и указание на конкретные требования по проблематике выбора служебного транспорта.

На сегодняшний день сотрудниками ОВД вышеуказанных субъектов в служебной деятельности используются автомобили как отечественного, так и зарубежного производства, в частности: Шкода Октавия А7, УАЗ Патриот, Рено Логан, Лада Веста, Лада Гранта и так далее. Следует рассмотреть эксплуатационные особенности отдельных автомобилей из перечисленных ТС:

1. Шкода Октавия А7 с рабочим объемом двигателя 1,8 литра (180 л.с.). По мнению сотрудников Госавтоинспекции, положительными сторонами данного ТС являются: высокая разгонная динамика, устойчивость при движении на большой скорости, комфорт и безопасность. В качестве отрицательных были отмечены: средний клиренс, ограниченная проходимость, крайне негативно отражающаяся при преследовании правонарушителей на проселочной дороге.

2. УАЗ Патриот с рабочим объемом двигателя 2,7 литра (150 л.с.). По мнению сотрудников Госавтоинспекции, положительными сторонами данного ТС являются: высокая проходимость, вместительность, большие возможности по содействию участникам дорожного движения, например, часть из рассматриваемого ТС оборудована автомобильной лебедкой, являющейся незаменимым механизмом при оказании помощи участникам дорожного движения, в том числе на месте ДТП. В качестве отрицательных были отмечены: большой расход топлива, неустойчивость при движении на большой скорости, создающая большие риски для начинающих водителей среди сотрудников ОВД.

3. Рено Логан с рабочим объемом двигателя 1,6 литра (102 л.с.). По мнению сотрудников Госавтоинспекции, положительными сторонами данного ТС являются: неприхотливость, надежность, довольно высокая разгонная динамика. В качестве отрицательных были отмечены:

неустойчивость при движении на большой скорости, невысокая степень безопасности автомобиля.

Все рассматриваемые автомобили оборудованы сигнальными громкоговорящими устройствами, укладками для оказания первой помощи пострадавшим в ДТП, видеорегистраторами, а некоторые из них оснащены средствами принудительной остановки транспорта, такими как «Диана», «Гарпун» и «Лиана».

Укажем, что за годы эксплуатации ТС, используемых на службе Госавтоинспекции, сотрудники полиции выявляли основные требования к оперативно-служебному транспорту исходя из выполняемых задач. Критерии постоянно изменялись вследствие смены условий несения службы. В настоящее время для понимания того, какой автомобиль требуется сотрудникам Госавтоинспекции, необходимо определить, какие задачи ими выполняются, на каких ТС передвигаются потенциальные правонарушители и что произойдет с автопарком России в ближайшем будущем.

Исходя из вышеперечисленного, выделим основные требования к ТС, предъявляемые сотрудниками Госавтоинспекции в настоящее время:

I. Динамичность ТС. По итогам 2024 г. в России реализовано 1 571 272 новых автомобиля, из них в первой тройке: автомобили Лада (436 155 единиц), Naval (190 624 единицы), Chery (157 040 единиц) [5]. Отметим, что автоконцерн «АвтоВАЗ» реализовал в 2024 г. в основном Ладу Гранту (201 491 единица) и Ладу Весту (123 170 единиц). Лада Гранта в 2024 г. была представлена с рабочим объемом двигателя 1,6 литра (таблица 2)⁶.

Таблица 2.

№	Мощность двигателя	Время разгона до 100 км/ч
1	90 л.с.	11,2 с
2	98 л.с.	13,3 с (увеличение времени разгона связано с установкой на автомобиль Лада Гранта с рассматриваемым двигателем автоматической коробки передач)
3	106 л.с.	10,5 с

6 Lada (ВАЗ) Гранта I Рестайлинг // Авто.ру. URL: https://auto.ru/catalog/cars/vaz/granta/21377296/21377430/specifications/21377430_23924342_22880448/?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.yandex.ru%2F (дата обращения: 14.07.2025). Lada Granta Comfort'24 Plus 98 hp 4AT // Драйв. URL: https://www.drive.ru/brands/lada/models/2018/granta/comfort24_plus_98_hp_4at (дата обращения: 14.07.2025).

Лада Веста представлена с рабочим объемом двигателя 1,6 литра (таблица 3)⁷.

Таблица 3.

№	Мощность двигателя	Время разгона до 100 км/ч
1	90 л.с.	13,6 с
2	106 л.с.	11,3 с
3	118 л.с.	10,9 с

Также Лада Веста представлена с рабочим объемом двигателя 1,8 литра (таблица 4)⁸.

Таблица 4.

№	Мощность двигателя	Время разгона до 100 км/ч
1	122 л.с.	11,7 с (увеличение времени разгона связано с установкой на автомобиль Лада Веста с рассматриваемым двигателем автоматической коробки передач)

Одним из самых продаваемых в 2024 г. В России китайских автомобильных брендов являлся Haval. Первым по продаваемости автомобилем данного бренда являлся Haval Jolion с рабочим объемом двигателя 1,5 литра с различными по мощности двигателями (таблица 5)⁹.

Таблица 5.

№	Мощность двигателя	Время разгона до 100 км/ч
1	143 л.с.	9,8 с
2	150 л.с.	9,8 с

Другой не менее значимой по количеству продаж на авторынке России являлась китайская автомобилестроительная компания Chery.

7 Лада Веста 2024 технические характеристики, комплектации и цены // Дром. URL: <https://www.drom.ru/catalog/lada/vesta/2024/> (дата обращения: 14.07.2025).

8 Лада Веста 2024 технические характеристики, комплектации и цены // Дром. URL: <https://www.drom.ru/catalog/lada/vesta/2024/> (дата обращения: 14.07.2025).

9 Haval Jolion 1.5 DCT Elite (02.2024 – н.в.) – технические характеристики // Дром. URL: <https://www.drom.ru/catalog/haval/jolion/488117/> (дата обращения: 14.07.2025). Haval Jolion 1.5 DCT 4WD Premium (02.2024 – н.в.) – технические характеристики // Дром. URL: <https://www.drom.ru/catalog/haval/jolion/488120/> (дата обращения: 14.07.2025).

Первым по продаваемости автомобилем данного бренда являлся Tiggo 7 Pro Max с рабочим объемом двигателя 1,5 литра (таблица 6)¹⁰.

Таблица 6.

№	Мощность двигателя	Время разгона до 100 км/ч
1	147 л.с.	9,8 с

Тот же автомобиль представлен с рабочим объемом двигателя 1,6 литра (таблица 7)¹¹.

Таблица 7.

№	Мощность двигателя	Время разгона до 100 км/ч
1	150 л.с.	9,7–9,8 с (в зависимости от комплектации)

Безусловно, разгонная динамика автомобиля зависит не только от объема и мощности двигателя, однако данный показатель является основным критерием рассматриваемой способности. В этой связи именно объем и мощность двигателя были взяты за основную характеристику разгонной динамики.

Рассматриваемая информация о реализуемых ТС в России за 2024 г. свидетельствует о том, что в основном продавались малолитражные автомобили, многие из которых имеют способность разогнаться до 100 км/ч менее чем за 10 с, следовательно, ТС сотрудников Госавтоинспекции должны быть как минимум аналогичны приведенному показателю.

II. Наличие элементов активной безопасности. Необходимо отметить, что современные ТС оснащаются совокупностью систем активной безопасности, направленных на удержание автомобиля на дороге, не давая ему уйти в занос, снос, помогая ему объезжать препятствия на большой скорости и многое другое. Исходя из этого, ТС сотрудников подразделений Госавтоинспекции должны быть оборудованы определенными компонентами активной безопасности, позволяющими существенно снизить вероятность ДТП.

Для ТС сотрудников подразделений Госавтоинспекции желательно применять следующие элементы активной безопасности:

¹⁰ Чери Тигго 7 Про Макс 2024 технические характеристики, комплектации и цены // Дром. URL: https://www.drom.ru/catalog/chery/tiggo_7_pro_max/2024/ (дата обращения: 14.07.2025).

¹¹ Чери Тигго 7 Про Макс 2024 технические характеристики, комплектации и цены // Дром. URL: https://www.drom.ru/catalog/chery/tiggo_7_pro_max/2024/ (дата обращения: 14.07.2025).

1. Антиблокировочная система. Она важна для предотвращения блокировки колес ТС при торможении. Ее основное предназначение — сохранение устойчивости и управляемости автомобиля.

2. Система курсовой устойчивости. Она необходима водителю для сохранения контроля над автомобилем в сложных дорожных условиях, таких как удержание ТС в критических ситуациях, предотвращающее уход автомобиля в занос или боковое скольжение. Данная система крайне актуальна при преследовании ТС на больших скоростях.

3. Внешние световые приборы. Существует прямая взаимосвязь, при которой от набора скорости ТС зависит степень видимости освещаемого участка дороги перед ним, поэтому желателен применение адаптивной системы переднего освещения, способной максимально освещать дорогу спереди ТС. Данная система направлена на предотвращение ослепления водителя встречного ТС, облегчение обнаружения и объезда ТС, пешеходов и животных на обочинах дороги. «В настоящее время скорость ТС постоянно увеличивается, что заставляет водителей быстрее принимать решение о торможении или повороте. Поэтому границы освещенной области впереди ТС должны быть как можно шире, а освещенность — выше»¹².

4. Камера заднего вида с высоким разрешением и парктроник. Сотрудникам полиции при длительном и интенсивном несении службы важны электронные помощники, способные выявить человека или иное препятствие при движении задним ходом.

5. Системы контроля усталости водителя. Желательно применение умной камеры, которая предупреждает о том, что водитель начинает засыпать, а не приборы, включающиеся, когда человек погрузился в сон и изменил положение головы. У сотрудников полиции в силу напряженности служебной деятельности и исполнения обязанностей в ночное время повышается вероятность уснуть за рулем.

6. Качественная тормозная система. В связи с частым движением сотрудников Госавтоинспекции на высокой скорости повышаются вероятные риски столкновения с различными препятствиями и пешеходами, по этой причине желательно иметь крайне надежную тормозную систему.

Количество систем активной безопасности, применяемых в автомобиле в настоящее время, весьма широко, однако для ТС Госавтоинспекции требуются только те системы, которые связаны с особенностями несения службы. Выделим некоторые из них: длительное движение в составе колонны, осуществление преследования ТС и т. д.

12 Сернов С. П., Балохонов Д. В., Конищева Л. М. Современное состояние и перспективы развития головного освещения транспортных средств // Наука и техника. 2023. Т. 22. № 1. С. 60–68.

Существует довольно серьезная проблема применения активной безопасности на автомобилях. Со временем водитель начинает слишком сильно полагаться на данные вспомогательные системы и меньше контролировать дорожную обстановку, что в конечном итоге может привести к довольно серьезным последствиям. Например, полагаясь на систему контроля «слепых» зон, водитель может не увидеть мотоциклиста или велосипедиста; система распознавания дорожных знаков не всегда замечает дорожный знак; система удержания в полосе не сможет правильно направлять автомобиль из-за отсутствия разметки.

III. Наличие элементов пассивной безопасности. К ТС сотрудников Госавтоинспекции предъявляются жесткие требования касательно пассивной безопасности. Для них необходимо наличие:

— комплектации автомобиля с максимальным количеством подушек безопасности, крайне желательны боковые шторки безопасности, спасающие водителя и пассажиров от последствий боковых ударов и осколков стекол, что особенно актуально при движении служебного транспорта с включенными световыми и звуковыми сигналами при проезде перекрестков;

— активных подголовников, способных уберечь от серьезных травм шейных позвонков при ударе сзади. Сотрудники Госавтоинспекции часто находятся в ТС, припаркованном на обочине дороги, где существует высокая вероятность наезда на их автомобиль иными участниками дорожного движения;

— мягких элементов интерьера автомобиля, направленных на снижение получения различных повреждений водителя и пассажиров при ДТП.

Пассивная безопасность направлена на спасение водителя и пассажиров во время ДТП, максимальная польза достигается посредством правильного применения элементов ТС, например, настройки подголовника и ремня безопасности под антропологические размеры человека, регулировки положения кресел.

IV. Присутствие большого количества дополнительных функций и оборудования. ТС дорожно-патрульной службы¹³ Госавтоинспекции должны иметь богатый набор таких дополнительных функций, как обогрев боковых зеркал, качественное освещение салона, подогреваемые сиденья, климат-контроль (предпочтительнее кондиционера). Желательно оснащение автомобилей, предназначенных для сотрудников Госавтоинспекции, системой пожаротушения в подкапотном пространстве, фарой-искателем, предпусковым подогревателем (для арктических регионов).

¹³ Далее - «ДПС».

Целесообразно расширять парк ТС, способных оказывать помощь участникам дорожного движения, – оснащенных лебедками, тягово-сцепными устройствами (фаркопами) и усиленными тросами для буксировки ТС, утративших способность двигаться самостоятельно, что крайне актуально для борьбы с возникающими заторами.

Рассматриваемые системы и оборудование автомобилей направлены на улучшение условий несения службы, что позволит повысить эффективность качества исполнения надзорных функций Госавтоинспекции.

V. Улучшение составляющих элементов ТС. Вследствие частого старта на высоких оборотах всегда наблюдается повышенный износ покрышек, что в последующем влияет на устойчивость ТС при движении, особенно на больших скоростях. В этой связи необходимо рассмотреть вопрос о приобретении покрышек высокой износостойкости либо предусмотреть более частую их замену. Исходя из зарубежного опыта сотрудников полиции США, представляется целесообразным модернизировать автомобильные кресла с учетом того, что сотрудникам полиции приходится нести службу с оружием, специальными средствами, закрепленными на ремне, а также нерядко и в бронезащите. По этой причине имеет смысл установка специализированных автомобильных кресел в ТС сотрудников подразделений Госавтоинспекции с увеличенным пространством для бедер, которое в будущем может применяться не только сотрудниками полиции, но и иными службами.

VI. Применение ТС, которые приводятся в движение за счет электричества. Отметим тенденцию роста количества электромобилей в нашей стране: «по итогам 2023 г. в России было реализовано 14 тыс. новых электромобилей. Это в 4,7 раза (или на 369,9 %) больше, чем годом ранее, и является рекордным показателем для России»¹⁴. «Согласно данным агентства «АВТОСТАТ», по итогам 2024 г. в нашей стране было реализовано 17 805 новых электрокаров. Этот показатель более чем на четверть (+26,4 %) превосходит уровень 2023 г. (14 089 шт.) и является рекордным»¹⁵. «Число электромобилей в России выросло на треть и достигло 60 тыс.», – следует из данных Минэкономразвития России¹⁶.

14 Анализ российского рынка электромобилей / Д. Распов [и др.]; Strategy Partners. Часть 2. 2024. URL: https://strategy.ru/media/uploads/2024/04/Анализ_российского_рынка_электромобилей.pdf (дата обращения: 14.07.2025).

15 Тимерханов А. В 2024 году в России было продано рекордное количество новых электромобилей // Аналитическое агентство «АВТОСТАТ». 2025. 15 января. URL: <https://www.autostat.ru/news/59257/> (дата обращения: 14.07.2025).

16 Мишина В., Штурма Я. Машинный переход: число электромобилей в России превысило 60 тыс. // Известия. 2025. 17 января. URL: <https://iz.ru/1823463/valeria-misina-ana-sturma/masinyi-perehod-cislo-elektromobilei-v-rossii-prevysilo-60-tys> (дата обращения: 14.07.2025).

Лидером рынка новых электромобилей в России, по данным агентства «Автостат», второй год подряд становится китайский Zeekr¹⁷. В 2024 г. было продано более 7,6 тыс. электромобилей этого бренда, это 43 % от общего числа таких продаж. Так, электромобиль Zeekr в комплектации 86 kWh We имеет следующие технические характеристики: емкость аккумулятора – 86 кВт*ч, мощность двигателя – 536 л.с., время разгона до 100 км/ч равно 3,8 с, клиренс – 174 мм. Рассматриваемые возможности электромобиля Zeekr¹⁸ говорят о необходимости закупок в подразделения Госавтоинспекции подобных ТС. Однако при этом необходимо учитывать их количество у населения в конкретном субъекте России. В современных условиях электромобиль на службе в ОВД – это не модные тенденции в сфере используемого транспорта, а реальная необходимость, что подтверждается фактами преследования электромобилей на автомобилях, оснащенных двигателями внутреннего сгорания. Так, в 2024 г. инспекторами полка ДПС Госавтоинспекции УМВД России по г. Уфе преследовался электромобиль марки «Тесла». Данное ТС имело преимущество по разгонной динамике в отношении автомобилей сотрудников полиции. Его задержание состоялось во многом благодаря водительскому мастерству инспекторов ДПС Госавтоинспекции, при этом водителем «Тесла» было допущено нарушение правил дорожного движения, повлекшее за собой ДТП.

Электромобиль, в отличие от автомобиля, имеет ряд преимуществ и недостатков. Однако его применение в системе МВД России потребует создания соответствующей инфраструктуры, связанной с заправкой, эксплуатацией и обслуживанием данных ТС. Так, природно-климатические особенности России, связанные с продолжительным количеством дней в году, в которых температура окружающей среды опускается ниже нуля градуса по шкале Цельсия, негативно воздействуют на аккумуляторы электромобиля. Однако на сегодняшний день существуют многочисленные варианты их защиты от воздействия холода, к которым следует отнести:

1. Использование различных способов обогрева аккумулятора (термопленки, укрывающей аккумулятор с нагревательным элементом, применение теплого насоса).

2. Развитие инфраструктуры электромобилей для автопарка ТС Госавтоинспекции, позволяющей подогревать аккумулятор от сети.

17 Мишина В., Штурма Я. Машинный переход: число электромобилей в России превысило 60 тыс. // Известия. 2025. 17 января. URL: <https://iz.ru/1823463/valeria-misina-anasturma/masinniy-perehod-cislo-elektromobilei-v-rossii-prevysilo-60-tys> (дата обращения: 14.07.2025).

18 Zeekr 001 86 kWh We (10.2021 – 02.2024) – технические характеристики // Дром. URL: <https://www.drom.ru/catalog/zeekr/001/445145/> (дата обращения: 14.07.2025).

Однако необходимо помнить, что при процессе зарядки электромобилей желательно выйти из него в целях снижения вероятности поражения электрическим током.

Проблема обслуживания электромобилей в России меняется в лучшую сторону, прежде всего связанную с работой официальных дилеров, увеличением количества специалистов, обслуживающих рассматриваемые ТС, и развитием инфраструктуры. В среднем стоимость обслуживания электромобиля несколько ниже, чем у обычного, что в первую очередь связано с простотой конструкции рассматриваемых ТС и меньшим количеством деталей, подверженных износу.

Говоря о ТС, необходимых для сотрудников Госавтоинспекции, в целом, подчеркнем, что в составе каждого подразделения существуют разные службы, предъявляющие свои конкретные требования к транспорту. Так, для инспекторов ДПС Госавтоинспекции необходимы одни свойства автомобиля, для иных служб – совершенно иные.

Учитывая мнение сотрудников Госавтоинспекции и принимая во внимание современные тенденции в сфере автомобильного транспорта, сделаем выводы о том, что служебное ТС должно быть безопасным, комфортным, качественным и удобным, с большим количеством дополнительных функций, направленных на облегчение служебной деятельности сотрудника полиции.

Развивающаяся дорожная инфраструктура, транспортный поток, большое количество преступлений и правонарушений на автомобильном транспорте многократно усложнили служебную деятельность сотрудников Госавтоинспекции, в результате чего они обязаны нести службу в довольно непростой обстановке. Задачей ТС, используемых сотрудниками Госавтоинспекции, является облегчение несения службы, выражающееся в повышении качества выполняемых оперативно-служебных задач. К тому же, данные ТС должны иметь обязательный минимальный набор систем активной и пассивной безопасности, направленных на сохранение жизни и здоровья участников дорожного движения.

И.С. Лаврентьева,
доцент кафедры уголовного права
ФГКОУ ВО «Санкт-Петербургский университет МВД России»,
канд. юрид. наук, доцент,
полковник внутренней службы в отставке

Зарубежный опыт подготовки водителей

Обеспечение безопасности дорожного движения является одним из центральных направлений, позволяющих сохранить жизнь и здоровье участвующих в дорожном движении граждан. Высокие риски и угрозы, связанные с эксплуатацией транспортных средств и дорожным движением, - неотъемлемая часть современных условий жизнедеятельности. Актуальным становится изучение опыта органов государственной власти, общественных организаций и частного сектора в вопросах подготовки водителей к участию в дорожном движении в части управления транспортными средствами, а также контроля со стороны уполномоченных учреждений.

Организация допуска лиц к управлению транспортным средством и движению по дорогам общего пользования определяется национальным законодательством. Каждая страна самостоятельно определяет ограничения для получения разрешения на управление (например, возраст, медицинские показатели, психофизиологические показатели, наличие судимости, наличие правонарушений), порядок контроля наличия у кандидата теоретических знаний правил движения и основных положений, касающихся дорожной безопасности и обязанностей водителя и владельца транспортного средства, а также навыков управления транспортным средством. Существуют разграничение требований по категориям транспортных средств и целям управления (в личных, в публичных или военных).

Изучения требований, предъявляемых в разных странах к водителям, показывает, что имеются как схожие черты, так и существенно отличающиеся. Следует отметить, что нет их единства даже в экономически и политически объединениях государств, например, в странах Евросоюза. Даже в рамках отдельного государства встречаются примеры отсутствия единства требований по допуску к участию в дорожном движении. В некоторых государствах даже существуют различия даже внутри государства (например, в Соединенных Штатах Америки или в Японии).

Примером успешной организации обеспечения безопасности дорожного движения является Королевство Швеция, которая занимает одно из лидирующих мест в мире по снижению смертности на дорогах. В Королевстве Швеция успешно реализуется с 1997 года национальная

программа по повышению безопасности дорожного движения, направленная на исключение смертности в дорожно-транспортных происшествиях. В рамках обозначенных направлений программы особое внимание уделяется подготовке к участию в дорожном движении граждан в качестве водителей транспортных средств.

В Швеции допуск к управлению транспортным средством связан с выдачей водительского удостоверения после сдачи экзамена. Экзамен, так же, как и во многих странах, состоит из двух частей – теоретической и практической. Теория принимается по билетам с помощью автоматизированной компьютерной системы и состоит из 65 вопросов. Для положительной оценки в течение 50 минут необходимо ответить правильно не менее, чем на 52 вопроса. Вторая часть – практическая. Она заключается в проверке знаний и навыков управления транспортным средством в различных условиях и выполнения базовых маневров, соблюдения правил дорожного движения при управлении автомобилем.

Шведская модель подготовки водителей транспортных средств - это составная часть национальной системы обеспечения безопасности дорожного движения. Она направлена на снижение основных показателей аварийности и безопасного участия граждан в дорожном движении. Подготовка водителей транспортных средств в Швеции происходит традиционным образом, связанным с получением необходимого объема теоретических знаний и практических навыков по управлению транспортным средством.

Основное внимание в шведской системе обеспечения безопасности дорожного движения уделяется организации подготовки кандидатов в водители транспортных средств. Обязательным является прохождение двух обучающих курсов Riskutbildning 1 (Риск 1) и Riskutbildning 2 (Риск 2), что должно быть подтверждено соответствующими сертификатами. Курсы Риск 1 и Риск 2 направлены, в первую очередь, на доведение информации о сопряженных с вождением рисках.

Курс Риск 1 включает лекции по воздействию алкогольных напитков, наркотических веществ, усталости и т.п. на управление автомобилем и интерактивные занятия. На курсе обсуждают влияние на безопасность и пользу для участников дорожного движения средств пассивной безопасности, например, ремней безопасности, дневных ходовых огней, прохождение техосмотра и другие подобные вопросы.

Курс Риск 2 является практическим. Занятия включают теоретическую часть и отработку практических навыков на транспортном средстве на специальной площадке. Обучающихся знакомят с понятием дорожно-транспортного происшествия, причин, последствий и влиянием дорожных условий на управление автомобилем. В ходе этого этапа учащиеся отрабатывают навыки маневрирования на автомобиле в скользких и мокрых условиях, а также выполняют упражнения

на эффективное торможение. При этом площадка разделена на участки, имеющие различные коэффициенты сцепления с дорогой: лед, асфальт и т.д. Инструктор дает задания для отработки практических навыков по управлению, например, разогнаться до заданной скорости и резко затормозить, - таким образом проводится обучение вождению в разных дорожных условиях.

В качестве особенностей, которые присущи шведской модели подготовки водителей транспортных средств, необходимо выделить возможность самостоятельного обучения или при помощи иных водителей, имеющих соответствующий возраст и стаж вождения.

В Швеции не установлены обязательные требования по дополнительной подготовке в специализированном учреждении, кроме указанных обязательных двух курсов Риск 1 и Риск 2. Обучение правилам и непосредственному вождению происходит по выбору кандидата в водители - или в специализированных учреждениях (автошколах), или посредством самостоятельной подготовки, или у частного инструктора.

Для обучения надо получить разрешение на обучение как инструктору, так и обучающемуся. Обучающемуся необходимо получить ученические права (Körkortstillstånd или допуск к обучению и получению водительского удостоверения). Их можно получить с шестнадцати лет, при отсутствии медицинских противопоказаний и правовых ограничений.

Обучать вождению в Швеции может любой гражданин, достигший возраста 25 лет со стажем вождения не менее 5 лет. Он должен иметь действующее водительское удостоверение (оно не должно быть временно аннулировано за вождение в нетрезвом виде и другие серьёзные нарушения правил дорожного движения) и получить разрешение.

Прежде чем получить разрешение, инструктор и ученик должны пройти курс по безопасности дорожного движения. Он длится не менее 180 минут, без учета перерывов и обычно проводится во всех автошколах в определённые дни. На данном курсе кандидата на обучения и руководителя знакомят с требованиями к практическому вождению, с процедурой получения водительского удостоверения, а также дают информацию о методике практического обучения навыкам вождения, чтобы обучение проходило максимально безопасно и эффективно.

Шведская модель подготовки водителей имеет выраженную направленность на получение знаний и навыков поведения транспортного средства в экстремальных условиях, влияния физиологического состояния человека на аварийность и негативных последствий от совершения происшествия.

Иная система допуска к управлению транспортным средством в Королевстве Таиланд. В Таиланде в двух основных законах, действующих с 1979 года, установлены требования к допуску лиц к управ-

лению транспортным средством. В отношении легкого автомобиля и мотоциклов – это Закон об автомобилях. Для грузовых и пассажирских транспортных средств – это Закон о наземном транспорте. Для управления транспортными средствами водитель должен иметь водительское удостоверение категории, соответствующий транспортному средству. За управление в отсутствие соответствующего документа предусмотрен штраф. Водительские права выдаются и контролируются Департаментом наземного транспорта Министерства транспорта и его филиалами – отделениями наземного транспорта.

В Королевстве Таиланд все водители должны сдать экзамен по вождению и получить временные водительские права, которые через два года меняют на полноценные права для общественного (на 3 года) или частного пользования (на 5 лет). Водители, у которых ранее были изъяты права, как правило, по решению суда, также должны получить временные права.

В Таиланде отсутствует обязательное требование обучения в автошколе. Готовиться к экзамену будущий водитель может в любом формате: либо самостоятельно, либо в автошколе. Разрешена учебная езда по городу без наличия водительского удостоверения, но рядом должен находиться водитель, имеющий опыт более 3-х лет.

К автошколам, в которых обучают вождению, Департаментом наземного транспорта установлены обязательные требования, включающие наличие квалифицированных преподавателей, которые проходят обязательные курсы обучения. В автошколах проводятся теоретические занятия и практические уроки. Продолжительность обучения минимально - 2 дня, при этом обучающийся сам определяет количество дополнительных часов, которое ему необходимо. Обязательным при обучении является просмотр обучающего фильма о правилах дорожного движения в Таиланде, тренировки на площадке и вождение в городе с инструктором.

Кандидат в водители должен соответствовать по возрасту и медицинским критериям и иметь соответствующую справку. Минимальный возраст для получения временных водительских прав – 18 лет, а на управление мотоциклом - 15 лет.

Водительские удостоверения выдаются Департаментом наземного транспорта после прохождения обязательного физиологического теста, минимального 5 часового курса теоретического обучения, сдачи теоретического и практического экзамена.

Обязательный физиологический тест, проводимый в подразделении Департамента наземного транспорта перед приемом экзамена, включает проверку: на дальтонизм – различение красного, желтого и зеленого цвета; умения ориентироваться в пространстве (объемное зрение и глазомер);

на возможность широкоугольного восприятия; скорости реакции нажатия на педаль тормоза при смене разрешающего сигнала светофора (допустимое время реакции — 0,75 секунды или меньше).

Поскольку обязательного требования обучения в автошколе нет, Департамента наземного транспорта в обязательном порядке перед приемом экзамена проводит краткий теоретический курс. Обучение проводится сотрудниками департамента в форме беседы, видеолекции по правилам движения и сложным ситуациям на дороге, разборов тестовых заданий, то есть проводится - экспресс-подготовка. В обязательном порядке показываются учебные фильмы, связанные с недопустимостью управления в состоянии опьянения.

Экзамен включает электронное тестирование на знание правил дорожного движения (50 вопросов, на которые минимум 45 ответов должны быть верными) и практический экзамен на специальной площадке, где проверяют основные навыки управления транспортным средством и знание правил.

После сдачи экзамена впервые выдается временное удостоверение на 2 года, затем можно его поменять на постоянное водительское удостоверение - на 5 лет (частное) или на 3 года (публичное). Публичное водительское удостоверение дает право управлять такси, но такое удостоверение выдается только лицу, не имеющему судимости или отбывшему наказание в виде лишения свободы и освободившемуся от него не менее трёх лет назад. Независимо от срока действия предыдущего удостоверения водитель должен повторно пройти медицинский осмотр, чтобы получить новые права. Если срок действия прав истёк менее года назад, процедура остаётся прежней. Если ли же срок действия прав истёк более года назад, но менее трёх лет назад, владелец должен посетить лекцию и сдать теоретический экзамен. В ситуации, когда срок действия прав истёк три года назад или более, необходимо пройти полный экзамен.

В Китайской Народной Республике иная система. Китайским государством предпринимается ряд организационных мероприятий, направленных на кардинальное изменение ситуации с дорожно-транспортным травматизмом. Вопросы обеспечения дорожной безопасности, в том числе порядка получения водительского удостоверения, правил его использования, а также условия аннулирования, временного изъятия и повторной сдачи экзаменов на право управления транспортным средством регулируется нормами Закона Китайской Народной Республики «О мерах дорожной безопасности» (2003 г.).

В Китае подготовка водителей включает несколько этапов: обучение в автошколе, сдачу экзаменов и получение водительских прав.

Автошколы в Китае предлагают своим кандидатам в водители пройти курс обучения, который включает в себя три недели изучения

теории и обучение практическому вождению. Необходимый минимум – это 58 часов занятий.

Для сдачи экзамена и получению водительского удостоверения необходимо соответствие по возрасту (с учетом категории транспортного средства), отсутствие медицинских противопоказаний и подтверждение обучения в автошколе. Для получения прав в Китае необходимо сдать экзамен, подтверждающий знание теории и практики вождения, как в условиях площадки, так и в условиях города.

Экзамен состоит из 3 этапов.

1 этап - проверка знаний законов о безопасности дорожного движения и других профильных знаний: правила дорожного движения, дорожные сигналы, устранение последствий дорожно-транспортных происшествий и т.п. На экзамене 100 теоретических вопросов, на 90 из них необходимо дать правильный ответ.

2 этап - проверка навыков вождения на площадке. Предполагает выполнение определенных заданий и маневров: Например, для легкового автомобиля: заезд в гараж задним ходом, остановка и трогание с места на уклоне, параллельная парковка, «змейка», поворот под прямым углом.

3 этап - проверка навыков безопасного и культурного вождения по городу. Он включает проверку навыков: подготовка перед посадкой в автомобиль, трогание с места, движение по прямой, переключение передач, перестроение на дороге, парковка у обочины, движение по прямой через перекресток, поворот налево на перекрестке, поворот направо на перекрестке, движение через пешеходный переход, движение в районах, где имеются учебные заведения, движение возле автобусных остановок, встречный разъезд, обгон, разворот на 180 градусов, движение в ночное время суток.

После успешного прохождения всех этапов экзамена, обязательным является прослушивание не менее, чем получасовой лекции о безопасности и культуре вождения и о примерах дорожно-транспортных происшествий.

При получении удостоверения в Управлении автотранспорта проводится церемония принесения присяги.

В Китае получение водительского удостоверения на управление легковым автомобилем возможно с 18 лет. С 26 лет разрешается сдавать экзамен на управление пассажирским автобусом. Чтобы получить водительские права на управление автобусом, китайцы проходят пятилетний курс обучения. Водители, получившие права менее года назад, считаются «стажёрами» и на них распространяются определённые ограничения (например, они должны размещать на автомобиле специальную табличку во время вождения или иметь на переднем пассажирском сиденье человека с опытом вождения не менее трёх лет при движении по автомагистралям).

Интересным является применяемая система повторного обучения в Китае. В случае превышения количества нарушений в год водитель лишается права управления и обязан пройти дополнительный курс обучения с последующей сдачей экзаменов.

Общая практика показывает, что несмотря на то, что в отдельных странах допускается самостоятельная подготовка к сдаче экзамена на получение водительского удостоверения, обучение в специализированных учреждениях предпочтительнее. Современные автошколы не только обладают опытными преподавателями и инструкторами практического вождения, но и обладают методическим и техническим обеспечением для подготовки водителя. Также образовательные учреждения предоставляют возможность тренировать навыки на специальных тренажерах (в том числе и с применением искусственного интеллекта), которые создают безопасные условия при получении первоначальных навыков как обучающемуся, так и окружающим. Противники обязательного требования обучения в автошколе в первую очередь ссылаются на длительность обучения и на экономические затраты, связанные с таким обучением.

Рассмотренные нами примеры показывают разнообразие требований, предъявляемых к подготовке водителей, и некоторые различия в порядке выдачи водительского удостоверения. Общими чертами являются применение медицинских ограничений к вождению автомобилем, контроль со стороны государства за качеством подготовки кандидата, посредством непосредственной проверки знаний кандидатов. Общепринято, что для управления в публичных целях автотранспортом, требования к водителю более строгие и имеют большее число ограничений на возможность получения права ими управлять.

**Доказательства и доказывание при производстве по делам
об административных правонарушениях в области дорожного движения
в странах – участниках Содружества Независимых Государств**

Одним из приоритетных направлений развития стран Содружества Независимых Государств¹ остается сохранение единого правового пространства. Поддерживается работа Межпарламентской Ассамблеи государств – участников СНГ, повышается ее международный авторитет, укрепляются связи с другими парламентскими объединениями. Планируется добиться взаимодействия судебных, правоохранительных и других органов в вопросах правовой помощи, защиты личных, имущественных и неимущественных прав граждан. Прилагаются усилия по формированию цифрового общества, совершенствованию сервисов, предоставляющих электронные услуги, а также цифрового государственного управления².

Обеспечение безопасности дорожного движения в странах – участниках СНГ является одним из приоритетных направлений развития. Эффективность обеспечения безопасности дорожного движения во многом зависит от применяемых административно-юрисдикционными органами мер административного принуждения при привлечении к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения.

С момента образования СНГ прошло более тридцати лет, и административное законодательство стран – участников СНГ подвергалось неоднократному реформированию, в связи с чем представляется актуальным исследование и выделение особенностей административно-правовой регламентации процесса доказывания и использования доказательств по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения в странах – участниках СНГ (Республика Узбекистан, Республика Казахстан, Кыргызской Республики, Республика Беларусь).

Например, в *Республике Узбекистан* административное законодательство содержит материальные и процессуальные нормы в едином Кодексе Республики Узбекистан об административной

1 Далее – «СНГ».

2 Концепция председательства Российской Федерации в Содружестве Независимых Государств в 2024 году. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/73203> (дата обращения: 15.03.2024).

ответственности³. Ответственность за нарушение правил дорожного движения содержится в Главе 9 «Административная ответственность за правонарушения на транспорте, в области дорожного хозяйства и связи». Производству по делам об административных правонарушениях посвящен четвёртый раздел «Производство по делам об административных правонарушениях».

Рассматриваемый кодекс не содержит категории доказывания, определяет цель и задачи доказывания через задачи производства по делам об административных правонарушениях, которыми являются: своевременное, всестороннее, полное и объективное выяснение обстоятельств каждого дела, разрешение его в соответствии с законодательством, обеспечение исполнения вынесенного постановления, а также выявление причин совершения административных правонарушений и условий, им способствующих, предупреждение правонарушений, воспитание граждан в духе соблюдения Конституции и законов Республики Узбекистан, укрепление законности.

Производство по делу об административном правонарушении осуществляется как в электронной, так и в бумажной форме. Доказательствами по делу об административном правонарушении признаются любые фактические данные, на основе которых в определенном законом порядке органы (должностные лица) устанавливают наличие или отсутствие административного правонарушения, виновность лица в его совершении и иные обстоятельства, имеющие значение для правильного рассмотрения дела. Данные по делу устанавливаются следующими средствами: протоколом об административном правонарушении, объяснениями лица, привлекаемого к административной ответственности, и показаниями потерпевшего, свидетелей, заключением эксперта, консультацией (пояснениями) специалиста, вещественными доказательствами, протоколом об изъятии вещей и документов, материалами аудио-, видеозаписи и фотосъемки, а также иными материалами.

В случае нарушений правил дорожного движения протокол составляется должностным лицом на месте совершения правонарушения при помощи мобильного устройства с установленным специальным программным обеспечением или компьютера посредством системы «E-ma'muriyish». Протокол по делу об административном

³ Кодекс Республики Узбекистан об административной ответственности (утвержден Законом Республики Узбекистан от 22 сентября 1994 года № 2015-XII) (с изменениями и дополнениями по состоянию на 29.02.2024 г.). ИС Континент URL: <https://continent-online.com> (дата обращения: 01.04.2024).

правонарушении 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, при отсутствии возможности применения электронной формы деформируется в бумажной форме.

Законодательно устанавливается перечень материалов дела, которые необходимо прилагать к протоколу об административном правонарушении, в том числе за правонарушения в области дорожного движения, определяется перечень необходимых процессуальных действий при осуществлении производства по делу об административном правонарушении.

В *Республике Казахстан* административная ответственность в области дорожного движения закреплена в главе 30 КоАП Республики Казахстан⁴ «Административные правонарушения на транспорте, в дорожном хозяйстве», процессуальные нормы, регламентирующие процесс доказывания, закреплены в главе 39 КоАП Республики Казахстан «Доказательства и доказывание». Доказывание представляет собой процесс собирания, проверки и оценки доказательств с целью установления обстоятельств, имеющих значение для законного, обоснованного и справедливого рассмотрения дел об административных правонарушениях. Кроме того, дано определение доказательств, отмечены виды доказательств, порядок их обнаружения, изъятия и приобщения к материалам дела об административном правонарушении, их представления; устанавливаются обстоятельства, подлежащие доказыванию; порядок освобождения от доказывания, а также правила оценки доказательств.

Порядок осуществления производства по делу об административном правонарушении содержится в разделе 4 КоАП Республики Казахстан. Задачами производства по делам об административных правонарушениях являются:

- 1) своевременное, всестороннее, полное и объективное выяснение обстоятельств каждого дела;
- 2) обеспечение реализации прав и обязанностей участников производства;
- 3) выявление причин и условий, способствовавших совершению административных правонарушений;
- 4) обеспечение исполнения постановления по делу об адми-

4 Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях от 5 июля 2014 года № 235-V (с изменениями и дополнениями по состоянию на 11.02.2024 г.). ИС Континент URL: <https://continent-online.com>(дата обращения: 01.04.2024).

нистративном правонарушении, предписания о необходимости уплаты штрафа.

Производство по делам об административных правонарушениях осуществляется в бумажной и (или) электронной формах с использованием Единого реестра административных производств.

Несмотря на высокую эффективность применения электронной формы производства, недостатками применения данной формы являются:

- производство по делу сводится только к составлению протокола об административном правонарушении;

- форма электронного протокола противоречит содержанию, установленному законодательством, включает в себя отдельные элементы постановления по делу, в частности, лишь принятие решения о наложении административного взыскания;

- нет возможности формирования электронных дел об административных правонарушениях, рассматриваемых судом, и др.

Представленный в КоАП Республики Казахстан институт доказательств и доказывания детально регламентирован и схож с институтом доказывания, применяемым в уголовно-процессуальном законодательстве как Республики Казахстан, так и в Российской Федерации, что говорит о конвергенции административно-правовых и уголовно-процессуальных норм. В целях дальнейшего развития института доказывания по делам об административных правонарушениях в Российской Федерации считаем необходимым сформировать и внедрить в КоАП РФ детально регламентированный институт доказывания, поскольку тенденция расширения применения административной преюдиции в уголовном праве подталкивает к конвергенции административного производства и уголовного производства, так как в последующем дела об административных правонарушениях оцениваются в рамках уголовно-процессуального законодательства.

В *Кыргызской Республике* Кодексом о правонарушениях⁵ предусмотрены как материальные, так и процессуальные нормы, включая разделы о производстве по делам о правонарушениях и порядке исполнения взысканий.

Ответственность за нарушения правил дорожного движения содержится в Главе 20 «Административные правонарушения, посягающие на правила безопасности движения и эксплуатации транспортных средств» Кодекса о правонарушениях Кыргызской Республики. Процессуальной части посвящен раздел 10 рассматриваемого кодекса, в котором

5 Кодекс Кыргызской Республики о правонарушениях от 28 октября 2021 года № 128 (с изменениями и дополнениями по состоянию на 28.02.2024 г.). ИС Континент URL: <https://continent-online.com>(дата обращения: 01.04.2024).

отсутствует самостоятельный раздел, посвященный доказательствам и доказыванию, определен круг субъектов, уполномоченных возбуждать и рассматривать дела о правонарушениях, их полномочия, перечень участников производства, их права, порядок истребования и оценки доказательств.

Протокол о правонарушении составляется как на бумажном носителе, так и в электронной форме, удостоверенной электронной подписью должностного лица. Каждый случай составления протокола уполномоченный орган заносит в автоматизированную информационную систему (АИС) Единого реестра правонарушений.

В Кыргызстане, как и в Казахстане, за правонарушения в области дорожного движения правонарушители подвергаются дополнительным правовым последствиям, которыми являются меры принуждения, направленные на предотвращение совершения новых правонарушений, например, направление на пересдачу квалификационных экзаменов на знание правил дорожного движения в случае, если водитель совершил три и более раза в течение одного календарного года ряд правонарушений.

Административное законодательство Республики Беларусь отличается от законодательства многих стран СНГ содержанием самостоятельных кодифицированных актов, посвященных как материальным нормам административного права, содержащимся в КоАП Республики Беларусь⁶, так и процессуальным нормам, отраженным в Процессуально-исполнительном КоАП Республики Беларусь⁷. Разграничение материальных и процессуальных норм необходимо для обеспечения детальной правовой регламентации порядка административного процесса и исполнения административных взысканий. Представляется, что 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 процесса⁸.

6 Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях от 6 января 2021 года № 91-3 (с изменениями и дополнениями по состоянию на 17.07.2023 г.). ИС Континент URL: <https://continent-online.com> (дата обращения: 01.04.2024).

7 Процессуально-исполнительный кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях от 6 января 2021 года № 92-3 (с изменениями и дополнениями по состоянию на 17.07.2023 г.). ИС Континент URL: <https://continent-online.com> (дата обращения: 01.04.2024).

8 Лифанов Д. М. Административно-деликтное законодательство стран — участников Содружества Независимых Государств: сравнительно-правовой анализ // Электронное приложение к «Российскому юридическому журналу». 2022. № 5. С. 18- 26 .URL: https://doi.org/10.34076/22196838_2022_5_18.

В Главе 18 КоАП Республики Беларусь «Административные правонарушения против безопасности движения и эксплуатации транспорта» предусмотрена административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения. Порядок доказывания административных правонарушений детально регламентирован главой 6 Процессуально-исполнительного КоАП Республики Беларусь «Предмет доказывания. Доказательства. Оценка доказательств», где установлены обстоятельства, подлежащие доказыванию по делу об административном правонарушении, определение доказательств и их видов, порядок хранения вещественных доказательств, а также порядок их собирания, проверки и оценки. Электронная форма производства и вынесения процессуальных документов в Республике Беларусь не предусмотрена.

В целях пресечения административных правонарушений, установления личности физического лица, в отношении которого ведется административный процесс, составления протокола об административном правонарушении, обеспечения своевременного и правильного рассмотрения дела и исполнения постановлений по делу об административном правонарушении в области дорожного движения к физическому лицу могут быть применены меры обеспечения производства.

Что касается административных правонарушений в области дорожного движения, зафиксированных камерами фотовидеофиксации, работающими в автоматическом режиме, то следует отметить, что странами – участниками СНГ данный способ выявления и фиксации и привлечения к административной ответственности используется повсеместно, ежегодно наблюдается тенденция к увеличению нарушений правил дорожного движения, которые фиксируются данными камерами. Так, в Казахстане с помощью автоматических камер фиксации нарушений правил дорожного движения фиксируется 50% всех нарушений. В частности, программа «Қорғау» позволяет автоматически выявлять автомобили с подложными номерами, без страховки, находящиеся в розыске либо нарушающие правила дорожного движения и не оплачивающие штрафы⁹.

В случае фиксации административных правонарушений камерами фотовидеофиксации, работающими в автоматическом режиме, в рассматриваемых странах протокол не составляется, выносится постановление о привлечении к административной ответственности без участия правонарушителя в отношении собственника транспортного средства. Постановление правонарушителю направляется посредством

9 Около 22 тысяч камер фиксируют нарушения ПДД в Казахстане. URL: <https://www.inform.kz/ru/okolo-22-tisyach-kamer-fiksiryut-narusheniya-pdd-v-kazahstane-0c24b0> (дата обращения: 20.02.2025).

почты либо через личный кабинет Единого портала предоставления государственных услуг.

Проанализировав законодательство стран – участников СНГ, регламентирующее производство по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, следует отметить, что на территории Узбекистана, Казахстана и Кыргызстана производство по делу об административном правонарушении в области дорожного движения может осуществляться как в бумажной, так и в электронной форме, что отвечает современным тенденциям применения информационных технологий. Следует учитывать, что в странах, 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.

В настоящее время возникла необходимость цифровизации производства по делам об административных правонарушениях в Российской Федерации путем внедрения электронной формы производства по делам об административных правонарушениях, в частности, совершенных в области дорожного движения, поскольку, помимо экономии на бумажных носителях, электронная форма производства обеспечит лицам, привлекаемым к административной ответственности, своевременный и полный доступ к материалам дела об административном правонарушении.

Электронная форма производства по делу об административном правонарушении в области дорожного движения не должна сводиться лишь к вынесению протокола и (или) постановления по делу об административном правонарушении. Она должна использоваться при оформлении иных протоколов, при применении мер обеспечения производства, при вынесении определений и так далее. Также в связи с тем, что в производстве по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения широко используется возможность видеофиксации при применении мер обеспечения производства по делу, становится возможным прикрепление к материалам дела об административном правонарушении фотографий, видеозаписей и других доказательств нарушений правил дорожного движения в электронном виде.

Составление протокола об административном правонарушении в области дорожного движения в странах СНГ в большей степени отнесено к компетенции органов внутренних дел, в частности, подразделений, осуществляющих контрольно-надзорные полномочия в обеспечении безопасности дорожного движения, также предоставляется самостоятельная возможность вынесения решения по делу, если предполагается назна-

чение наказания в виде предупреждения или штрафа. Административные правонарушения в области дорожного движения также рассматриваются судом, если предполагается ограничение конституционных прав. Следует отметить, что в странах СНГ органом внутренних дел, как правило, устанавливаются внутриведомственные инструкции, регламентирующие порядок выявления, фиксации административных правонарушений в области дорожного движения и их рассмотрения (Приказ МВД Республики Узбекистан от 2011 года № 68 «Об утверждении Инструкции о порядке рассмотрения административных дел о нарушении правил дорожного движения, Приказ МВД Республики Казахстан от 2023 года № 164 «Об утверждении Инструкции по несению патрульно-постовой службы сотрудниками полиции Республики Казахстан по обеспечению охраны общественного порядка и дорожной безопасности в населенных пунктах и на загородных автомобильных дорогах»).