



МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ЖУРНАЛ
№4
2025 (39)
ISSN 2782-2850

eLIBRARY.RU

СYBERLENINKA

РОССИЙСКИЙ ИНДЕКС
НАУЧНОГО ЦИТИРОВАНИЯ
Science Index

ГАРАНТ

КОНСУЛЬТАНТПЛЮС
надежная правовая поддержка

нцбдд.мвд.рф

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ / ROAD SAFETY

Главный редактор / Editor-in-Chief of the journal

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

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

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

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

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

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

Редакционная коллегия / Editorial board

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

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

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

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

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

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

В.Ф. Васюков,
доктор юридических наук, профессор, профессор ка-
федры уголовного права, уголовного процесса и кри-
миналистики Московского государственного универ-
ситета международных отношений МИД России
(МГИМО)

V.F. Vasyukov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Professor
of the Department of Criminal Law, Criminal Procedure
and Criminalistics at the Moscow State University of
International Relations of the Ministry of Foreign Affairs
of the Russian Federation (MGIMO)

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

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

С.М. Зырянов,

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

В.Д. Кондратьев,

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

В.В. Кузин,

Заслуженный юрист Российской Федерации, главный эксперт Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Российской Федерации

В.И. Майоров,

доктор юридических наук, профессор, старший научный сотрудник кафедры конституционного и административного права Южно-Уральского государственного университета

Р.Н. Минниханов,

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

Д.В. Митрошин,

начальник ФКУ «Научный центр БДД МВД России»

К.В. Муравьев,

доктор юридических наук, доцент, начальник научно-исследовательского центра Академии управления МВД России

Ю.И. Попугаев,

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

Б.В. Россинский,

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

Н.В. Румянцев,

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

С.А. Синенко,

доктор юридических наук, доцент, начальник Академии управления МВД России

В.П. Уманская,

доктор юридических наук, доцент, профессор Департамента публичного права факультета права НИУ ВШЭ

S.M. Zyryanov,

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

V.D. Kondratiev,

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

V.V. Kuzin,

Honored Lawyer of the Russian Federation, Chief Expert of the Main Directorate for Road Safety of the Russian Federation

V.I. Mayorov,

Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Senior Researcher of the Department of Constitutional and Administrative Law at South Ural State University

R.N. Minnikhanov,

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

D.V. Mitroshin,

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

K.V. Muravyov,

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

Yu.I. Popugaev,

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

B.V. Rossinsky,

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

N.V. Rumyantsev,

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

S.A. Sinenko,

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

V.P. Umanskaya,

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

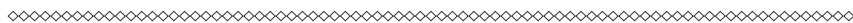
М.Ю. Черников,
главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации

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

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

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

**ЗАРУБЕЖНЫЕ ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ /
FOREIGN MEMBERS EDITORIAL BOARD**



Г.А. Василевич,
Заслуженный юрист Республики Беларусь, член-корреспондент Национальной академии наук Республики Беларусь, доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой конституционного права юридического факультета Белорусского государственного университета

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

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

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

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

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

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

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ:

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

Редакция:

Главный редактор:

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

Заместители главного редактора:

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

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

Редактор: **Е.В. Марцога**
Компьютерная верстка: **Е.В. Марцога**

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

E-mail: ncbdd@bk.ru
www: <http://ncbdd.mvd.pf>

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

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

Публикации журнала размещаются в открытом
доступе на сайтах elibrary.ru,
cyberleninka.ru, ncbdd.mvd.pf.

Журнал индексируется в РИНЦ.

Формат 60x84/8. Печать цифровая.

Физ. печ. л. – 7,21.

Усл. печ. л. – 7,21.

Номер подписан в печать 25.12.2025.

Номер вышел в свет 26.12.2025.

Тираж 200 экз.

План-график выпуска научных изданий
ФКУ «НЦ БДД МВД России» на 2025 г., поз. 29.

Бесплатно

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 2025 № 4(39)

Содержание

УПРАВЛЕНИЕ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Кондратьев В.Д. Безопасность дорожного движения.
Вопросы теории (нормативно-правовое обеспечение)6

Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. Государственная политика
в области обеспечения безопасности дорожного движения:
состояние и перспективы10

Майоров В.И. Полномочия органов местного самоуправления
в области обеспечения безопасности дорожного движения
в контексте муниципальной реформы.....31

Айсанова Н.В. Пропаганда безопасности дорожного движения
в условиях цифровой среды35

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, СВЯЗАННОЙ С ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

Марцога Е.В. Допуск к управлению транспортными средствами
на территории Российской Федерации лиц, имеющих иностранные
водительские удостоверения, которые не являются гражданами
Российской Федерации (на примере граждан
Киргизской Республики).....40

КОНТРОЛЬНО-НАДЗОРНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Якимов А.Ю. Нормативно-правовая основа выявления
административных правонарушений, связанных с перевозкой
пассажирах автомобильным транспортом48

МЕЖДУНАРОДНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Ясникова В.А. Роль общественных организаций в деятельности,
направленной на снижение детского дорожно-транспортного
травматизма (с учетом международного опыта).....58

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

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

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

FOUNDER AND PUBLISHER:

Federal public establishment «Scientific State
Institution of Road Safety of the Ministry of the
Interior of the Russian Federation»
ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121293
Tel.: 8 (499) 148-85-67

Editorial board:

Editor-in-Chief of the journal:

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

Deputy Editors-in-Chief of the journal:

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

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

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

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

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

The publications are available in open access at
elibrary.ru, cyberleninka.ru, ncbdd.mvd.pf.

The journal is indexed in Russian Science Citation
Index.

The format is 60x84/8. Digital printing.

Printers sheet – 7,21.

Conventional printed sheet – 7,21.

Passed for printing 25.12.2025.

Published 26.12.2025.

Circulation 200 copies.

Schedule of publication of scientific publications
Federal public establishment «Scientific State
Institution of Road Safety of the Ministry of the
Interior of the Russian Federation» for 2025, pos. 29.

Free

ROAD SAFETY
2025. № 4(39)

Contents

MANAGEMENT OF ROAD SAFETY

Kondratiev V.D. The new road safety strategy up to 2036 is the most important stage in road safety management in the Russian Federation.....6

Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Isaev M.M. State road safety policy: current status and prospects.....10

Mayorov V.I. Powers of local self-government bodies in the field of road traffic safety in the context of municipal reform.....31

Aisanova N.V. Road safety propaganda in the digital environment.....35

**LEGAL REGULATION OF ACTIVITIES RELATED
TO ROAD TRAFFIC**

Martsoga E.V. Permitting the driving of vehicles in the Russian Federation for persons with foreign driver's licenses who are not citizens of the Russian Federation (using the example of citizens of the Kyrgyz Republic).....40

CONTROL AND SUPERVISION ACTIVITIES OF ROAD TRAFFIC

Yakimov A. Yu. Regulatory and legal basis for detecting administrative offenses related to passenger carriage by road transport48

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

Iasnikova V.A. The role of public organizations in activities aimed at reducing child road traffic injuries (taking into account international experience).....58

НОВАЯ СТРАТЕГИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ВПЛОТЬ ДО 2036 ГОДА – ВАЖНЕЙШИЙ ЭТАП В УПРАВЛЕНИИ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Виктор Дмитриевич Кондратьев

Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)
k-051310@mail.ru

Аннотация. В статье проведен анализ Стратегии повышения безопасности дорожного движения до 2030 года и на период до 2036 года. Отмечены важность дорожной безопасности с точки зрения национальной безопасности страны, необходимость программно-целевого подхода, более гибкий подход в организации деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, аспекты деятельности, имеющие принципиальное значение.

Ключевые слова: стратегия, безопасность дорожного движения, система, управление, национальная безопасность, программно-целевой подход, федеральный проект, национальный проект, государственная политика

Для цитирования: Кондратьев В.Д. Новая Стратегия безопасности дорожного движения вплоть до 2036 года – важнейший этап в управлении безопасностью дорожного движения в Российской Федерации // Безопасность дорожного движения. 2025. № 4. С. 6–9.

Original article

THE NEW ROAD SAFETY STRATEGY UP TO 2036 IS THE MOST IMPORTANT STAGE IN ROAD SAFETY MANAGEMENT IN THE RUSSIAN FEDERATION

Victor D. Kondratiev

Moscow Automobile and Road Construction State Technical University (MADI)
k-051310@mail.ru

Abstract. The article analyzes the Strategy for improving Road Safety until 2030 and for the period up to 2036. The importance of road safety from the point of view of the national security of the country, the need for a program-oriented approach, a more flexible approach in organizing activities to ensure road safety, and aspects of activities of fundamental importance were noted.

Keywords: strategy, road safety, system, management, national security, program-oriented approach, federal project, national project, state policy

For citation: Kondratiev V.D. The new road safety strategy up to 2036 is the most important stage in road safety management in the Russian Federation // Road Safety. 2025. № 4. P. 6–9.

Президентом Российской Федерации утверждена Стратегия безопасности дорожного движения на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года (далее – Стратегия).

В связи с принятием документа, имеющего принципиальное значение для деятельности в области безопасности дорожного движения (далее – БДД), следует высказать следующее.

Первое. Рассмотрение проекта Стратегии проводилось на совещании Президента РФ с постоянными членами Совета Безопасности РФ.

После одобрения на этом совещании документ в установленном порядке был утвержден. Может быть сделан вывод о том, что негативные последствия автомобилизации, прежде всего гибель и ранения участников дорожного движения (далее – УДД), повреждения дорожно-транспортной инфраструктуры, социально-экономические и морально-психологические издержки в своем интегральном измерении уже оказывают заметное влияние на национальную безопасность страны.

Действительно, за 10 лет – с 2015 по 2024 год – в стране погибли более 170 тысяч и получили ранения различной степени тяжести около 2-х млн человек, реабилитация которых к обычной жизни занимает в целом ряде случаев длительное время.

В специальных источниках отмечалось, что 90% семей погибших и 85% семей искалеченных жертв заявили о значительном и в половине случаев

даже драматическом снижении качества жизни [1]. За эти 10 лет погибли более 6 тысяч детей в возрасте до 16 лет и более 150 тысяч получили ранения [2].

Только за 2024 год социально-экономический ущерб от дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) составил 1,5 трлн рублей [3].

При этом необходимо отметить, что важное политическое решение состоялось на фоне определенных результатов по снижению дорожно-транспортной аварийности и дорожно-транспортного травматизма.

Действительно, за период с 2003 года – год второго «пика» аварийности после 1991 года, когда все механизмы обеспечения БДД, ранее действующие в СССР, были разрушены – по 2024 год число погибших в расчете на 100 тысяч населения сократилось с 24,9 до 9,86.

Однако, когда в 2024 году 14 403 УДД погибли и более 164 тысяч получили ранения на фоне достижений научной мысли в области борьбы с дорожно-транспортной аварийностью и опыта, как зарубежного, так и отечественного, такие результаты уже признаются неприемлемыми и необходимы дополнительные усилия по дальнейшему снижению опасности дорожного движения [2].

В тех странах, которые значительно раньше нашей страны встали на путь автомобилизации, последовательно вырабатывались механизмы борьбы с

негативными последствиями стремительного роста количества автотранспортных средств.

Главным результатом проводившейся в течение многих лет работы стало утверждение о том, что БДД можно управлять, то есть снижать смертность в результате ДТП, даже в условиях роста автомобилизации [4].

Следовательно, показатель смертности в результате ДТП, составивший 9,86 в 2024 году, должен последовательно снижаться и по прогнозным оценкам к 2036 году должен варьироваться уже в районе пяти. При этом в соответствии с признанной современной парадигмой в области обеспечения БДД должен продолжаться сокращаться и далее, несмотря на рост автомобилизации.

Механизмами должны стать разнообразные решения, охватывающие активные, пассивные и послеаварийные периоды, предотвращающие возникновение ДТП или существенно снижающие тяжесть возможных последствий, если ДТП произошло, так как главной целью всей деятельности в этой области является сохранение жизни и здоровья человека.

Второе. Начиная с 2006 года вся деятельность по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий осуществляется на основе программно-целевого подхода, суть которого сводится к установлению целей, сроков достижения этих целей, соответствующих ресурсов и исполнителей.

Так, на период 2006-2012 годов Правительством РФ была утверждена федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», аналогичная программа была утверждена и на период с 2013 по 2020 год.

Принятие федеральных целевых программ с утверждением их Правительством РФ позволило [5, 6] обеспечивать стабильное финансирование, определенную скоординированность в работе, что очень важно для такого вида деятельности, как БДД, где участвует большое число ведомств и организаций, а также значительно возросшую активность региональных и местных органов исполнительной власти.

Переход на федеральном уровне на национальные проекты, включающие в свою структуру так называемые федеральные проекты, построенные на проектно-целевом подходе, фактически основаны на принципах программно-целевого планирования, в то же время более жесткого контроля не только за мероприятиями в целом, но и за этапами этих мероприятий, а также и значительное усиление персональной ответственности и поставленную на регулярную основу строго контролируруемую отчетность.

Третье. В 2018 году Правительством РФ была утверждена Стратегия БДД на 2018-2024 годы [7]. Сам факт принятия такого документа знаменовал новый этап в организации деятельности в области обеспечения БДД. Действительно, стратегии, как документы стратегического планирования, обладают более широким видением проблем, на основе положений которых можно формировать конкретные мероприятия, как было предпринято в ФЦП по БДД, и федеральных проектах, входящих в состав национальных проектов, в частности, в национальный проект «Безопасные качественные дороги».

Практика показала в целом положительный результат такого планирования – и это подтверждено в тексте новой Стратегии [3].

Вместе с тем по мере снижения показателей аварийности и прежде всего уровня смертности в результате ДТП в специальных источниках отмечается, что по мере снижения этого важнейшего показателя будет все сложнее обеспечивать его дальнейшее снижение [8].

Во многом в связи с этим Стратегия ориентирует на более усложненную модель управления деятельностью по обеспечению БДД.

Так, согласно документу, Стратегия является основой для формирования и реализации государственной политики в области обеспечения БДД.

В свою очередь, как известно, Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» в понятие государственной политики в области обеспечения БДД включает основные направления деятельности в этой области, полномочия Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и владельцев частных автомобильных дорог, участие общественных объединений в осуществлении мероприятий по обеспечению БДД, организацию государственного учета основных показателей состояния БДД.

Согласно такому подходу Стратегия определила стратегические установки на длительный период, предусмотрев широкий перечень узловых вопросов, как в области БДД, так и дорожного движения.

Установленный Стратегией критерий снижения смертности в результате ДТП может без сомнения считаться как социальный критерий и теперь точно указывает на необходимость приведения в соответствие критерия и организационного механизма, обеспечивающего достижение соответствующих значений этого критерия.

Известно, что БДД является подсистемой системы ДД и, следовательно, ограничена состоянием этой системы, включая достигнутые в настоящее время представления о ее границах, а также эффективностью функционирования как собственно системы дорожного движения, так и соответствующих частей, блоков и подсистем, входящих в систему дорожного движения.

Сложившиеся представления о системе дорожного движения носят, как правило, сложившийся стереотипный характер и в основном ограничиваются традиционными подходами. Об этом более подробно изложено в статье В.Д. Кондратьева Обеспечение безопасности дорожного движения. Вопросы теории (система «Дорожное движение») [9].

В то же время, например, такие решения, как обязательность применения ремней безопасности фактически вторгаются в такую сферу человеческих отношений, как ограничение свободы и личного пространства; внедрение фотовидеофиксации нарушений Правил дорожного движения базируется на принципе презумпции виновности, в то время как административное законодательство в основу заложило принцип презумпции невиновности – со всей очевидностью указывают на необходимость выхода за пределы сложившихся представлений о границах системы ДД, и как следствие ее подсистемы БДД.

Таким образом, имея в виду Стратегию, с одной стороны, рассчитанную на длительный период, а с другой, – фактически ставшей основополагающим началом в организации всей деятельности по дальнейшему повышению БДД, и прежде всего,

снижению смертности в результате ДТП необходим постоянный анализ системы ДД для установления ее изменений, возможных флуктуаций по определенным направлениям.

В таких условиях регулярное внесение изменений, дополнений, корректировок Стратегии может вносить дезорганизующее начало в практическую деятельность по обеспечению БДД.

На основе проактивного подхода, предложенного в Стратегии, могут разрабатываться с учетом тенденций изменения обстановки в области БДД соответствующие предложения по возможному уточнению содержательной части Плана мероприятий по реализации Стратегии, утверждаемого Правительством России.

На основе положений этого Плана будет осуществляться уточнение, либо вообще изменения и корректировки федеральных проектов, входящих как в Национальный проект «Инфраструктура для жизни», так и другие национальные проекты, мероприятия которых могут оказывать влияние на БДД.

Следовательно, можно говорить о том, что предложен подход, позволяющий более гибко осуществлять и планирование и реализацию соответствующих мер, учитывая достаточно быструю изменчивость, как в целом в дорожно-транспортной системе, так и в системе ДД и его подсистеме БДД, так как мобильность населения постоянно возрастает.

Резюмируя, можно говорить о том, что логика построения Стратегии представляется вполне обоснованной.

Четвертое. В тексте Стратегии помимо традиционных структурных звеньев, связанных с участниками ДД, транспортом и дорогами обращает на себя внимание представленные в расширительном формате такие структурные звенья, как «Управление в области обеспечения БДД», «Повышение эффективности реагирования на ДТП» и «Механизмы оценки состояния БДД, мониторинг и контроль реализации Стратегии».

Управление безусловно является важнейшим условием обеспечения эффективной деятельности по обеспечению БДД.

Действительно, для достижения цели, то есть последовательного снижения смертности в результате ДТП, деятельность субъекта управления в каждый момент времени должна соответствовать реальным процессам в ДД с тем, чтобы все составные части, блоки и подсистемы системы ДД находились в состоянии соотносительности, были сбалансированы согласно заданному критерию.

Сложность задачи возрастает в связи с тем, что в системе присутствуют в качестве активных элементов люди, обладающие целенаправленностью своего поведения, к сожалению, не всегда совпадающего с целевыми установками для системы ДД и его подсистемы БДД.

В таких условиях значительно возрастает роль мониторинга, контроля, позволяющих отслеживать текущее, а что более важно даже прогнозируемое состояние процессов в ДД с тем, чтобы в любой момент оптимизировать управляющие воздействия со стороны субъекта управления.

Можно утверждать, что в настоящее время и собственно механизмы по управлению БДД, и соответствующие организационные структуры еще име-

ют значительный потенциал для своего совершенствования [10].

В Стратегии вопрос повышения эффективности управления предусматривает 34 направления, каждое из которых фактически носит интегральный характер, то есть требует решения целой совокупности задач. В стратегии на 2018-2024 годы по вопросу управления, если сопоставить подходы в части терминологии, предусматривалось 9 направлений.

Таким образом, очевиден подход к оценке важности и необходимости решения вопросов и в области управления, и в области мониторинга и контроля за эффективностью принимаемых решений.

Вопросы, связанные с повышением эффективности реагирования на ДТП, которые, прежде всего, ориентированы на оказание помощи и спасение жизни пострадавшим в ДТП, отличаются постоянно возрастающей актуальностью. Можно только приветствовать и полностью согласиться с широким перечнем направлений по этой работе, указанным в Стратегии.

Вывод. Стратегия является документом, который обосновывает и требует наращивания усилий причем и на федеральном, и региональном, и местном уровнях, задействования значительного потенциала общественных объединений и организаций, а также всех УДД для последовательного снижения опасности ДД, решения важнейшей задачи по снижению смертности в результате ДТП.

Список источников

1. Влияние смертельных случаев и ранений на дорогах. Европейская федерация жертв дорожного движения. Женева, 1907. С. 4.
2. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2024 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД РФ», 2025. 147 с.
3. Указ Президента Российской Федерации от 14 ноября 2025 г. № 841 «Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.10.2025).
4. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма. ВОЗ. М., 2004, 280 с.
5. Постановление Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах» // СПС «Гарант» (дата обращения: 12.10.2025).
6. Постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» (с изменениями и дополнениями) // СПС «Гарант» (дата обращения: 12.10.2025).
7. Распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.10.2025).
8. Государственный доклад «О состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации». М.: ГУГИБДД СОБ МВД России, 2001. С. 58.
9. Кондратьев В.Д. Обеспечение безопасности дорожного движения. Вопросы теории (система «Дорожное движение») // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 6–10.
10. Кондратьев В.Д. Обеспечение безопасности дорожного движения. Вопросы теории (управление). Безопасность дорожного движения. 2023. № 3. С. 6–11.

References

1. The impact of deaths and injuries on the roads. European Federation of Victims of Road Traffic. Geneva, 1907. P. 4.
2. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aisanov A.S. et al. Road traffic accidents in the Russian Federation in 2024: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2025. 147 p.
3. Decree of the President of the Russian Federation dated 14.11.2025 № 841 «On approval of the Strategy for improving road safety in the Russian Federation for the period up to 2030 and for the future up to 2036» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 12.10.2025).
4. World Report on the prevention of road traffic injuries. WHO. M., 2004, 280 p.
5. Decree of the Government of the Russian Federation dated 20.02.2006 № 100 «On the federal target program «Improving road safety in 2006-2012» // Legal reference system «Garant» (date of access: 12.10.2025).
6. Decree of the Government of the Russian Federation dated 03.10.2013 № 864 «On the federal target program «Improving road safety in 2013-2020» (with amendments and additions) // Legal reference system «Garant» (date of access: 12.10.2025).
7. Decree of the Government of the Russian Federation dated 08.01.2018 № 1-r «On the approval of the road safety Strategy in the Russian Federation for 2018-2024» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 12.10.2025).
8. State report «On the state of road safety in the Russian Federation». M.: Main Directorate of the State Road Safety Inspectorate of the Public Security Service of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, 2001. P. 58.
9. Kondratiev V.D. Ensuring road safety. Theoretical issues (the system «Road Traffic») // Road Safety. 2023. № 2. P. 6–10.
10. Kondratyev V.D. Ensuring road safety. Theory issues (control). 2024. № 3. P. 6–11.

Информация об авторе

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

Контакты: Ленинградский проспект, д. 64, Москва, Россия, 125319

Information about the author

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

Contacts: Leningradsky prospect, d. 64, Moscow, Russia, 125319

Статья поступила в редакцию 04.08.2025; одобрена после рецензирования 04.09.2025; принята к публикации 11.09.2025.

The article was submitted 04.08.2025; approved after reviewing 04.09.2025; accepted for publication 11.09.2025.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ¹Кирилл Сергеевич Баканов, ²Павел Владимирович Ляхов, ³Максим Михайлович Исаев^{1,2,3}Научный центр БДД МВД России¹kbakanov@mvd.ru²pliakhov2@mvd.ru³misaev56@mvd.ru

Аннотация. В статье приведены результаты реализации Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы. На основе анализа данных и прогнозов стратегического и социально-экономического развития в смежных сферах определены основные вызовы, риски и угрозы в области обеспечения безопасности дорожного движения на среднесрочный и долгосрочный периоды, которые должны быть учтены при подготовке новой Стратегии повышения безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, безопасный системный подход, государственная политика, национальная безопасность, национальные цели развития, стратегическое планирование, Стратегия повышения безопасности дорожного движения

Для цитирования: Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. Государственная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения: состояние и перспективы // Безопасность дорожного движения. № 4. 2025. С. 10–30.

Original article

STATE ROAD SAFETY POLICY: CURRENT STATUS AND PROSPECTS

¹Kirill S. Bakanov, ²Pavel V. Lyakhov ³Maxim M. Isaev

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

kbakanov@mvd.ru

Abstract. This article presents the results of the implementation of the Road Safety Strategy in the Russian Federation for 2018-2024. Based on an analysis of data and forecasts for strategic and socio-economic development in related areas, the main challenges, risks, and threats to road safety in the medium and long terms are identified. These challenges should be considered in the preparation of a new Road Safety Strategy.

Keywords: road safety, safe systems approach, public policy, national security, national development goals, strategic planning, road safety improvement Strategy

For citation: Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Isaev M.M. State road safety policy: current status and prospects // Road Safety. № 4. 2025. P. 10–30.

Повышение безопасности дорожного движения (далее – БДД) является важной составляющей обеспечения национальной безопасности и социально-экономического развития Российской Федерации [1] в рамках достижения национальных целей развития страны [2].

Реализация государственной политики в области обеспечения БДД, основанной на программно-целевом подходе и механизмах проектного управления, позволила добиться значительных успехов: с 2004 по 2024 год число погибших в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП) снизилось более чем в два раза, с 34 506 до 14 403 человек.

За период реализации Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы (далее – Стратегия) [3] количество ДТП относительно 2017 года [4] снизилось на 22,1% (с 169 432 до 132 037), число погибших – на 24,5% (с 19 088 до 14 403), раненых – на 23,5% (с 215 374 до 164 754).

Таким образом, за последние семь лет удалось потенциально предотвратить более 20 тыс. смертельных случаев.

Согласно оценке Всемирной организации здравоохранения (далее – ВОЗ) по результатам реализации первого Десятилетия действий по обеспечению БДД (201-2020 годы) Россия вошла в число десяти стран, которым удалось снизить смертность в

результате ДТП как минимум на 50%. При этом общемировое снижение составило всего 5%.

Среди стран с населением свыше 100 млн человек Россия (9,86) является одним из лидеров по уровню БДД, опережая, например, по значению социального риска Бангладеш (19), Вьетнам (18), Китай (17), Бразилию (16), Индию (15), Соединенные Штаты Америки (14), Мексику (12), Индонезию (11), уступая только Японии (3) и Египту (9) [5].

Несмотря на достигнутые результаты, уровень смертности в ДТП в Российской Федерации по-прежнему высок. В 2024 году социальный риск оказался в два раза выше, чем в Европейском союзе (4,4), и в несколько раз превысил значения этого показателя в странах, добившихся наибольших успехов в области обеспечения БДД (Норвегия (1,6), Швеция (2), Япония (3), Нидерланды (3,1), Германия (3,3), Испания (3,5), Беларусь (4,8), Франция (4,8) [6].

ДТП продолжают оставаться одной из ведущих внешних причин смерти детей и лиц трудоспособного возраста, на которых в 2024 году пришлось около 80% всех погибших в ДТП, а также входят в число основных причин, препятствующих росту ожидаемой продолжительности жизни.

Вследствие получения тяжелых травм в ДТП в 2024 году более 2 тыс. человек впервые признаны инвалидами, что составило почти 1,5% от общего числа раненых.

Исходя из числа погибших за последние семь лет лиц женского пола репродуктивного и более младшего возраста, в стране потенциально не будут рождены более 20 тыс. детей (в период с 2018 по 2024 год более половины (54%, или 14 660) погибших женщин находились в репродуктивном (15-49 лет) и более молодом возрасте (0-14 лет), то есть возраст, в котором женщины в настоящем или будущем способны родить детей. Значение рассчитано при условии использования суммарного коэффициента рождаемости на год смерти и неизменности его в будущем, а также при условии, что все погибшие женщины соответствуют генеральной совокупности женщин России).

Дорожно-транспортная аварийность негативно сказывается на развитии экономики страны в связи со смертью лиц трудоспособного возраста или неспособностью пострадавших лиц осуществлять трудовую деятельность в случае инвалидности, а также в связи с понесенными затратами на лечение, реабилитацию и социальную поддержку.

В мире ущерб от ДТП составляет в среднем 1-3% мирового валового внутреннего продукта, а в некоторых странах достигает 6%.

По экспертным оценкам, в Российской Федерации в 2024 году социально-экономический ущерб от ДТП превысил 1,5 трлн рублей [7]. При этом почти три четверти субъектов Российской Федерации имеют величину валового внутреннего продукта ниже указанного значения.

Смертность и тяжелый травматизм в результате ДТП являются устранимыми факторами и должны быть предотвращены [8].

Признавая важность проблемы дорожно-транспортной смертности, Генеральная Ассамблея ООН приняла резолюцию № 74/299, провозгласившую 2021-2030 годы вторым Десятилетием действий по обеспечению БДД, в рамках которого поставлена цель – снизить за этот период смертность и травматизм в результате ДТП не менее чем на 50% [8].

Президентом Российской Федерации поставлена цель снизить смертность в результате ДТП в полтора раза к 2030 году и в два раза к 2036 году по сравнению с показателем 2023 года [2]. Заданные ориентиры в целом соответствуют достигнутым ранее темпам.

При этом необходимо учитывать, что чем ниже уровень смертности в результате ДТП, тем сложнее обеспечить ее дальнейшее снижение прежними темпами, о чем свидетельствует опыт стран, значительно раньше вставших на путь автомобилизации [9].

Перспективы развития ситуации в области обеспечения БДД во многом зависят от социально-экономических изменений в стране.

В условиях экономического кризиса и посткризисного состояния смертность в результате ДТП резко снижается ввиду сокращения экономической мобильности граждан, а затем темпы замедляются или происходит рост числа погибших.

Указанные тенденции наблюдались в Российской Федерации после экономических кризисов 1998, 2008, 2014, 2020 годов, последний из которых сменился периодом влияния значительных санкционных ограничений в 2022 году, что в совокупности с другими факторами обусловило рост показателей дорожно-транспортной аварийности в 2023 году.

В результате первоначальный «сверхамбициозный» показатель Стратегии (не более 4 погибших на 100 тыс. населения) по итогам расширенного заседания президиума Государственного совета, состоявшегося 28 сентября 2020 года, был перенесен на 2030 год и заменен на транспортный риск, окончательное значение которого определено с учетом «майского» Указа Президента Российской Федерации в 2024 году [2].

Зарубежный опыт показывает, что достигнуть столь низких показателей смертности в ДТП (не более 4 погибших на 100 тыс. населения) в столь сжатые сроки (первоначально – 7 лет) не удавалось ни одной стране мира. Для снижения смертности с 13 до 4 погибших на 100 тыс. населения Японии потребовалось 39 лет, Испании – 11 лет.

Дальнейшие векторы государственной политики в области безопасности дорожного движения определены в Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 14 ноября 2025 г. № 841.

Указанный документ определяет цель, принципы, задачи и основные направления деятельности в данной области на среднесрочную и долгосрочную перспективу, способы их эффективного достижения и решения [10].

Принятию мер по обеспечению БДД должен предшествовать подробный анализ показателей, характеризующих состояние БДД и ситуацию в смежных с ней сферах, а также прогнозов стратегического и социально-экономического развития [11].

Управление в области обеспечения БДД

Система обеспечения БДД охватывает широкий круг субъектов, реализующих свои функции во многих сферах государственного управления и обладающих различными компетенциями и подходами к организации деятельности, что влечет за собой необходимость высокого уровня координации в целях достижения максимального совокупного эффекта.

Успех в достижении целей по снижению смертности в результате ДТП во многом зависит от предпринимаемых действий на региональном и местном уровнях.

В абсолютном большинстве субъектов Российской Федерации произошло заметное улучшение ситуации на дорогах, что стало результатом проведения единой государственной политики, в том числе посредством реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные качественные дороги» в период 2019-2024 гг., в который по решению Правительства Российской Федерации [12] был погружен План мероприятий по реализации Стратегии [3].

Половина погибших в ДТП приходится всего на 20 субъектов Российской Федерации, которые, как правило, характеризуются наибольшей численностью населения и парка ТС, являются крупными экономическими, промышленными, транзитными или туристическими центрами страны, что требует соответствующей концентрации усилий по повышению БДД, соразмерной их «вкладу» в общую картину дорожно-транспортной аварийности.

Завершается интеграция Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запо-

рожской и Херсонской областей в единую систему обеспечения БДД.

Однако на сегодняшний день остается актуальной проблема недостаточного внимания к вопросам обеспечения БДД со стороны органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления.

Работа региональных комиссий по обеспечению БДД не всегда позволяет своевременно и в полном объеме решать существующие проблемы. По состоянию на 2025 год высшие должностные лица субъектов Российской Федерации являлись председателями соответствующих комиссий только в двух третях субъектов Российской Федерации.

Не урегулированы полномочия по координации деятельности органов местного самоуправления, обладающих обширными полномочиями в области обеспечения БДД. Такие органы, как правило, не включены в реализацию соответствующих региональных проектов и не входят в состав региональных комиссий по обеспечению БДД. Не везде полноценно функционируют муниципальные комиссии [10].

Необходимо отметить, что в завершившей свое действие Стратегии органам государственной власти субъектов Российской Федерации рекомендовалось лишь учесть ее положения при решении задач в области обеспечения БДД [3].

Учитывая огромный потенциал региональных и местных органов публичной власти в области БДД, целесообразно включить их в качестве самостоятельных субъектов реализации новой Стратегии повышения БДД, предусмотрев тем самым обязательное участие в решении соответствующих вопросов всех трех уровней публичной власти: федерального, регионального и местного.

Эффективность обеспечения БДД на всех уровнях управления существенно ограничивают несбалансированность и дефицит финансирования.

Субъекты Российской Федерации отличаются друг от друга по уровню социально-экономического, транспортного и градостроительного развития, что создает дисбаланс в обеспечении БДД. Менее экономически состоятельные субъекты Российской Федерации характеризуются более высокими значениями социального риска и медленными темпами его снижения.

До настоящего времени два города федерального значения (Москва и Санкт-Петербург), образованная федеральная территория Сириус и новые регионы не являются участниками федерального проекта «Безопасность дорожного движения».

При этом по показателю социального риска Москва (2,6) и Санкт-Петербург (2,6) в целом сопоставимы с другими городами-миллионниками, например, Нижний Новгород (2,7), Казань (2,9), Красноярск (3,2), Омск (3,3) и др. Вместе с тем показатели в столицах стран мира, которые уже достигли значения социального риска менее 4 погибших на 100 тыс. населения, в разы меньше, чем в Москве, например, Токио – 1, Стокгольм – 1,1, Лондон – 1,3, Берлин – 1,5.

В этой связи целесообразно вовлечение в реализацию соответствующего федерального проекта Москвы, Санкт-Петербурга, федеральной территории Сириус и новых регионов.

В рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные качественные дороги» в соответствующих региональных проектах более чем одной трети субъектов Российской Федерации в 2024 году не предусматривалось финансирование. В девяти из десяти таких субъектов финансирование мероприятий по обеспечению БДД не было предусмотрено с начала реализации соответствующих региональных проектов [13].

Положительно зарекомендовали себя дорожные фонды, предназначенные для финансового обеспечения дорожной деятельности. Указанные фонды формируются в том числе из средств, полученных от оплаты штрафов, установленных КоАП РФ за нарушение Правил дорожного движения и правил эксплуатации транспортного средства [14].

За период реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» (2019-2024 гг.) общая сумма таких штрафов, поступивших в региональные бюджеты, составила 546,1 млрд рублей [13].

В соответствии с поручением Президента Российской Федерации [15] такие средства должны в полном объеме направляться на повышение БДД в порядке, определяемом региональными нормативными правовыми актами [16].

Вместе с тем целевые расходы на финансирование мероприятий по обеспечению БДД, в том числе за счет средств, полученных от уплаты административных штрафов, не нормированы и различаются в субъектах страны. Также отсутствует нормированность соответствующих расходов за счет страховых взносов в рамках обязательного страхования гражданской ответственности владельцев ТС.

Эффективное управление предполагает необходимость всесторонней и объективной оценки ситуации в области обеспечения БДД. Вместе с тем недостаточное межведомственное взаимодействие и отсутствие единых подходов к учету показателей, отражающих БДД, зачастую приводят к расхождению сведений и препятствуют выработке и реализации эффективных мер.

Нуждается в совершенствовании система информационного обмена с медицинскими организациями сведениями о пострадавших в ДТП.

Остается актуальной проблема несогласованности целевых показателей в смежных сферах. Например, нормативное состояние автомобильных дорог, согласно утвержденной методике, на сегодняшний день оценивается в соответствии с критериями, не в полной мере отражающими уровень БДД (продольная ровность и отсутствие дефектов проезжей части [17]) [18], что без принятия дополнительных инфраструктурных и организационных мер, в том числе по актуализации перечня критериев оценки нормативного состояния автомобильных дорог, может привести к ухудшению ситуации.

При этом определенный в 2018 году «майским» Указом Президента Российской Федерации показатель снижения количества мест концентрации ДТП [19] был исключен из дорожной части национального проекта «Безопасные качественные дороги».

Учет сведений о раненых в ДТП в Российской Федерации не предусматривает разделение этих сведений в зависимости от тяжести вреда, причи-

ненного здоровью потерпевшего. В одну категорию попадают лица, получившие незначительные травмы, и лица, ставшие инвалидами.

ВОЗ создан Глобальный регистр оказания неотложной помощи и помощи при травмах. Почти в половине (45%) зарубежных стран созданы национальные регистры травм, содержащие информацию о видах травм, клинических вмешательствах и результатах мероприятий по охране здоровья с целью выявления и устранения конкретных недостатков в оказании помощи пострадавшим [20]. У нас в стране подобный реестр до настоящего времени отсутствует.

В некоторых зарубежных странах, добившихся значительных успехов в повышении БДД, эффективность принимаемых мер оценивается по снижению числа не только погибших, но и тяжелораненых в ДТП [11].

В настоящее время отсутствуют способы объективного установления фактов отвлечения внимания участников дорожного движения, а также беззачетного или утомленного состояния водителя.

Далеко не всегда представляется возможным достоверно оценить скорость движения ТС в момент ДТП. До настоящего времени нормативно не утверждена методика оценки социально-экономического ущерба от ДТП. Отсутствуют верифицированные данные о развитии в регионах нашей страны пешеходной и велосипедной инфраструктуры, инфраструктуры для общественного транспорта и т.д.

Разный уровень социально-экономического развития субъектов Российской Федерации, их территориальные, транспортные и логистические особенности обуславливают целесообразность расчета относительных показателей аварийности в зависимости от пробега ТС, что, в свою очередь, предполагает ведение статистического учета такого пробега.

Подобная практика широко используется на международном уровне. Показатель смертности в ДТП рассчитывается в Канаде на 1 млрд километров, в США – на 100 млн миль, в Шотландии – на 100 млн километров. При этом в Шотландии наряду с механическими ТС принимается во внимание пробег велосипедов [11].

Одним из основных направлений обеспечения БДД также является нормативно-правовое и техническое регулирование. Законодательство Российской Федерации о БДД актуализируется с учетом изменения ситуации и развития технологий.

За последние годы приняты меры, направленные на уточнение правового статуса субъектов системы обеспечения БДД, участников дорожного движения и порядка эксплуатации ТС [21], в том числе их новых видов, а также усиления ответственности за нарушения требований по обеспечению БДД, особенно грубые и (или) систематические нарушения, вплоть до установления уголовной ответственности [22].

Продолжается реализация экспериментальных правовых режимов, направленных на внедрение инноваций в дорожное движение и транспортный комплекс в целом. Вместе с тем отдельные аспекты остаются вне поля правового регулирования, что препятствует принятию своевременных и адекватных мер в интересах БДД.

Положительное влияние на укрепление дисциплины участников дорожного движения, в первую

очередь водителей ТС, оказывает развитие системы фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. За последние семь лет количество эксплуатируемых комплексов фотовидеофиксации увеличилось более чем в два раза, расширился их функционал в части, касающейся видов фиксируемых нарушений. Нормативно урегулирован порядок размещения комплексов фотовидеофиксации с учетом интересов БДД, предусматривающий в том числе информирование населения о местах их размещения [23].

Применение мер, направленных на укрепление дисциплины участников дорожного движения, не всегда позволяет оказать должное профилактическое влияние на нарушителя, в том числе по причине несоответствия наказания угрозам БДД, создаваемым нарушением.

Отдельные участники дорожного движения имеют устойчивую модель противоправного поведения и систематически пренебрегают установленными требованиями по обеспечению БДД [10]. Такое поведение неизбежно приводит к человеческим жертвам.

Обращает на себя внимание возможность уплаты не в полном размере административного штрафа за совершение отдельных административных правонарушений в области дорожного движения. Установление такой возможности наряду с повышением мотивации к добровольной уплате штрафа [24] сопровождается увеличением количества таких правонарушений, особенно повторных, совершаемых отдельными гражданами.

С каждым годом возрастает роль общественности в повышении безопасности на дорогах. Расширяются формы участия граждан в обеспечении БДД.

Важное значение имеет проявление активной гражданской позиции, которая выражается в том числе в информировании правоохранительных органов о нарушениях требований по обеспечению БДД в целях их оперативного пресечения до наступления негативных последствий.

На основании информации, полученной от общественности, в 2024 году пресечено 1,3 млн противоправных фактов, что составило 7% всех нарушений в сфере БДД, пресеченных непосредственно сотрудниками полиции [25].

Развивается региональная практика по поощрению граждан за сообщение о нарушениях, очевидцами которых они стали. По состоянию на конец 2024 года только в 11 субъектах Российской Федерации приняты региональные правовые акты, которыми установлены выплаты за предоставление достоверной информации о нарушениях ПДД, связанных в основном с управлением ТС в состоянии опьянения [25].

В то же время фактором, сдерживающим граждан от содействия пресечению нарушений, выступает сложность возможных последующих процедур (например, вызов в качестве свидетеля и т.п.), а также недостаточная мотивация и отсутствие специальных гарантий правовой защиты.

Отмечается повышение качества профилактических и контрольных (надзорных) мероприятий [26], проводимых в рамках федерального государственного контроля (надзора) в области БДД. Вме-

сте с тем в последние годы применение инструментария надзора ограничено в связи со снижением административной нагрузки на контролируемых лиц [27] и защиты от нелегитимного санкционного давления [28].

В условиях реализации новой модели контрольной (надзорной) деятельности существуют риски неэффективного применения контрольными (надзорными) органами риск-ориентированного подхода и несвоевременного обнаружения угроз причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям.

Совершенствуются формы информационно-го взаимодействия органов государственной власти между собой, с другими организациями и гражданами по вопросам обеспечения БДД, что способствует оптимизации деятельности таких органов, повышению качества выполнения возложенных на них функций, в том числе в рамках разрешительной и контрольной (надзорной) деятельности.

Органы государственной власти активно внедряют принципы и стандарты клиентоцентричности в свою деятельность, главным образом при организации оказания государственных услуг в области безопасности дорожного движения. Качество предоставления государственных услуг в области БДД оценивается гражданами на высоком уровне, удовлетворенность которым по состоянию на конец 2024 года составила 99,6% [29].

Важная роль в повышении БДД отводится цифровой трансформации и ускоренному внедрению новых технологий, разработанных в том числе на основе искусственного интеллекта [30], а также внедрению цифровых и платформенных решений в сферах государственного управления, включая оказание государственных услуг.

В настоящее время пять государственных услуг в области БДД и три сервиса по их предоставлению переведены в электронный формат, что повышает удобство их предоставления и обеспечивает интеграцию данных в единые информационные системы.

Большой популярностью и широким функционалом в области БДД обладает мобильное приложение «Госуслуги Авто». Помимо прочего с его помощью реализована экспериментальная возможность предъявления водителями электронных документов для проверки сотрудниками полиции и оформления ДТП [31].

Вместе с тем на сегодняшний день основными барьерами цифровизации выступают нехватка финансовых ресурсов и специализированных кадров, обладающих цифровыми навыками, низкий приоритет цифровой трансформации для отдельных участников правоотношений, а также несоответствие нормативно-правового регулирования темпам развития технологий [32].

Одновременно необходимо учесть, что широкое внедрение инновационных, в том числе автоматизированных и беспилотных, технологий в сферу БДД может повлечь новые угрозы, связанные с кибератаками и иными вторжениями злоумышленников в функционирование информационных систем [30, 33]. Поэтому важное значение уже сегодня имеет укрепление системы обеспечения информационной безопасности.

Укрепляется материально-техническое обеспечение Госавтоинспекции, в том числе за счет поставок современных технических и транспортных средств, способствующих качественному осуществлению контроля (надзора) в области БДД. В рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» закуплено свыше 15 тыс. патрульных ТС и более 21 тыс. приборов контроля эксплуатационного состояния автодорог и ТС.

Остается сложной проблема комплектования Госавтоинспекции. Важное значение приобретает оптимизация деятельности Госавтоинспекции, в том числе за счет цифровизации процессов и минимизации выполнения несвойственных функций.

В этом свете нуждается в совершенствовании практика оформления ДТП без пострадавших в упрощенном порядке, без участия уполномоченных сотрудников полиции. В 2024 году таким образом оформлена только одна треть (832,1 тыс.) происшествий без пострадавших [25]. При этом из всех ДТП без пострадавших, оформленных сотрудниками полиции в 2024 году (1,7 млн), с учетом предусмотренных оснований более половины (55%) могли быть оформлены по европротоколу.

Таким образом, с учетом устоявшихся тенденций и имеющихся прогнозов развития ситуации в области БДД и смежных с ней сферах в рамках компонента «Управление» могут быть выделены следующие основные вызовы, риски и угрозы БДД, требующие внимания и целенаправленного воздействия при принятии мер в среднесрочном и долгосрочном периоде:

1. Отсутствие комплексного и системного подхода к реализации государственной политики в области обеспечения БДД, обусловленное в том числе недостаточной заинтересованностью отдельных субъектов системы обеспечения БДД, приоритетом решения узковедомственных задач и несогласованностью подходов к планированию и осуществлению соответствующей деятельности.

2. Несоответствие нормативно-правового и технического регулирования потребностям обеспечения БДД.

3. Несоответствие уровня финансирования мероприятий по обеспечению БДД поставленным целям по снижению смертности в результате ДТП.

4. Принятие решений в области обеспечения безопасности дорожного движения без учета результатов анализа ситуации, оценки последствий и прогнозов, в том числе в пользу конъюнктурных мер, игнорирование рискориентированного подхода.

5. Неравномерное социально-экономическое, транспортное и градостроительное развитие субъектов Российской Федерации.

6. Приоритет экономических результатов хозяйственной деятельности перед принципом обеспечения сохранности жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении.

7. Дефицит кадров в области обеспечения БДД и в транспортной отрасли в целом, а также их недостаточная подготовка, не соответствующая уровню решаемых задач.

8. Недостаточное и несвоевременное внедрение достижений науки и техники в работу транспортного комплекса с учетом интересов повышения БДД.

Участник дорожного движения

Численность населения Российской Федерации за последние семь лет практически не изменилась и на 1 января 2025 года составила 146,1 млн человек (уменьшение на 1% к 2017 году). При этом социальный риск за тот же период снизился на 24,2%, с 13 до 9,86.

Почти половину (в 2024 году – 46,6%) погибших в ДТП составляют водители ТС. На пассажиров и пешеходов приходится в среднем по одной четвертой части (26,9 и 24,1% соответственно) погибших. На велосипедистов, лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности (далее – СИМ), и других лиц, принимающих непосредственное участие в дорожном движении, приходится менее 3% погибших. За период реализации Стратегии наиболее существенные темпы снижения числа погибших достигнуты среди пешеходов (на 39,9%).

По-прежнему девять из десяти ДТП происходит из-за нарушения правил дорожного движения водителями. Общее число погибших из года в год практически равномерно распределяется по основным факторам риска.

Скорость. В первую очередь фактором, способствующим совершению ДТП, является выбор небезопасной скорости движения ТС. На ДТП, связанные с нарушением скоростного режима, в 2024 году пришлось более одной четверти (27,1%) смертельных случаев. За последние семь лет число погибших в таких происшествиях увеличилось в полтора раза.

Однако в действительности влияние на БДД нарушения скоростного режима еще более существенное, поскольку оно сопутствует другим факторам риска совершения ДТП и влияет на тяжесть их последствий.

Выезд на полосу встречного движения. Меньше массовой, но имеющей более тяжелые последствия причиной ДТП является выезд на полосу встречного движения (24,9% погибших в 2024 году). За период реализации Стратегии число погибших в ДТП по данной причине снизилось более чем на одну четверть (на 27,9%). Более двух третей таких происшествий совершается в местах, где выезд на полосу встречного движения разрешен. В большинстве случаев (более 70%) такие ДТП не были связаны с выполнением обгона.

Управление ТС в состоянии опьянения. Факты управления ТС в состоянии опьянения или невыполнения водителем требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического) зафиксированы в каждом девятом ДТП. При этом на такие происшествия приходится одна четверть (в 2024 году – 25,3%) всех погибших.

Водители, находившиеся в состоянии опьянения, виновны в совершении девяти из десяти ДТП с их участием, а тяжесть последствий таких происшествий в два раза выше.

В среднем каждый десятый установленный водитель, управляющий ТС в состоянии опьянения либо невыполнивший требование о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического), совершает данное нарушение повторно.

За период реализации Стратегии основные показатели аварийности с участием водителей, находившихся в состоянии опьянения, снизились почти в полтора раза.

Этому способствовало принятие соответствующих нормативных правовых актов и организационных мер, а также снижение потребления алкоголя населением (более чем на 10%), которое планируется и в дальнейшем (почти на 8% к 2030 году по сравнению с 2023 годом) [34].

На фоне достигнутых успехов необходимо обратить внимание на то, что в 2024 году при продолжившемся снижении количества дорожно-транспортных происшествий с участием водителей, находившихся в состоянии опьянения, число погибших в таких происшествиях увеличилось (на 6,2%).

По сравнению с общемировыми показателями потребление алкоголя в Российской Федерации остается по-прежнему высоким [34]. Более того, на протяжении нескольких лет наблюдалась устойчивая тенденция к увеличению розничных продаж алкогольной продукции на душу населения [35].

Усугубляется проблема управления ТС водителями, находящимися в состоянии наркотического опьянения. Число погибших в ДТП с участием таких водителей в 2024 году увеличилось на 34,5% по сравнению с предшествующим годом.

За последние семь лет доля погибших возросла более чем в полтора раза и в 2024 году составила почти одну десятую часть всех погибших в происшествиях, в которых у водителя было установлено состояние опьянения.

При этом нельзя исключать латентный характер указанных фактов при невыполнении требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического).

Остается нерешенной проблема управления ТС водителями, находящимися под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание.

Ремни безопасности и мотошлемы. Важное значение имеет использование средств пассивной безопасности, в первую очередь ремней безопасности и мотошлемов, что в среднем в два раза снижает тяжесть последствий ДТП.

Отмечается недостаточно высокий уровень дисциплины использования ремней безопасности, поскольку в 2024 году ремнем безопасности при его наличии не был пристегнут каждый пятый погибший в ДТП водитель или пассажир.

Еще более остро стоит проблема, связанная с неиспользованием мотошлемов, факты отсутствия которых установлены в 2024 году у каждого третьего погибшего водителя и у каждого второго погибшего пассажира мототранспортных средств. За семь лет число погибших водителей мототранспортных средств, не использовавших мотошлемы при движении, увеличилось более чем в два раза.

Отвлечение внимания. По данным ВОЗ и зарубежных исследований, отвлечение внимания при управлении транспортным средством повышает риск совершения ДТП в целом в 2 раза. Отдельные формы отвлечения внимания, например, ручной набор телефонного номера, способны увеличить риск более чем в 12 раз [36]. При этом в Российской Феде-

рации система достоверной оценки влияния данного фактора отсутствует.

С каждым годом расширяется спектр источников отвлечения внимания, не ограничивающихся мобильными телефонами, что связано в том числе с развитием технологий.

Определенные риски представляет наружная реклама, размещенная в пределах автомобильных дорог. Указанные проблемы приобретают актуальность не только для водителей, но и для других участников дорожного движения (в том числе пешеходов, велосипедистов, лиц, использующих для передвижения СИМ).

Лица, не имеющие права на управление ТС. Повышенную угрозу БДД создают водители, не имеющие права на управление ТС. За последние два года число погибших в ДТП с участием таких водителей увеличилось на 19,6% и в 2024 году составило 1906 человек. В общей структуре аварийности доля ДТП с участием водителей, не имеющих права управления ТС, составила более одной десятой части.

Особенно остро проблема управления ТС водителем, не имеющим соответствующего права, проявляется среди водителей мототранспортных средств, на которых приходится более половины всех ДТП с участием таких водителей.

Остается актуальной проблема управления ТС водителями, лишенными соответствующего права. Среди всех таких установленных водителей в среднем каждый седьмой ранее совершал аналогичные нарушения. Водители, лишенные права управления ТС, склонны к совершению более опасных нарушений, имеющих тяжелые последствия.

Лица, имеющие ограничения к управлению ТС. Требуется дальнейшего решения проблема участия в дорожном движении водителей, имеющих медицинские противопоказания, медицинские показания и (или) медицинские ограничения к управлению транспортными средствами.

Ежегодно аннулируется порядка 3 тыс. [37] медицинских заключений о наличии (об отсутствии) у водителей (кандидатов в водители) медицинских противопоказаний, показаний или ограничений к управлению ТС, что связано в том числе с установлением в ходе обязательного внеочередного медицинского освидетельствования соответствующих условий, которые не были выявлены при выдаче заключения [38].

В связи с этим необходимо дальнейшее совершенствование системы медицинского обеспечения допуска к управлению ТС, включая развитие механизмов информационного взаимодействия между правоохранительными органами и медицинскими организациями на всех этапах в целях своевременного установления водителей, имеющих медицинские противопоказания, показания и (или) ограничения к управлению ТС, и принятия к ним соответствующих мер вплоть до исключения из дорожного движения.

Уязвимые участники дорожного движения. Повышенного внимания заслуживают уязвимые участники дорожного движения [39], а также лица, входящие в группы риска. ДТП с их участием характеризуются наибольшей тяжестью последствий, а погибшие составляют около половины в общей структуре аварийности.

Пешеходы. Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы.

Наезд на пешехода является вторым по массовости видом ДТП (в 2024 году – 26,1%), а погибшие в результате наездов пешеходы составляют практически одну четверть (23,2%) от общего числа погибших в ДТП. Принимаемые меры способствуют снижению числа погибших пешеходов, которое за последнее десятилетие сократилось более чем в два раза.

Более трех четвертей смертельных случаев среди пешеходов фиксируется при наездах вне пешеходных переходов, что, помимо прочего, может свидетельствовать о недостаточно развитой пешеходной инфраструктуре.

Тяжесть последствий таких происшествий более чем в два раза выше, чем на пешеходных переходах, и в четыре раза выше по сравнению с переходами, оборудованными искусственными неровностями.

Две трети (в 2024 году – 67%) всех погибших пешеходов приходится на темное время суток. Тяжесть последствий таких ДТП более чем в три раза выше, чем в светлое время суток. Обустройство искусственного освещения дорог и использование пешеходами световозвращающих элементов позволяют значительно снизить риск получения смертельной травмы.

Дети. Вызывает обоснованную тревогу динамика показателей аварийности с участием несовершеннолетних, одной из ведущих причин смерти которых являются ДТП. Среди внешних причин смерти лиц в возрасте 5-17 лет на ДТП приходится каждый четвертый случай.

За период реализации Стратегии число детей до 16 лет (далее – дети), погибших в ДТП, снизилось на 21,2%. При этом динамика снижения не была устойчивой, в отдельные годы наблюдался рост данного показателя. Почти две трети (в 2024 году – 61,4%) погибших в ДТП детей участвовали в дорожном движении в качестве пассажиров ТС.

В отношении более одной четверти из них перевозки осуществлялись с нарушением установленных требований, без детских удерживающих систем (устройств) или ремней безопасности, что почти в два раза увеличивает тяжесть последствий ДТП. Ситуация осложняется наличием в обороте так называемых суррогатов детских удерживающих устройств, не соответствующих требованиям безопасности [40].

Число погибших детей-пешеходов за период реализации Стратегии снизилось на 38,5%. Более чем две трети наездов на детей-пешеходов совершено по вине водителей ТС.

Значительной угрозой БДД на протяжении последних нескольких лет является участие в дорожном движении детей в качестве водителей механических ТС.

За период реализации Стратегии число погибших детей, управлявших механическими ТС, увеличилось в два с половиной раза (с 26 до 65), раненых – почти в пять раз (с 542 до 2 501). В 8 из 10 таких ДТП дети управляли мототранспортными средствами.

Обостряется проблема управления средствами передвижения, не предназначенными для эксплуатации на дорогах общего пользования.

Стоит отдельно обратить внимание на то, что 20 погибших детей-водителей управляли так называемыми «питбайками», являющимися спортивным инвентарем, не предназначенным для участия в дорожном движении, 5 погибших детей-водителей управляли квадроциклами [41].

Абсолютное большинство случаев гибели детей в ДТП связано с поведением взрослых, что обуславливает высокую степень ответственности взрослых, в первую очередь родителей (законных представителей), за безопасность детей при участии в дорожном движении.

В соответствии со средним вариантом демографического прогноза Росстата после продолжительного снижения в Российской Федерации рождаемости ее рост ожидается с 2028 года [42]. Будут создаваться условия для раннего развития детей [43], что может повлечь за собой их ускоренное вовлечение в процесс дорожного движения и должно учитываться при планировании профилактической работы.

Кроме того, прогнозируется увеличение численности населения в возрасте 2-29 лет. На данную возрастную группу из года в год приходится наибольшее значение социального риска. Таким образом, в будущем одну из основных групп риска составят лица, которые по состоянию на 2025 год не достигли возраста 16 лет, что требует повышенного внимания к ним уже сегодня.

В настоящее время ведется активная работа по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Ежегодно с участием детей и молодежи проводятся десятки тысяч информационно-пропагандистских мероприятий.

Почти 600 тыс. детей по всей стране вовлечены в объединения в области обеспечения безопасности дорожного движения, из них 515,8 тыс. детей – в отряды юных инспекторов движения. В 2022 году создана Общероссийская общественная детско-юношеская организация по пропаганде безопасности дорожного движения «Юные инспекторы движения».

С 2017 года реализуется проект «Лаборатория безопасности», предусматривающий формирование культуры поведения на автомобильных дорогах. Во всех субъектах Российской Федерации функционируют центры «Лаборатория безопасности», которые требуют надлежащего содержания и дальнейшего развития.

В рамках Всероссийской онлайн-олимпиады «Безопасные дороги» более 20 млн учащихся повысили свою правовую грамотность.

Начинающие водители. С 2023 года отмечается поступательное увеличение числа погибших по вине начинающих водителей, которое в 2024 году составило 812 человек (на 19,8% по сравнению с 2022 годом). Начиная водители являются виновными в среднем в 7 из 10 ДТП с их участием, что свидетельствует о необходимости принятия дополнительных мер, направленных на повышение качества обучения и проверки полученных знаний и навыков.

В соответствии со средним вариантом демографического прогноза Росстата численность населения в возрасте 18-24 года, в основном составляющего категорию начинающих водителей, к 2036 году увеличится более чем на четверть, что

может повлечь за собой рост числа потенциальных начинающих водителей и увеличить риски БДД, которые должны учитываться при работе с данной категорией участников дорожного движения [42].

Пожилые люди. Отдельного внимания заслуживают пожилые участники дорожного движения. Пожилые люди наиболее часто становятся жертвами ДТП в качестве пешеходов и велосипедистов, на них приходится более трети всех погибших участников дорожного движения соответствующих категорий.

Кроме того, за период реализации Стратегии количество ДТП по вине водителей в возрасте 60 лет и старше увеличилось на 25%, погибших – на 33%, раненых – на 22%. Такие водители наиболее часто становятся виновниками ДТП по сравнению с представителями других возрастных групп.

На фоне прогнозируемого снижения общей численности населения ожидается увеличение доли пожилых людей. В 2030 году доля лиц в возрасте 60 лет и старше в общей структуре населения составит 25,8%, а уже к 2036 году – 27,7% [42].

Одновременно планируется реализация комплекса мероприятий, направленных на создание условий для активного участия граждан предпенсионного возраста в жизни общества, продолжения ими трудовой деятельности [43], в том числе связанной с управлением ТС в целях коммерческой перевозки грузов и пассажиров.

Данные тенденции получили отражение в документах стратегического планирования в области БДД многих зарубежных стран.

Изложенное обуславливает необходимость повышения эффективности профилактической работы в целях информирования пожилых людей о правилах безопасного поведения на дорогах, совершенствования соответствующей инфраструктуры и конструкции ТС с учетом особенностей таких уязвимых участников дорожного движения, в первую очередь для обеспечения их собственной безопасности.

Иностранцы граждане. За последние три года число погибших в ДТП, совершенных по вине водителей, являющихся гражданами иностранных государств, увеличилось на 22% и в 2024 году составило 526 человек. Абсолютное большинство (в 2024 году – 95%) происшествий совершается гражданами государств – участников Содружества Независимых Государств. В одной пятой части таких происшествий водители осуществляли пассажирские или грузовые перевозки.

Изложенное позволяет выделить основные факторы и группы риска, которые во многом взаимосвязаны с вызовами, рисками и угрозами БДД и требуют целенаправленной системной работы.

К основным факторам риска совершения ДТП с учетом международной практики и приведенных аналитических данных относятся:

- 1) ошибки в выборе скоростного режима;
- 2) недооценка опасности при выезде на полосу встречного движения;
- 3) управление транспортным средством в состоянии опьянения;
- 4) условия, допускающие возможность наезда на пешехода;
- 5) игнорирование установленного порядка допуска к участию в дорожном движении (управле-

ние ТС водителями, не имеющими или лишенными соответствующего права);

6) систематические нарушения;

7) отвлечение внимания участников дорожного движения;

8) неиспользование ремней безопасности, мотошлемов, детских удерживающих систем (устройств).

Основные группы риска составляют участники дорожного движения, которые ввиду физических и (или) психофизиологических, а также иных индивидуальных особенностей имеют более высокую вероятность стать участниками ДТП. К ним в первую очередь относятся:

1) уязвимые участники дорожного движения (пешеходы, велосипедисты, лица, использующие для передвижения СИМ, мотоциклисты);

2) дети, начинающие водители, лица старшего возраста;

3) иностранные граждане;

4) лица, ранее совершавшие грубые нарушения и (или) систематические нарушения;

5) лица, склонные к употреблению алкогольной продукции, наркотических средств и (или) иных психоактивных веществ;

6) лица с ограниченными возможностями здоровья и лица, имеющие заболевания, в том числе препятствующие безопасному управлению ТС.

3. Недооценка воспитательной составляющей в подготовке различных категорий участников дорожного движения.

4. Приоритет количественных параметров оценки образовательной, воспитательной и профилактической работы над качественными.

Транспортное средство и услуги в сфере транспорта

Тенденция к снижению основных показателей аварийности наблюдается на фоне ежегодного увеличения парка зарегистрированных механических ТС, численность которого по сравнению с 2017 годом увеличилась более чем на 6 млн единиц и в 2024 году составила 63,1 млн. При этом значение транспортного риска за этот период снизилось на 32,5%, с 3,38 до 2,28.

Большинство случаев гибели людей приходится на ДТП с участием легковых автомобилей (в 2024 году – 82,9%).

Число погибших в ДТП с участием грузовых автомобилей составило около одной трети (29,6%) общего числа погибших, при том что количество ДТП с участием таких ТС составило немногим более одной десятой (13,5%). Число погибших в ДТП с участием мототранспортных средств составило 9% всех смертельных случаев, с участием автобусов – 4%.

За период реализации Стратегии значительно снизилось число погибших в ДТП с участием автобусов (на 40,1%). Число погибших в происшествиях с участием легковых автомобилей снизилось на 24,7%, с участием грузовых автомобилей – на 17,1%.

При этом увеличилось число погибших в ДТП с участием мототранспортных средств (на 11,3% к 2017 году). За последние два года значение данного показателя увеличилось на 40% и в 2024 году составило 1297 человек. Увеличение значения данного показателя может продолжаться на фоне развития форм активной мобильности.

СИМ и велосипеды. В свете дальнейшего повышения популярности и развития форм активной мобильности (передвижение человека пешком, с использованием велосипеда, СИМ и других немоторизованных средств передвижения) обращает на себя внимание аварийность с участием велосипедов и СИМ, на ДТП с участием которых в 2024 году пришлось 307 и 54 погибших соответственно. Одну треть пострадавших в таких происшествиях составили несовершеннолетние.

Большой общественный резонанс вызывают происшествия с участием указанных средств передвижения на пешеходной инфраструктуре, что во многом обусловлено отсутствием специальной дорожной инфраструктуры для передвижения СИМ, недостаточным развитием велосипедной инфраструктуры [32], а также недостаточным техническим регулированием, влекущим невозможность отделения СИМ от транспортных средств, имеющих характеристики, аналогичные мопедам и мотоциклам.

Последнее затрудняет определение порядка участия в дорожном движении таких устройств с учетом объективных угроз, создаваемых как их пользователям, так и другим участникам дорожного движения.

ДТП с участием велосипедов и СИМ характеризуются относительно низкой тяжестью последствий. При этом основная угроза при использовании таких средств передвижения создается для их пользователей, на которых в 2024 году пришлось 96% всех погибших в ДТП с участием велосипедов и СИМ. Основная масса смертельных случаев в этих происшествиях фиксируется на проезжей части.

Первоочередное значение для обеспечения БДД имеет принятие инфраструктурных решений, а также регулирование оборота, допуска к участию в дорожном движении и непосредственно порядка участия в дорожном движении велосипедов, СИМ и других средств передвижения.

Большие сроки эксплуатации ТС. Существенная доля парка ТС по-прежнему характеризуется большими сроками эксплуатации. По состоянию на 2024 год срок эксплуатации 23% легковых автомобилей, 38% грузовых автомобилей, 20% автобусов и 80% мототранспортных средств составляет свыше 15 лет.

По мере увеличения срока эксплуатации все чаще выявляются технические неисправности ТС и увеличивается тяжесть последствий ДТП для лиц, находящихся в салоне ТС, что обусловлено в первую очередь снижением его прочностных характеристик и, как правило, более низким уровнем его активной, пассивной и послеаварийной безопасности.

Изменение геополитической ситуации повлекло ряд новых вызовов для транспортной отрасли, связанных в первую очередь с нелегитимным санкционным давлением и уходом иностранных производителей с российского рынка.

На этом фоне произошел рост потребительских цен на автомобили и комплектующие. Введение долгосрочной шкалы индексации утилизационного сбора способствует дальнейшему росту цен на новые автомобили.

В этой связи приоритетной задачей автомобильной отрасли на среднесрочную перспективу является насыщение собственного рынка [44], пла-

нируется увеличение объемов производства ТС [43]. Однако планируемые темпы могут оказаться недостаточными для полноценного обновления парка ТС с учетом его текущего состояния [45].

В настоящее время уже реализуются программы обновления парка ТС. В дальнейшем важно продолжать их расширение и реализацию с уклоном на ТС, оснащенные повышенными системами безопасности.

Неоснащение ТС системами безопасности.

В выпускаемых в Российской Федерации ТС не получают массового распространения современные системы безопасности, а некоторые автомобили не оснащаются даже минимально необходимыми системами.

Возможность неоснащения ТС отдельными системами безопасности была предусмотрена Правилами применения обязательных требований в отношении отдельных колесных транспортных средств и проведения оценки их соответствия, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 12 мая 2022 г. № 855 [46].

За последние три года в среднем 9 из 10 отечественных легковых автомобилей выпущены без отдельных систем безопасности [47], что уже привело к росту тяжести последствий ДТП для лиц, находящихся в салоне автомобиля. Тяжесть последствий ДТП для лиц, находящихся в салонах отечественных легковых автомобилей, выпущенных в 2024 году, в среднем на треть выше по сравнению с такими автомобилями, выпущенными в 2021 году.

Обостряются проблемы повышения стоимости транспортных средств, использования неоригинальных и контрафактных запчастей к ним, а также увеличения межсервисных сроков их эксплуатации.

Неисправные ТС. При ДТП реже фиксируются технические неисправности транспортных средств либо выявляются условия, при которых запрещена их эксплуатация. В общей структуре аварийности такие факты составляют менее 4%.

Однако наличие неисправностей по-прежнему наиболее характерно для грузовых автомобилей (в 2024 году – 5,5% ДТП с их участием), большинство из которых эксплуатируется в коммерческих целях, что предопределяет необходимость концентрации усилий и дальнейшего развития технологий контроля технического состояния ТС, в том числе с использованием предиктивной аналитики.

Правый руль. В последние годы увеличился импорт автомобилей с правым расположением рулевого управления, что повлекло рост основных показателей аварийности с участием таких автомобилей. В 2024 году доля ДТП с участием таких автомобилей, как и погибших в них составила более одной десятой части в общей структуре аварийности.

Транспортный риск для автомобилей с правым расположением рулевого управления (4,9) более чем в два раза превышает значение данного показателя для ТС с левым расположением рулевого управления (2,1).

Повышенные риски БДД, создаваемые при эксплуатации праворульных ТС, во многом обусловлены особенностями расположения органов управления и настройками внешних световых приборов, особенно в темное время суток, что приводит к выезду на полосу встречного движения, не убедившись в безопасности маневра, а также к совершению ДТП на обочине (наезд на стоящее ТС или на пешехода).

Перечисленные обстоятельства в среднесрочной и долгосрочной перспективе могут оказать негативное влияние на БДД. В складывающихся условиях важное значение приобретают стимулирование обновления парка ТС и массовое внедрение современных систем безопасности, которые способствуют минимизации человеческих ошибок.

Важным вектором развития транспортной системы является внедрение новых технологий [32].

Электромобили. В перспективе до 2035 года в мире доля транспорта, работающего на альтернативных видах топлива, может составить до 20% [32].

С учетом прогнозируемых темпов обновления парка ТС ожидается, что к 2035 году доля электромобилей в мире среди всех легковых ТС составит 20%, малотоннажных и тяжелых грузовых автомобилей – 15 и 5% соответственно, автобусов – 25% [32].

Обозначенные тенденции способны создать дополнительные риски и угрозы БДД, особенно в отношении уязвимых участников дорожного движения, обусловленные в первую очередь бесшумным передвижением таких ТС.

Кроме того, при эксплуатации ТС на альтернативных видах топлива повышаются риски нештатных ситуаций, связанных с возгоранием электродвигателя, взрывом газа или водорода, что также может выступить дополнительными вторичными поражающими факторами при ДТП. Соответствующие особенности должны быть учтены при совершенствовании методик ликвидации последствий ДТП.

Участие в дорожном движении ТС на альтернативных источниках топлива также может иметь особенности, обусловленные, например, максимальным расстоянием, которое может быть пройдено без подзарядки (заправки).

Потребуется пересмотр подходов к планированию дорожной инфраструктуры в части оборудования зарядных станций и т.д. [48].

Автоматизированные (беспилотные) ТС.

В настоящее время основные усилия в данном направлении сосредоточены на пассажирских и грузовых перевозках. Возможность реализации соответствующих экспериментальных правовых режимов установлена на территории более одной трети субъектов Российской Федерации.

По прогнозам, к 2030 году каждый новый автомобиль в любом сегменте будет содержать элементы автоматизированной системы управления (ADAS). Темпы внедрения автомобилей с высокой автономностью (3-го уровня и выше) будут более низкими – к 2035 году доля беспилотных автомобилей в общих продажах прогнозируется до 10-15% всего объема продаж автомобилей в натуральном выражении [44].

В долгосрочной перспективе высокоавтоматизированные ТС способны положительно повлиять на БДД путем снижения роли человеческого фактора и влияния ошибок, совершаемых водителями, что в среднесрочной перспективе потребует создания правовых, организационных, инфраструктурных и технологических условий для безопасной интеграции высокоавтоматизированных ТС с традиционными участниками дорожного движения [49].

Перевозки. Ограничения на использование других видов транспорта, повышение тарифов на железнодорожном и воздушном транспорте, а также развитие внутреннего, в том числе автомобиль-

ного, туризма [50], повлекло за собой увеличение нагрузки на автомобильный транспорт, что особенно остро ощущено проявилось в секторе коммерческих перевозок [32].

Традиционно автомобильным транспортом перевозится наибольшая часть грузов (в 2024 году – 82,4% без учета трубопроводного транспорта). Увеличивается объем грузоперевозок автомобильным транспортом, при этом начиная с 2022 года фактический ежегодный объем таких перевозок уже превышает прогнозируемое значение 2030 года [32].

Более половины ДТП с участием грузовых автомобилей (в 2024 году – 54,4%) и почти половина погибших в них (47,7%) приходится на ДТП, в которых эксплуатация таких ТС осуществлялась физическими лицами.

При этом с 2021 года отмечается ежегодный рост основных показателей аварийности по вине водителей грузовых ТС, эксплуатируемых хозяйствующими субъектами [10], что обуславливает необходимость дальнейшего совершенствования разрешительных и контрольных механизмов обеспечения БДД.

Более двух третей пассажиров общественного транспорта перевезено в условиях дорожного движения с использованием автобусов, трамваев и троллейбусов. За период реализации Стратегии число погибших в ДТП с участием общественного транспорта снизилось почти на одну треть (с 456 до 309).

Вместе с тем в полном объеме не реализован потенциал лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами. Существующие механизмы не всегда позволяют своевременно и эффективно предотвратить ущерб, угрозы причинения которого возникают в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Далеко не всегда в нормативных правовых актах субъектов Российской Федерации и муниципальных правовых актах, регламентирующих организацию регулярных перевозок пассажиров автобусами, учитываются интересы БДД, в том числе при субсидировании таких перевозок и проведении публичных закупок.

В рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» в субъекты Российской Федерации поставлено более 16 тыс. новых единиц общественного транспорта, включая автобусы, электробусы, троллейбусы и трамваи.

К 2030 году в агломерациях и городах запланировано увеличение доли парка общественного транспорта, имеющего срок эксплуатации не старше нормативного, до 85%.

Требуется дальнейшее комплексное развитие общественного транспорта, что при создании соответствующих условий способно оказать положительное влияние на БДД.

Обращает на себя внимание проблема излишнего пробега коммерческих грузовых автомобилей, что влечет за собой дополнительные необоснованные риски БДД. Порядка трети общего пробега грузовых транспортных средств приходится без груза [51].

Для городского пассажирского транспорта остаются актуальными проблемы высокой степени дублирования маршрутной сети и преобладания подвижного состава малой вместимости.

В складывающейся обстановке наряду с другими мерами важна грамотная организация перевозок, направленная на минимизацию угроз безопасности дорожного движения, а также комплексное развитие других видов транспорта.

В основных сегментах транспортного комплекса существует проблема кадрового дефицита. Согласно исследованиям Российской академии наук, в грузовых перевозках данная проблема в разной степени актуальна практически для 70% компаний [52]. В сфере пассажирского транспорта общего пользования дефицит водителей составляет от 30 до 50% [53].

Сохраняются проблемы недостаточной квалификации и текучести водительских кадров, а также отсутствия мотивации к безопасному осуществлению трудовой деятельности, что обусловлено в том числе смещением приоритетов на экономию времени и ресурсов. Отмечается тенденция к увеличению среднего возраста водителей коммерческого транспорта, который в настоящее время достигает 55 лет [54].

В совокупности перечисленные обстоятельства негативно сказываются на качестве осуществления перевозок и создают повышенные риски БДД.

Такси и шеринги. Важным вектором развития городского транспорта является активное распространение такси, форм совместного использования ТС [32] (в том числе краткосрочная аренда автомобилей, велосипедов, СИМ), расширение рынка доставки товаров и оказания услуг.

В 2024 году число погибших в ДТП с участием легкового такси относительно предшествующего года увеличилось на 42% и составило 159 человек, что практически соответствует показателю 2017 года (160 погибших).

На ДТП с участием легковых автомобилей, находящихся в краткосрочной аренде (каршеринг), пришлось 57 погибших. В 2018-2024 годах значение данного показателя возросло почти в шесть раз.

В ДТП с участием прокатных СИМ в 2024 году погибли 15 человек, что составило более одной четвертой части всех смертельных случаев в происшествиях с участием ТС данной категории.

Увеличение объема использования прокатных ТС, а также появление новых участников правоотношений (например, агрегаторы) предопределяют необходимость совершенствования нормативно-правового регулирования и организационных мер в области обеспечения БДД, включая повышение стандартов качества оказания соответствующих услуг.

Другие товары и услуги. В настоящее время предлагается широкий спектр товаров и услуг, относящихся к сфере дорожного движения. Не все эти товары и услуги отвечают требованиям безопасности, а отдельные из них способствуют осуществлению противоправной деятельности (устройства, позволяющие скрыть государственные регистрационные знаки, заглушки для ремней безопасности, продажа поддельных водительских удостоверений, медицинских справок, лицензий на перевозку пассажиров автобусами и др.).

Стремительно развиваются торговые онлайн-площадки (маркетплейсы), на которых продаются не только отдельные комплектующие, но и

транспортные средства, а также устройства, не предназначенные для движения по автомобильным дорогам общего пользования.

Вместе с тем большинство аспектов перечисленных видов деятельности не урегулировано, отсутствует эффективный контроль за их осуществлением, что препятствует своевременному исключению с рынка товаров и услуг, не отвечающих требованиям безопасности, и негативно сказывается на БДД.

С учетом изложенного в рамках компонента «Транспортное средство и услуги в сфере транспорта» могут быть выделены следующие основные вызовы, риски и угрозы в области БДД.

1. Значительная доля парка ТС, имеющих большие сроки эксплуатации, и замедленное внедрение современных систем безопасности, не соответствующее объективным потребностям в повышении БДД.

2. Увеличение межсервисных интервалов и ухудшение качества проведения работ по техническому обслуживанию и ремонту ТС вследствие удорожания соответствующих услуг, распространения некачественных запасных частей и расходных материалов.

3. Непрогнозируемое увеличение нагрузки на автомобильный транспорт, обусловленное в первую очередь ограничением использования других видов транспорта (воздушный, водный, железнодорожный) для перевозки пассажиров и грузов.

4. Приоритетное использование личного транспорта вместо общественного транспорта и форм активной мобильности.

5. Нерегулируемое обращение товаров и оказание услуг, не соответствующих требованиям безопасности и (или) препятствующих обеспечению БДД, в том числе повышение популярности средств передвижения, не предназначенных для автомобильных дорог общего пользования.

Дорожная инфраструктура

В Российской Федерации активно развивается дорожная инфраструктура. Протяженность автомобильных дорог общего пользования по итогам 2024 года составила 1,58 млн километров, по данному показателю Российская Федерация занимает пятое место в мире [55]. За последние семь лет общая протяженность дорог увеличилась на 5%. При этом значение дорожного риска за период реализации Стратегии снизилось на 28,3%, с 1,27 до 0,91.

При этом темпы роста численности парка ТС с 2017 года более чем в два раза превысили темпы увеличения протяженности дорог за тот же период.

За шесть лет реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» (2019-2024 годы) отремонтировано, реконструировано и построено более 150 тыс. километров автомобильных дорог, установлено свыше 13 тыс. светофоров и 963 тыс. дорожных знаков, обустроено 4,9 млн погонных метров барьерного ограждения, 1,4 млн погонных метров пешеходного ограждения и более 3,1 млн погонных метров стационарного освещения, а также нанесено 103,7 млн погонных метров дорожной разметки [56].

По уровню развития дорожной сети с учетом площади занимаемой территории, численности населения и протяженности дорог Российская Федерация занимает седьмое место среди десяти наиболь-

ших по площади стран и уступает США, Индии, Австралии, Канаде, Китаю и Бразилии, опережая Аргентину, Алжир и Казахстан [9].

Ситуация существенно осложнилась в 2022 году на фоне изменения геополитической обстановки, повлекшей переориентацию экономических и транспортных связей. Автомобильные потоки перераспределились с западного направления на юг и восток [57]. Транспортная инфраструктура оказалась не готова к таким изменениям, основные транспортные артерии стали работать в режиме перегрузки, что привело к обострению угроз БДД [32].

В условиях повышения уровня экономической связанности с государствами Восточно-Азиатского и Южного мировых регионов нагрузка на дорожную инфраструктуру в данных направлениях, вероятно, будет увеличиваться. Росту трафика также будут способствовать перспективы развития автомобильного туризма [50].

Территориальные особенности Российской Федерации обуславливают необходимость перемещения людей и грузов на значительно большие расстояния, чем во многих других государствах, что требует развития транспортного, в том числе скоростного, каркаса для удовлетворения потребностей населения и экономики. При этом приоритетное внимание должно уделяться вопросам обеспечения безопасности.

Российская Федерация входит в число лидеров по протяженности скоростных автомобильных дорог, однако по доле таких дорог (0,6%) в общей протяженности дорожной сети Российская Федерация значительно уступает другим государствам, имеющим скоростные автомобильные дороги [58].

Опорная сеть. Для обеспечения устойчивых связей между основными точками транспортного спроса необходимо дальнейшее развитие опорной сети, включающей в себя все автомобильные дороги федерального значения (далее – ФАД), а также наиболее востребованные автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения (далее – РИММАД) и иные автомобильные дороги [32].

В опорную сеть входит почти одна десятая часть (8,7%) протяженности автомобильных дорог общего пользования. При этом в 2024 году на такие дороги пришлось практически половина всех погибших в ДТП.

В связи с этим концентрация усилий, в первую очередь принятие инфраструктурных и технологических мер в целях развития опорной сети, позволит значительно снизить смертность в результате ДТП и одновременно повысить эффективность перевозок.

Дороги федерального значения. За период реализации Стратегии средний показатель интенсивности движения на ФАД увеличился в полтора раза. Однако 79,7% таких дорог являются двух- или трехполосными, что не всегда обеспечивает необходимую пропускную способность дороги и негативно сказывается на БДД.

При том что ФАД имеют наименьшую долю в общей протяженности дорог (4,1%), на них приходится около одной трети (в 2024 году – 31,8%) погибших в ДТП.

За период реализации Стратегии число погибших в ДТП на ФАД снизилось на 18,2% (с 5600 до 4583). На каждые 100 километров ФАД приходится

в среднем семь погибших, что в шесть раз больше, чем на РИММАД, и в 16 раз больше, чем на автомобильных дорогах местного значения.

В то же время на ФАД отмечается самая низкая по сравнению с автомобильными дорогами других видов доля ДТП, на местах которых зафиксированы нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию и обустройству автомобильных дорог (8,1%).

По итогам 2024 года в нормативном состоянии находится 74,1% ФАД. До 2030 года планируются доведение до нормативного состояния и дальнейшее поддержание в нем не менее 85% всех автомобильных дорог опорной сети, включая ФАД [2].

Дороги регионального или межмуниципального значения. На РИММАД приходится наибольшая доля погибших в ДТП (в 2024 году – 37,8%), что примерно кратно доле таких дорог в общей протяженности автомобильных дорог (31,8%). За период реализации Стратегии снижение числа погибших в ДТП на таких дорогах составило 18,3% (с 6652 до 5438).

Нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию и обустройству РИММАД зафиксированы в среднем на месте каждого четвертого ДТП (в 2024 году – 25,2%).

По итогам 2024 года только половина (55,2%) РИММАД соответствовала нормативным требованиям. В качестве целевого показателя в отношении таких дорог определено приведение в соответствие с нормативными требованиями к 2030 году не менее 60% [2].

Дороги местного значения. На дороги местного значения, которые в абсолютном большинстве являются улицами городов и других населенных пунктов, при наибольшей доле зарегистрированных ДТП (в 2024 году – 66,1%) приходится наименьшая доля погибших (30,3%).

За последние семь лет на автомобильных дорогах местного значения отмечены наибольшие темпы снижения числа погибших (на 25,9%, с 5883 до 4360). Вместе с тем по сравнению с предшествующим годом число погибших в ДТП на автомобильных дорогах местного значения в 2024 году возросло на 3,3%.

Доля ДТП, на местах которых выявлены нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию и обустройству, на автомобильных дорогах местного значения составляет одну треть (33,9%) в общей структуре аварийности, при этом на автомобильные дороги местного значения приходится около половины (46,5%) погибших на таких дорогах.

Таким образом, для автомобильных дорог, входящих в опорную сеть, включая ФАД, с учетом обеспечения БДД наряду с поддержанием высокого уровня содержания этих дорог в первую очередь актуален вопрос о приведении их параметров в соответствие с фактической интенсивностью движения.

РИММАД и автомобильные дороги местного значения в большей степени приспособлены для своей интенсивности движения, однако, учитывая высокую долю ДТП, на местах которых выявлены нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию и обустройству этих дорог,

требуется больше внимания к их текущему содержанию.

В среднем 3 из 4 ДТП регистрируются в городах и других населенных пунктах, однако более половины погибших приходится на дороги за пределами населенных пунктов.

Дороги вне населенных пунктов. Число погибших на дорогах вне населенных пунктов за период реализации Стратегии снизилось на 25,1%. В населенных пунктах снижение данного показателя за этот период составило 23,9%, при этом его абсолютное значение увеличивалось на протяжении двух последних лет.

Тяжесть последствий ДТП вне населенных пунктов почти в три раза выше и характеризуется устойчивой тенденцией к увеличению.

Наиболее распространенными видами ДТП вне населенных пунктов являются столкновения и съезды с дороги, на них же приходится наибольшее число погибших. Наибольшей тяжестью последствий характеризуются наезды на пешеходов, при которых смертельный исход наступает почти в каждом втором случае.

На дорогах, расположенных вне населенных пунктов, наибольшей тяжестью последствий характеризуются ДТП с участием грузовых ТС, на которые приходится более одной трети всех погибших в таких местах.

Наибольшее число погибших на дорогах вне населенных пунктов приходится на ДТП, совершенные по причинам выезда на полосу встречного движения и нарушения скоростного режима движения. При этом разделительной полосой оборудовано менее одной пятой части протяженности ФАД и менее одной сотой части протяженности РИММАД [10].

За период реализации Стратегии в три раза (с 25 до 76) возросло число лиц, погибших при наездах на животных, совершенных на дорогах за пределами населенных пунктов.

Населенные пункты. В распределении по населенным пунктам наибольшее количество ДТП приходится на столицы субъектов Российской Федерации. При этом на сельские населенные пункты приходится наибольшее число погибших, которое за период реализации Стратегии увеличилось на 7%. В населенных пунктах городского типа за тот же период число погибших снизилось более чем на одну треть.

На такие места приходится большинство смертельных случаев в результате ДТП с участием мотоциклов, автобусов, велосипедов, мопедов и приравненных к ним транспортных средств, СИМ. Кроме того, отмечается значительное количество ДТП с участием легкового такси, а также легковых автомобилей, находящихся в краткосрочной аренде.

Города. В общей структуре аварийности в населенных пунктах наибольшая часть ДТП (82,4%) и погибших (62,6%) приходится на городские населенные пункты.

В городах проживает три четверти (на 1 января 2025 года – 75,1%) населения Российской Федерации. При этом доля городского населения будет увеличиваться и к 2036 году может достигнуть 76,9% [42]. Это, в свою очередь, будет способствовать росту внутриагломерационной подвижности, увеличению плотности транспортных потоков.

В отличие от зарубежных стран, являющихся лидерами по уровню БДД, для российских городов характерно приоритетное использование личного транспорта, на котором совершается 17-25% всех поездок (на автобусах – 12-17% поездок, на внеуличном транспорте, включая метрополитен, – 3-26%, пешие перемещения составляют 29-40%) [32].

Помимо дополнительных рисков БДД, данное обстоятельство негативно сказывается на эффективности использования городского пространства и может привести к серьезному транспортному коллапсу. По экспертным оценкам, к 2035 году скорость движения автотранспорта в крупных городах может снизиться до 13 км/ч, если не будут приняты системные решения [59].

На сегодняшний день констатируется отсутствие достаточной инфраструктуры для обеспечения активной мобильности, в первую очередь для передвижения на велосипедах и СИМ [32]. Согласно Глобальному докладу о состоянии БДД в мире в 2023 году лишь 0,2% дорог имели велосипедные дорожки, из которых только 23% соответствовали минимальному уровню безопасности.

Протяженность велодорожек в нашей стране в 2023 году составила 5 тыс. километров [60]. В Москве соответствующая величина примерно равна 500 километрам [61], что почти в 14 раз меньше по сравнению с протяженностью дорог в этом регионе. Остальные субъекты Российской Федерации имеют еще меньшую протяженность велодорожек.

При этом общепризнано, что недостаточность соответствующей инфраструктуры значительно увеличивает риск гибели в ДТП велосипедистов и лиц, использующих для передвижения СИМ [62].

В этой связи необходимо развитие форм активной мобильности, общественного транспорта, такси, а также форм совместного использования транспортных средств (шеринги). Важно создавать безопасные и комфортные условия для развития указанных способов передвижения и повышения их привлекательности, в первую очередь за счет принятия комплекса инфраструктурных мер, что в среднесрочной и долгосрочной перспективе способно оказать положительное влияние на повышение БДД.

Безопасность дорожного движения связана с качеством среды для жизни. В целях достижения национальной цели «Комфортная и безопасная среда для жизни» планируется увеличить к 2030 году не менее чем до 85% доли дорожной сети крупнейших городских агломераций, соответствующей нормативным требованиям, а также увеличить к 2030 году качество среды для жизни в опорных населенных пунктах на 30%, к 2036 году – на 60% [2]. При этом критерии БДД были исключены из новой методики расчета соответствующего показателя [63].

Сельские населенные пункты. Для сельских населенных пунктов основные угрозы БДД связаны с грубыми нарушениями правил дорожного движения. Почти половина (в 2024 году – 41%) смертельных случаев приходится на ДТП с участием водителей, находившихся в состоянии опьянения либо не выполнивших требование о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, а также не имеющих либо лишенных права управления ТС.

Указанные проблемы могут быть обусловлены низкой занятостью в сельских населенных пунктах, имеющей зачастую сезонный характер, низкой доступностью объектов социально-культурного и бытового назначения, неполноценным развитием общественного транспорта и такси, недостаточностью надзора вследствие большой площади территории обслуживания подразделениями Госавтоинспекции при низкой плотности населения и другими факторами.

Транзитный транспорт. На уровень смертности на дорогах в городах и других населенных пунктах оказывают значительное влияние участки ФАД и РиММАД, проходящие по территориям населенных пунктов.

На данные участки дорог приходится почти половина (41,4%) от общего числа погибших в городах и других населенных пунктах. При въезде в населенный пункт водители своевременно не перестраиваются под режим движения, что увеличивает риски совершения ДТП.

Необходимо принятие дополнительных мер по повышению БДД на таких участках дорог, включая создание условий для снижения скорости движения при въезде в населенный пункт и создание автодорожных обходов крупных городов и населенных пунктов. К 2030 году запланировано строительство не менее 50 таких обходов [64].

Железнодорожные переезды. Одно из наиболее высоких значений показателя тяжести последствий характерно для ДТП на железнодорожных переездах. В таких происшествиях в 2024 году погиб 61 человек. Практически восемь из десяти смертельных случаев произошли на регулируемых железнодорожных переездах без дежурного.

Ежегодно снижается пропускная способность автомобильных дорог в местах железнодорожных переездов [65].

Наиболее эффективными способами повышения БДД на железнодорожных переездах являются оборудование их шлагбаумами и (или) светофорной сигнализацией, устройствами ограждения переезда, обустройство автодорожных путепроводов в местах пересечения железнодорожных путей и автомобильных дорог. До 2035 года планируются строительство и реконструкция 441 такого путепровода [65].

Места производства дорожных работ. Обращает на себя внимание проблема обеспечения БДД в местах производства дорожных работ. За период реализации Стратегии число погибших в ДТП в таких местах возросло почти в два раза (со 192 до 377).

Дорожный сервис. Обеспеченность дорог объектами дорожного сервиса в настоящее время не в полной мере соответствует установленным требованиям и потребностям населения, что способствует повышению рисков БДД, связанных в том числе с управлением ТС в утомленном состоянии.

По мере увеличения времени непрерывного управления ТС возрастают риск совершения ДТП и тяжесть их последствий. Кроме того, в связи с недостаточным количеством объектов сервиса затрудняется техническое обслуживание и мелкий ремонт ТС в пути следования.

Покрытие дорог связью. Не теряет актуальности проблема недостаточного покрытия дорог устойчивой мобильной связью. При проектирова-

нии, строительстве и реконструкции дорог не всегда создаются условия для размещения объектов и линий связи [66]. При этом полное покрытие автомобильных дорог общего пользования федерального значения планируется только к 2032 году [66].

Это препятствует своевременному информированию участников дорожного движения и экстренных оперативных служб, а также может затруднить внедрение новых технологий в транспортный комплекс. В связи с этим необходимо развивать объекты дорожного сервиса и расширять покрытие устойчивой мобильной связью и интернет-связью, что наряду с повышением комфорта пользования дорогами способно положительно сказаться на БДД.

Транспортное и городское планирование. Недооценивается важность организации дорожного движения, городского и транспортного планирования для обеспечения БДД. Не везде разработана соответствующая документация.

При ее разработке не в полной мере обеспечивается приоритет БДД. Нарастает диспропорция между количеством ТС и развитием дорожной инфраструктуры, не рассчитанной на современную интенсивность дорожного движения, фактическую скорость ТС и урбанизацию, что негативно отражается на БДД.

Аудит БДД. Несмотря на то, что одним из принципов безопасности на транспорте декларировано систематическое проведение аудита объектов транспортной инфраструктуры [32], до настоящего времени не урегулирован и не получил должного распространения аудит БДД, призванный улучшить показатели безопасности дорожного движения на этапах проектирования, строительства, реконструкции и содержания дорог [67], который положительно зарекомендовал себя в зарубежных странах [11].

Инновационные технологии. Неотъемлемой составляющей цифровизации транспортного комплекса и перспективным способом повышения безопасности на дорогах является цифровизация транспортной инфраструктуры, включающая в себя внедрение интеллектуальных транспортных систем, цифровых двойников объектов транспортной инфраструктуры и предиктивные ремонты ее объектов [32].

С учетом текущего уровня развития технологий немаловажное значение для обеспечения безопасности в процессе движения транспортного средства имеют навигационные системы, информация которых зачастую воспринимается водителями как альтернатива техническим средствам организации дорожного движения. По данным социологических исследований, навигаторами пользуются 85% российских водителей. При этом каждый третий водитель полностью полагается на навигатор [68].

В связи с этим требуются дальнейшая реализация потенциала и регулирование таких систем в интересах БДД, в том числе для обеспечения оперативного информирования о возникающих угрозах.

Изложенное позволяет выделить следующие основные вызовы, риски и угрозы БДД, связанные с дорожной инфраструктурой:

1. Несоответствие дорожной инфраструктуры фактической интенсивности движения и потребностям населения и экономики, обусловленное в том числе переориентацией экономических связей.

2. Несоответствие темпов развития дорожной инфраструктуры содержанию дорог в соответствии с требованиями и целями в области обеспечения БДД.

3. Отсутствие достаточной инфраструктуры для пешеходов, велосипедов, СИМ и иных форм активной мобильности.

4. Недооценка важности разработки и внедрения объективных критериев для оценки состояния безопасности проектируемой и существующей дорожной инфраструктуры.

Реагирование на ДТП

Чрезвычайно важное значение для снижения смертности в результате ДТП имеет своевременное оказание эффективной помощи пострадавшим. По данным ВОЗ, до 32% погибших в ДТП могли остаться в живых, если бы своевременно получили медицинскую помощь [69].

В 2024 году в Российской Федерации из общего числа погибших в ДТП 63,5% скончались до прибытия скорой медицинской помощи (далее – СМП), 4,2% – на месте ДТП по прибытии СМП, но до транспортировки в медицинскую организацию, 3,5% – при транспортировке.

Информирование. Остается актуальной проблема несвоевременного информирования экстренных оперативных служб о ДТП. На сегодняшний день только одна пятая часть ТС оснащена устройствами вызова экстренных оперативных служб. В связи с несовершенством существующих устройств их массовое внедрение замедляется.

Первая помощь. Важное значение имеет обучение участников дорожного движения, сотрудников экстренных оперативных служб, а также населения навыкам оказания первой помощи пострадавшим в ДТП. Соответствующим вопросам уделяется внимание при получении общего и профессионального образования, подготовке водителей, а также в рамках охраны труда.

Совершенствуются нормативные правовые акты, организационные, материально-технические и методические условия в целях повышения эффективности и качества оказания первой помощи.

Значительное внимание уделяется повышению технической оснащенности экстренных оперативных служб. В рамках реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» закуплено более 18 тыс. упаковок для оказания первой помощи пострадавшим в ДТП сотрудниками Госавтоинспекции.

Вместе с тем участников и очевидцев ДТП от оказания первой помощи сдерживает отсутствие достаточных навыков и правовых гарантий [70]. При подготовке водителей и проведении экзаменов на право управления ТС не уделяется должное внимание практической составляющей оказания первой помощи.

Кроме того, специфика отдельных видов профессий в транспортном комплексе (водители коммерческого транспорта, работники объектов дорожного сервиса и другие виды профессий) обуславливает необходимость углубленного обучения работников с уклоном на практические навыки оказания первой помощи пострадавшим в ДТП.

Своевременность реагирования. Оперативность прибытия СМП на места ДТП за период реа-

лизации Стратегии повысилась, доля фактов прибытия в течение 20 минут увеличилась с 83,7 до 85,9%.

Вместе с тем своевременное оказание медицинской помощи осложняется в связи со значительной протяженностью дорог и удаленностью населенных пунктов.

В 2024 году в границах населенных пунктов СМП прибывала на места ДТП в течение 20 минут в 91,7% случаев, за пределами населенных пунктов – только в 69,4% случаев. В отдельных регионах норматив прибытия СМП увеличен [71].

По состоянию на 2024 год на территории Российской Федерации функционировали 78 трассовых пунктов экстренной медицинской помощи, которыми ежегодно оказывается помощь в среднем 20 тыс. пострадавших [72].

При этом такие пункты распределены неравномерно. Например, на Дальневосточный федеральный округ, являющийся самым крупным по площади, приходится всего 3 трассовых пункта [73].

В отдельных случаях ближайшие медицинские организации, имеющие условия для оказания экстренной медицинской помощи и лечения на необходимом уровне пострадавших в тяжелом состоянии, находятся в соседних субъектах Российской Федерации.

В связи с этим возникает необходимость совершенствования на федеральном и региональном уровнях организации оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП, включая порядок маршрутизации по трансграничному принципу.

Санитарная авиация. В Российской Федерации интенсивно развивается санитарно-авиационная эвакуация как элемент системы оказания СМП. За последние семь лет применение санитарной авиации способствовало спасению почти 112 тыс. человек, в том числе пострадавших в ДТП. Пяту часть из них составили дети [74].

Одним из перспективных направлений совершенствования системы санитарно-авиационной эвакуации является развитие соответствующей инфраструктуры, включая создание посадочных площадок, которыми оснащено менее одной пятой части медицинских организаций, оказывающих медицинскую помощь в экстренной форме [72].

Маршрутизация. Более 80% всех госпитализированных пострадавших доставляются с мест ДТП в травмоцентры 1 и 2 уровней, в которых созданы необходимые условия для оказания высококвалифицированной медицинской помощи с учетом характера и степени травм, полученных в ДТП. Вместе с тем в отдельных субъектах Российской Федерации в такие медицинские организации доставляется менее половины пострадавших [75].

Медицинская помощь. Не во всех субъектах Российской Федерации количество медицинских организаций, в которых имеется возможность оказания надлежащей медицинской помощи пострадавшим в ДТП, отвечает объективным потребностям, обусловленным территориальными, транспортными и иными особенностями субъекта Российской Федерации [10].

При этом вероятность наступления смерти пострадавших напрямую зависит от уровня медицинской организации, в которую они маршрутизируются: в травмоцентрах 3 уровня умирает каждый

третий тяжело пострадавший, в то время как в травмоцентрах 1 уровня – каждый шестой [72].

Необходимо повышение качества оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП в стационарах. Признаки некачественного оказания такой помощи устанавливаются примерно в 5% случаев наступления смерти в условиях стационара в течение первых суток после ДТП [34]. Не теряет актуальности проблема кадрового дефицита врачей-специалистов соответствующего профиля и другого медицинского персонала [37].

Реабилитация. Важное значение имеет реабилитация пострадавших в ДТП, которая способствует сокращению срока возвращения граждан к активной социальной и экономической деятельности, снижая нагрузку на социальную сферу и сектор здравоохранения и повышая показатели эффективности в отраслях, в которых трудоустроены пострадавшие.

С учетом изложенного среди основных вызовов, рисков и угроз БДД в рамках реагирования на ДТП могут быть следующие:

1. Несвоевременность и недостаточное качество оказания помощи пострадавшим в ДТП и их реабилитации.

2. Отсутствие у участников и очевидцев ДТП достаточных навыков и правовых гарантий для оказания первой помощи пострадавшим.

3. Недостаточная согласованность экстренных оперативных служб при планировании и осуществлении мероприятий по реагированию на ДТП.

Заключение

Обозначенные в рамках настоящей статьи вызовы, риски и угрозы БДД на среднесрочный и долгосрочный периоды требуют проведения целенаправленной системной работы по их предупреждению, включающей повышение правосознания участников дорожного движения и навыков их безопасного нахождения на дороге, совершенствования транспортных средств и дорожной инфраструктуры, а также повышения эффективности реагирования на ДТП и осуществления управленческой деятельности в области БДД в целом. Такая концепция соответствует безопасному системному подходу, который рекомендован Глобальным планом Десятилетия действий по обеспечению БДД (2021–2030 гг.) для реализации на национальном уровне [62].

Негативное влияние на БДД рассмотренных в статье вызовов, рисков и угроз во многом может быть нивелировано за счет совершенствования и активного внедрения инновационных технологий, в том числе на основе искусственного интеллекта.

Обозначенные факторы должны быть учтены при разработке новой Стратегии повышения БДД на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года.

Список источников

1. Указ Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 05.07.2021. № 27 (Часть II). Ст. 5351.
2. Указ Президента РФ от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» // Собрание законодательства РФ. 13.05.2024. № 20. Ст. 2584.
3. Распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожно-

го движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы» // Собрание законодательства РФ. 29.01.2018. № 5. Ст. 774.

4. Князев А.С., Линник Т.М., Бурмистров А.О. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2017 года: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2017. 18 с.

5. URL: <https://www.who.int/health-topics/road-safety> (дата обращения: 01.06.2025).

6. На основе данных National highway traffic safety administration // URL: <http://www.nhtsa.dot.gov>, An official website of the European Union // URL: <http://www.europa.eu>, International Transport Forum // URL: <http://www.itf-oecd.org> (дата обращения: 01.06.2025).

7. Письмо ОАО «ННИАТ» от 03.09.2025 № 0132-04/1288.

8. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН A/RES/74/299 от 31 августа 2020 г.

9. Баканов К.С., Ляхов П.В., Антонов С.Н. и др. Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011-2020 годах: аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России». 2022. 368 с.

10. Указ Президента РФ от 14 ноября 2025 г. № 841 «Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2036 года и на перспективу до 2036 года» // Собрание законодательства РФ. 17.11.2025. № 46. Ст. 6877.

11. Баканов К.С., Гордеева А.Д., Исаев М.М. Обзор международных и зарубежных документов стратегического планирования в области обеспечения безопасности дорожного движения: учебное пособие. М.: ФКУ «Научный центр БДД МВД России», 2024. 116 с.

12. Протокол Правительства Российской Федерации от 11 июля 2018 г. № ДМ-П9-4145.

13. Баканов К.С., Исаев М.М., Айсанов А.С. и др. Участие субъектов Российской Федерации в федеральном проекте «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Инфраструктура для жизни»: методические рекомендации. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. 78 с.

14. Бюджетный кодекс Российской Федерации от 31 июля 1998 г. № 145-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 03.08.1998. № 31. Ст. 3823.

15. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/51709> (дата обращения: 01.06.2025).

16. Пояснительная записка к проекту федерального закона «О внесении изменения в статью 179.4 Бюджетного кодекса Российской Федерации в части формирования бюджетных ассигнований дорожных фондов» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 01.10.2025).

17. Приказ Росавтодора от 29 ноября 2024 г. № 160 «Об утверждении методики формирования официальной статистической информации, необходимой для мониторинга достижения показателей национального проекта «Инфраструктура для жизни» // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 24.09.2025).

18. Отчет о промежуточных результатах экспертно-аналитического мероприятия «Мониторинг хода реализации мероприятий национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». 2020.

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

20. Отчет о состоянии безопасности дорожного движения в мире. ВОЗ. 2018 // URL: <https://www.who.int/news/item/01-11-2018-who-international-registry-for-trauma-and-emergent-care> (дата обращения: 24.09.2025).

21. Постановление Правительства РФ от 6 октября 2022 г. № 1769 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 10.10.2022. № 41. Ст. 7100.

22. Федеральный закон от 30 декабря 2021 г. № 458-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 03.01.2022. № 1 (Часть I). Ст. 27.

23. Федеральный закон от 29 мая 2023 г. № 197-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и статью 3 Федерального закона «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 05.06.2023. № 23 (Часть I). Ст. 4017.

24. Пояснительная записка «По проекту Федерального закона «О внесении изменений в статью 32.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях».

25. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2024 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. 108 с.

26. Доклад о виде государственного контроля (надзора), муниципального контроля «Федеральный государственный контроль (надзор) в области безопасности дорожного движения» // URL: <https://мвд.рф/dejatelnost/plancheks/> (дата обращения: 24.09.2025).

27. Распоряжение Правительства РФ от 21 декабря 2023 г. № 3745-р «Об утверждении Концепции совершенствования контрольной (надзорной) деятельности до 2026 года» // Собрание законодательства РФ. 01.01.2024. № 1 (Часть IV). Ст. 285.

28. Постановление Правительства РФ от 10 марта 2022 г. № 336 «Об особенностях организации и осуществления государственного контроля (надзора), муниципального контроля» // Собрание законодательства РФ. 14.03.2022. № 11. Ст. 1715.

29. Форма статистической отчетности «Отчет о предоставлении органами внутренних дел Российской Федерации государственных услуг» («1-ГМУ»), утвержденная и введенная в действие приказом МВД России от 28.12.2020 № 910 «Об организации и проведении мониторинга качества и доступности предоставления государственных услуг в системе МВД России».

30. Указ Президента РФ от 10 октября 2019 г. № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 14.10.2019. № 41. Ст. 5700.

31. Письмо Минцифры России от 23.04.2024 № П23-254750.

32. Распоряжение Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // Собрание законодательства РФ. 13.12.2021. № 50 (Часть IV). Ст. 8613.

33. Указ Президента РФ от 5 декабря 2016 г. № 646 «Об утверждении Доктрины информационной безопасности Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 12.12.2016. № 50. Ст. 7074.

34. Распоряжение Правительства РФ от 11 декабря 2023 г. № 3547-р «Об утверждении Концепции сокращения потребления алкоголя в Российской Федерации на период до 2030 года и на дальнейшую перспективу» // Собрание законодательства РФ. 18.12.2023. № 51. Ст. 9435.

35. Статистическая информация Росалкогольрегулирования // URL: <https://fsrar.gov.ru/industry/1261678438828> (дата обращения: 24.09.2025).

36. Баканов К.С., Гордеева А.Д., Коблов П.С. и др. Зарубежный опыт противодействия основным факторам риска в дорожном движении: учебное пособие. М.: ФКУ «Научный центр БДД МВД России», 2024. 180 с.

37. Письмо Росздравнадзора от 11.04.2024 № 02-24486/24.

38. Приказ Минздрава России от 9 апреля 2025 г. № 173н «Об утверждении порядка направления на вне-

- чередное обязательное медицинское освидетельствование водителей транспортных средств, а также порядка приостановления действия и аннулирования медицинского заключения о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 24.09.2025).
39. Конвенция о дорожном движении (заключена в г. Вене 08.11.1968) // Treaty Series. Vol. 1732. New York: United Nations, 1999. P. 396–587.
40. Письмо Минпросвещения России от 27.04.2021 № 07-2273.
41. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2024 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. 148 с.
42. Письмо Росстата от 14.07.2025 № ЛН-04-01/2896-МВ.
43. Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2036 года (разработан Минэкономразвития России).
44. Распоряжение Правительства РФ от 6 июня 2020 г. № 1512-р «Об утверждении Сводной стратегии развития обрабатывающей промышленности Российской Федерации до 2030 года и на период до 2035 года» // Собрание законодательства РФ. 15.06.2020. № 24. Ст. 3843.
45. Письмо НАМИ от 16.04.2024 № СА-1001-04/149.
46. Постановление Правительства РФ от 12 мая 2022 г. № 855 «Об утверждении Правил применения обязательных требований в отношении отдельных колесных транспортных средств и проведения оценки их соответствия» // Собрание законодательства РФ. 16.05.2022. № 20. Ст. 3316.
47. Письма АО «АВТОВАЗ» от 09.09.2024 № 00001/481; от 08.07.2025 № 20000/117.
48. Распоряжение Правительства РФ от 23 августа 2021 г. № 2290-р «Об утверждении Концепции по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года» // Собрание законодательства РФ. 30.08.2021. № 35. Ст. 6327.
49. 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» // Собрание законодательства РФ. 30.03.2020. № 13. Ст. 1995.
50. Распоряжение Правительства РФ от 25.04.2024 № 1025-р «Об утверждении Концепции развития автомобильного туризма в Российской Федерации на период до 2035 года» // Собрание законодательства РФ. 06.05.2024. № 19. Ст. 2537.
51. Письмо Росстата от 16.04.2024 № АГ-04-02-1307-МВ. По данным формы федерального статистического наблюдения № 1-ТР, утвержденной приказом Росстата от 31.07.2023 № 364.
52. Письмо Национального автомобильного союза от 06.03.2024 № 01/060324.
53. «РГ» выяснила, с чем связан дефицит водителей общественного транспорта в регионах // URL: <https://rg.ru/2023/10/01/reg-pfo/kto-za-baranku.html> (дата обращения: 24.09.2025).
54. Письмо Ассоциации международных автомобильных перевозчиков от 15.04.2024 № 5/4-280; письмо Национального автомобильного союза от 06.03.2024 № 01/060324.
55. На основе данных U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, Federal Highway Administration // URL: <https://www.fhwa.dot.gov>, ANNUAL REPORT MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS GOVERNMENT OF INDIA // URL: <https://morth.nic.in> 2022 // URL: <https://xxgk.mot.gov.cn>, Anuário CNT do Transporte 2022 // URL: <https://anuariodotransporte.cnt.org.br>, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism // URL: <https://www.mlit.go.jp>, An official website of the European Union // URL: <https://ec.europa.eu>, Statistics Canada // URL: <https://www150.statcan.gc.ca>, Australian Infrastructure and Transport Statistics – Yearbook 2022 // URL: <https://www.bitre.gov.au>, The Department of Transport Republic of South African // URL: <https://www.transport.gov.za>, International Road Federation // URL: <https://datawarehouse.worldroadstatistics.org> (дата обращения: 24.09.2025).
56. URL: <https://bkdrf.ru/MassMedia> (дата обращения: 24.09.2025).
57. Ляхов П.В. Безопасность дорожного движения в Российской Федерации в условиях изменения внешней среды в 2023 году // Безопасность дорожного движения. 2024. № 1. С. 78–80.
58. International Road Federation // URL: <https://datawarehouse.worldroadstatistics.org/> (дата обращения: 24.09.2025).
59. Хуснуллин: средняя скорость транспорта в городах может снизиться до 13 км в час // URL: <https://rg.ru/2024/04/26/husnullin-sredniaia-skorost-transporta-v-gorodah-mozhet-snizitsia-do-13-km-v-has.html> (дата обращения: 24.09.2025).
60. Дорожная карта развития СИМ: регулирование, инфраструктура, культура вождения // URL: <https://rosacademtrans.ru/sim2023/> (дата обращения: 24.09.2025).
61. 2ГИС подсчитал протяженность велодорожек в парках и вдоль тротуаров в городах-миллионниках // URL: <https://truesharing.ru/news/39298/> (дата обращения: 24.09.2025).
62. Global status report on road safety 2023. Geneva: World Health Organization; 2023. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.
63. Приказ Минстроя России от 25 июля 2025 г. № 446/пр «Об утверждении методики расчета показателя «Улучшение качества среды для жизни в опорных населенных пунктах» федерального проекта «Развитие инфраструктуры в населенных пунктах» национального проекта «Инфраструктура для жизни» и о признании утратившими силу некоторых приказов Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 24.09.2025).
64. Перечень поручений по реализации Послания Президента Федеральному Собранию (утв. Президентом РФ 30.03.2024 № Пр-616) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 24.09.2025).
65. Письмо Росжелдора от 16.04.2024 № АИ-25-3256-ис; письмо ОАО РЖД от 15.04.2024 № ИСХ-16384-ЦДИ.
66. Распоряжение Правительства РФ от 24.11.2023 № 3339-р «Об утверждении Стратегии развития отрасли связи Российской Федерации на период до 2035 года» // Собрание законодательства РФ. 11.12.2023. № 50. Ст. 9094.
67. ОДМ 218.6.027-2017. Отраслевой дорожный методический документ. Рекомендации по проведению аудита безопасности дорожного движения при проектировании, строительстве и эксплуатации автомобильных дорог (издан на основании Распоряжения Росавтодора от 31.08.2017 № 2364-р) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 24.09.2025).
68. URL: <https://avtonovostidnya.ru/transport/313938> (дата обращения: 24.09.2025).
69. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Европейском регионе ВОЗ 2019. Копенгаген: Европейское региональное бюро ВОЗ; 2020. Лицензия: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.
70. URL: <https://mchs.gov.ru/deyatelnost/press-centr/novosti/1431179> (дата обращения: 24.09.2025).
71. Приказ Минздрава России от 20 июня 2013 г. № 388н «Об утверждении Порядка оказания скорой, в том числе скорой специализированной, медицинской помощи» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 24.09.2025).
72. Письмо Федерального центра медицины катастроф ФГБУ «НМХЦ им. Н.И. Пирогова» Минздрава России от 25.10.2024 № 09-91180/-7-2078.
73. Письмо Федерального центра медицины катастроф ФГБУ «НМХЦ им. Н.И. Пирогова» Минздрава России от 25.03.2025 № 09-91180/07-0419.

74. Письмо Минздрава России от 11.04.2025 № 30-7/И/2-7162.

75. Письмо ФГБУ «ЦНИИОИЗ» от 19.11.2024 № 7-7/2525.

References

1. Decree of the President of the Russian Federation dated 02.07.2021 № 400 «On the national security Strategy of the Russian Federation» // Collection Legislation of the Russian Federation. 05.07.2021. № 27 (Part II). Art. 5351.

2. Decree of the President of the Russian Federation dated 07.05.2024 № 309 «On the national development goals of the Russian Federation for the period up to 2030 and for the perspective up to 2036» // Collection Legislation of the Russian Federation. 13.05.2024. № 20. Art. 2584.

3. Order of the Government of the Russian Federation dated 08.01.2018 № 1-р «On approval of the road safety Strategy in the Russian Federation for 2018-2024» // Collection Legislation of the Russian Federation. 29.01.2018. № 5. Art. 774.

4. Knyazev A.S., Linnik T.M., Burmistrov A.O. Road traffic accidents in the Russian Federation for the 12 months of 2017: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2017. 18 p.

5. URL: <https://www.who.int/health-topics/road-safety> (дата обращения: 01.06.2025).

6. Based on data from the National highway traffic Safety administration // URL: <http://www.nhtsa.dot.gov>, an official website of the European Union // URL: <http://www.europa.eu>, and International Transport Forum // URL: <http://www.itf-oecd.org> (date of access: 01.06.2025).

7. Letter of JSC «NNITAT» dated 03.09.2025 № 0132-04/1288.

8. Resolution of the UN General Assembly A/RES/74/299 dated 31.08.2020.

9. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Antonov S.N. et al. State and trends of road safety in the Russian Federation in 2011-2020: analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2022. 368 p.

10. Decree of the President of the Russian Federation dated 14.11.2025 № 841 «On approval of the Strategy for improving road safety in the Russian Federation for the period up to 2030 and for the future up to 2036» // Collection Legislation of the Russian Federation. 17.11.2025. № 46. Art. 6877.

11. Bakanov K.S., Gordeeva A.D., Isaev M.M. Review of international and foreign documents on strategic planning in the field of road safety: study guide. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2024. 116 p.

12. Protocol of the Government of the Russian Federation dated 11.07.2018 № DM-P9-4145.

13. Bakanov K.S., Isaev M.M., Aisanov A.S. et al. Participation of subjects of the Russian Federation in the federal project «Road safety» of the national project «Infrastructure for life»: methodological recommendations. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2025. 78 p.

14. Budget Code of the Russian Federation dated 31.07.1998 № 145-FZ // Collection Legislation of the Russian Federation. 03.08.1998. № 31. Art. 3823.

15. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/51709> (date of access: 01.06.2025).

16. Explanatory note to the draft Federal Law «On amending Article 179.4 of the Budget Code of the Russian Federation regarding the formation of budget allocations for road funds» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 01.06.2025).

17. Order of Rosavtodor dated 29.11.2024 № 160 «On approval of the methodology for compiling official statistical Information necessary for monitoring the achievement of the indicators of the national project «Infrastructure for life» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 01.06.2025).

18. Report on the interim results of the expert-analytical event «Monitoring the progress of implementation of activities of the national project «Safe and High-Quality Roads». 2020.

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

20. Report on the state of road safety in the world. WHO. 2018 // URL: <https://www.who.int/news/item/01-11-2018-who-international-registry-for-trauma-and-emergen-cycare> (date of access: 24.09.2025).

21. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 06.10.2022 № 1769 «On amending certain acts of the Government of the Russian Federation and recognizing as invalid certain acts of the Government of the Russian Federation and certain provisions of certain acts of the Government of the Russian Federation» // Collection Legislation of the Russian Federation. 10.10.2022. № 41. Art. 7100.

22. Federal Law dated 30.01.2021 № 458-FZ «On amendments to the Criminal Code of the Russian Federation and Articles 31 and 150 of the Criminal Procedure Code of the Russian Federation» // Collection Legislation of the Russian Federation. 03.01.2022. № 1 (Part I). Art. 27.

23. Federal Law dated 29.05.2023 № 197-FZ «On amendments to the Federal Law «On motorways and road activities in the Russian Federation and on amendments to certain legislative acts of the Russian Federation» and Article 3 of the Federal Law «On the state company «Russian highways» and on amendments to certain legislative acts of the Russian Federation» // Collection Legislation of the Russian Federation. 05.06.2023. № 23 (Part I). Art. 4017.

24. Explanatory note «On the draft Federal Law «On amendments to Article 32.2 of the Code of the Russian Federation on Administrative Offenses».

25. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Isaev M.M. et al. Law enforcement activities in the field of road safety in 2024: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2025. 108 p.

26. Report on the type of state control (supervision), municipal control «Federal state control (supervision) in the field of road safety» // URL: <https://мвд.рф/dejatelnost/planchecks/> (date of access: 24.09.2025).

27. Order of the Government of the Russian Federation dated 21.12.2023 № 3745-р «On approval of the concept for improving control (supervisory) activities until 2026» // Collection Legislation of the Russian Federation. 01.01.2024. № 1 (Part IV). Art. 285.

28. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 10.03.2022 № 336 «On the specifics of organizing and implementing state control (supervision), municipal control» // Collection Legislation of the Russian Federation. 14.03.2022. № 11. Art. 1715.

29. Statistical reporting form «Report on the provision of public services by the Internal Affairs Bodies of the Russian Federation» («1-GMU»), approved and put into effect by Order of the Ministry of Internal Affairs of Russia dated 28.12.2020 № 910 «On organizing and conducting monitoring of the quality and availability of public services in the system of the Ministry of Internal Affairs of Russia».

30. Decree of the President of the Russian Federation dated 10.10.2019 № 490 «On the development of artificial intelligence in the Russian Federation» // Collection Legislation of the Russian Federation. 14.10.2019. № 41. Art. 5700.

31. Letter of the Ministry of Digital development, communications and mass media of the Russian Federation dated 23.04.2024 № P23-254750.

32. Order of the Government of the Russian Federation dated 27.11.2021 № 3363-р «On the transport Strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period until 2035» // Collection Legislation of the Russian Federation. 13.12.2021. № 50 (Part IV). Art. 8613.

33. Decree of the President of the Russian Federation dated 05.12.2016 № 646 «On approval of the information

security doctrine of the Russian Federation» // Collection Legislation of the Russian Federation. 12.12.2016. № 50. Art. 7074.

34. Order of the Government of the Russian Federation dated 11.12.2023 № 3547-r «On approval of the concept for reducing alcohol consumption in the Russian Federation for the period up to 2030 and beyond» // Collection Legislation of the Russian Federation. 18.12.2023. № 51. Art. 9435.

35. Statistical information of Rosalkogolregulirovanie // URL: <https://fsrar.gov.ru/industry/1261678438828> (date of access: 24.09.2025).

36. Bakanov K.S., Gordeeva A.D., Koblov P.S. et al. Foreign experience in countering the main risk factors in road traffic: a tutorial. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2024. 180 p.

37. Letter of Roszdravnadzor dated 11.04.2024 № 02-24486/24.

38. Order of the Ministry of Health of Russia dated 09.04.2025 № 173n «On approval of the procedure for referring drivers of vehicles for unscheduled mandatory medical examination, as well as the procedure for suspension and cancellation of a medical certificate on the presence (absence) of medical contraindications, medical indications, or medical restrictions to driving vehicles for drivers (candidates for drivers of vehicles)» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 24.09.2025).

39. Convention on Road Traffic (concluded in Vienna on 08.11.1968) // Treaty Series. Vol. 1732. New York: United Nations, 1999. P. 396–587.

40. Letter of the Ministry of Education of Russia dated 27.04.2021 № 07-2273.

41. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aisanov A.S. et al. Road traffic accidents in the Russian Federation in 2024: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2025. 148 p.

42. Rosstat Letter dated 14.07.2025 № LN-04-01/2896-MV.

43. Forecast of the socioeconomic development of the Russian Federation for the period up to 2036 (developed by the Ministry of Economic Development of Russia).

44. Order of the Government of the Russian Federation dated 06.06.2020 № 1512-r «On approval of the Consolidated strategy for the development of the manufacturing industry of the Russian Federation until 2030 and for the period up to 2035» // Collection Legislation of the Russian Federation. 15.06.2020. № 24. Art. 3843.

45. Letter from NAMI dated 16.04.2024 № SA-1001-04/149.

46. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 12.05.2022 № 855 «On approval of the Rules for the application of mandatory requirements for certain wheeled vehicles and the assessment of their conformity» // Collection Legislation of the Russian Federation. 16.05.2022. № 20. Art. 3316.

47. Letters from AVTOVAZ JSC dated 09.09.2024 № 00001/481; dated 08.07.2025 № 20000/117.

48. Order of the Government of the Russian Federation dated 23.08.2021 № 2290-r «On approval of the Concept for the development of the production and use of electric motor transport in the Russian Federation through 2030» // Collection Legislation of the Russian Federation. 30.08.2021. № 35. Art. 6327.

49. Order of the Government of the Russian Federation dated 25.03.2020 № 724-r «On approval of the Concept for ensuring road safety with the Participation of Unmanned vehicles on public roads» // Collection Legislation of the Russian Federation. 30.03.2020. № 13. Art. 1995.

50. Order of the Government of the Russian Federation dated 25.04.2024 № 1025-r «On approval of the Concept for the development of automobile tourism in the Russian Federation through 2035» // Collection Legislation of the Russian Federation. 06.05.2024. № 19. Art. 2537.

51. Letter of Rosstat dated 16.04.2024 № AG-04-02-1307-MV. Based on federal statistical observation form № 1-TR, approved by Rosstat order dated 31.07.2023 № 364.

52. Letter of the National Automobile Union dated 06.03.2024 № 01/060324.

53. «RG» found out what is causing the shortage of public transport drivers in the regions // URL: <https://rg.ru/2023/10/01/reg-pfo/kto-za-baranku.html> (date of access: 24.09.2025).

54. Letter of the Association of international automobile carriers dated 15.04.2024 № 5/4-280; letter of the National automobile union dated 06.03.2024 № 01/060324.

55. Based on data from the U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, Federal Highway Administration // URL: <https://www.fhwa.dot.gov>, ANNUAL REPORT MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS GOVERNMENT OF INDIA // URL: <https://morth.nic.in> 2022 // URL: <https://xxgk.mot.gov.cn>, Anuário CNT do Transporte 2022 // URL: <https://anuariodotransporte.cnt.org.br>, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism // URL: <https://www.mlit.go.jp>, An official website of the European Union // URL: <https://ec.europa.eu>, Statistics Canada // URL: <https://www150.statcan.gc.ca>, Australian Infrastructure and Transport Statistics – Yearbook 2022 // URL: <https://www.bitre.gov.au>, The Department of Transport Republic of South Africa // URL: <https://www.transport.gov.za>, International Road Federation // URL: <https://datawarehouse.worldroadstatistics.org> (date of access: 24.09.2025).

56. URL: <https://bkdrf.ru/MassMedia> (date of access: 24.09.2025).

57. Lyakhov P.V. Road safety in the Russian Federation in the context of a changing external environment in 2023 // Road Safety. 2024. № 1. P. 78–80.

58. International Road Federation // URL: <https://datawarehouse.worldroadstatistics.org/> (date of access: 24.09.2025).

59. Khusnullin: average transport speed in cities could decrease to 13 km/h // URL: <https://rg.ru/2024/04/26/husnullin-sredniaia-skorost-transporta-v-gorodah-mozhet-snizitsia-do-13-km-v-has.html> (date of access: 24.09.2025).

60. Personal mobility devices development roadmap: regulation, infrastructure, driving culture // URL: <https://rosacademtrans.ru/sim2023/> (date of access: 24.09.2025).

61. 2GIS calculated the length of bike paths in parks and along sidewalks in cities with over a million residents // URL: <https://truesharing.ru/news/39298/> (date of access: 24.09.2025).

62. Global status report on road safety 2023. Geneva: World Health Organization; 2023. License: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

63. Order of the Ministry of Construction of the Russian Federation dated 25.07.2025 № 446/pr «On approval of the methodology for calculating the indicator «Improving the quality of the living environment in key settlements» of the federal project «Infrastructure development in settlements» of the national project «Infrastructure for life» and on recognizing as invalid certain orders of the Ministry of Construction, Housing and Communal Services of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 24.09.2025).

64. List of instructions for the implementation of the Presidential Address to the Federal Assembly (approved by the President of the Russian Federation dated 30.03.2024 № Pr-616) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 24.09.2025).

65. Letter of Roszheldor dated 16.04.2024 № AI-25-3256-is; letter of JSC Russian Railways dated 15.04.2024 № ISKh-16384-TsDI.

66. Order of the Government of the Russian Federation dated 24.11.2023 № 3339-r «On approval of the Strategy for the development of the communications industry of the Russian Federation through 2035» // Collection Legislation of the Russian Federation. 11.12.2023. № 50. Art. 9094.

67. ODM 218.6.027-2017. Industry road methodological document. Recommendations for conducting road safety audits during the design, construction, and operation of highways (issued based on Rosavtodor Order № 2364-r dated 31.08.2017) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 24.09.2025).

68. URL: <https://avtonovostidnya.ru/transport/313938> (date of access: 24.09.2025).

69. The WHO European Region status report on road safety 2019. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2020. License: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

70. URL: <https://mchs.gov.ru/deyatelnost/press-centr/novosti/1431179> (date of access: 24.09.2025).

71. Order of the Ministry of Health of the Russian Federation dated 20.06.2013 № 388n «On approval of the Procedure for the provision of emergency, including emergency specialized, medical care» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 24.09.2025).

72. Letter of the Federal Center for Disaster Medicine of the N.I. Pirogov National Medical Surgical Center of the

Ministry of Health of the Russian Federation dated 25.10.2024 № 09-91180/-7-2078.

73. Letter of the Federal Center for Disaster Medicine of the N.I. Pirogov National Medical Surgical Center. Pirogov National Research Medical University of the Russian Federation dated 25.03.2025 № 09-91180/07-0419.

74. Letter of the Russian Ministry of Health dated 11.04.2025 № 30-7/I/2-7162.

75. Letter of the Russian Research Institute of Health dated 19.11.2024 № 7-7/2525.

Информация об авторах

К.С. Баканов – кандидат юридических наук, начальник отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения Научного центра БДД МВД России

П.В. Ляхов – заместитель начальника отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения Научного центра БДД МВД России

М.М. Исаев – ведущий научный сотрудник отделения анализа аварийности отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения Научного центра БДД МВД России

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

Information about the authors

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

P.V. Lyakhov – Deputy Head of the Department for the Study of Problems of Regulatory Legal and Analytical Support of the Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

M.M. Isaev – Leading Researcher at the Accident Analysis Department of the Department for the Study of Problems of Regulatory Legal and Analytical Support of the Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

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

Статья поступила в редакцию 05.11.2025; одобрена после рецензирования 12.12.2025; принята к публикации 22.12.2025.

The article was submitted 05.11.2025; approved after reviewing 12.12.2025; accepted for publication 22.12.2025.

ПОЛНОМОЧИЯ ОРГАНОВ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В КОНТЕКСТЕ МУНИЦИПАЛЬНОЙ РЕФОРМЫ

Владимир Иванович Майоров

Южно-Уральский государственный университет
1955715@rambler.ru

Аннотация. Статья посвящена анализу трансформации полномочий органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения в условиях проводимой муниципальной реформы. Выделены основные характеристики полномочий органов местного самоуправления в данной области на современном этапе. Проанализировано содержание ст. 32 Федерального закона от 20 марта 2025 г. № 33-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в единой системе публичной власти», определяющей особенности реализации полномочий органов местного самоуправления по решению вопросов непосредственного обеспечения жизнедеятельности населения. Сформулированы выводы о потенциальных последствиях и перспективах реформы.

Ключевые слова: органы местного самоуправления, безопасность дорожного движения, муниципальная реформа, полномочия, централизация

Для цитирования: Майоров В.И. Полномочия органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения в контексте муниципальной реформы // Безопасность дорожного движения. 2025. № 4. С. 31–34.

Original article

POWERS OF LOCAL SELF-GOVERNMENT BODIES IN THE FIELD OF ROAD TRAFFIC SAFETY IN THE CONTEXT OF MUNICIPAL REFORM

Vladimir I. Mayorov

South Ural State University
1955715@rambler.ru

Abstract. The article analyzes the transformation of the powers of local self-government bodies in the field of road traffic safety within the ongoing municipal reform. The main characteristics of the powers of local self-government bodies in this area at the present stage are formulated. The content of Article 32 of the Federal Law dated 20.03.2025 № 33-FZ «On the general principles of organizing local self-government in a unified system of public power» which defines the specifics of the exercise of powers by local self-government bodies to address issues of direct life support for the population, is analyzed. Conclusions are formulated regarding the potential consequences and prospects of the reform.

Keywords: local self-government bodies, road traffic safety, municipal reform, powers, centralization

For citation: Mayorov V.I. Powers of local self-government bodies in the field of road traffic safety in the context of municipal reform // Road Safety. 2025. № 4. P. 31–34.

Чуть более десяти лет подряд построение политики в области обеспечения безопасности дорожного движения (далее – БДД) реализуется на глобальном, региональном и национальном уровнях, чему способствовали предпринятые усилия «на полях» Организации Объединенных Наций, включая объявление 2011–2020 и 2021–2030 годов десятилетиями действий по обеспечению безопасности дорожного движения [1].

В Российской Федерации обеспечение БДД представляет собой сложную многоуровневую задачу, решение которой находится в сфере совместных интересов Российской Федерации, ее субъектов и муниципальных образований.

В данной системе органы местного самоуправления (далее – МСУ) выступают важным звеном, непосредственно отвечающим за создание безопасных условий для участников дорожного движения на территории конкретного муниципалитета.

Именно на местном уровне формируется та дорожная среда, от состояния которой в значительной степени зависит уровень аварийности.

Актуальность изучения полномочий органов МСУ в области обеспечения БДД многократно воз-

растает в контексте масштабной муниципальной реформы, новый этап которой связан со вступлением в силу Федерального закона от 20 марта 2025 г. № 33-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в единой системе публичной власти» (далее – Федеральный закон № 33-ФЗ).

Трансформация системы МСУ, заключающаяся в интеграции органов МСУ в единую систему публичной власти, переходе на новые принципы формирования органов власти и изменении перечня вопросов непосредственного обеспечения жизнедеятельности населения, создает принципиально новый правовой и управленческий контекст для реализации полномочий в сфере БДД.

В Федеральном законе № 33-ФЗ под местным самоуправлением понимается «признаваемая и гарантируемая Конституцией Российской Федерации форма самоорганизации граждан в целях осуществления народом своей власти для самостоятельного решения вопросов непосредственного обеспечения жизнедеятельности населения (вопросов местного значения) в пределах полномочий, предусмотренных в соответствии с Конституцией Российской Федерации настоящим Федеральным законом, другими

федеральными законами, а в случаях, установленных федеральными законами, – законами субъектов Российской Федерации» [2].

При этом органы МСУ в данном нормативном правовом акте признаны частью единой системы публичной власти в Российской Федерации, однако к органам государственной власти не относятся.

В ст. 32 указанного Федерального закона обеспечение БДД (а также дорожная деятельность и организация дорожного движения) отнесено к группе полномочий, которые могут осуществляться органами МСУ в целях обеспечения жизнедеятельности населения в соответствии с законом субъекта Российской Федерации.

Примечательно, что Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [3] в части полномочий органов МСУ пока не был изменен, поскольку ст. 32, 37, 39 и ч. 23 ст. 89 Федерального закона № 33-ФЗ вступают в силу лишь с 1 января 2027 года.

Исходя из этого, в 2026 году должно быть проведено комплексное обновление законодательства в части установления полномочий различных субъектов в области БДД, которое давно назрело.

Представляется необходимым в первую очередь изучить текущие полномочия органов МСУ в области обеспечения БДД.

Анализ научных исследований в рассматриваемой сфере [4, 5, 6, 7], а также положений нормативных правовых актов позволяет выделить следующие основные характеристики полномочий органов МСУ в области обеспечения БДД на дорогах местного значения.

1. Публично-правовая природа. Полномочия органов МСУ носят публичный характер, поскольку реализуются в интересах местного сообщества и направлены на обеспечение общественного блага – безопасности при участии в дорожном движении. Они производны от публичной власти и реализуются в рамках делегированных государством функций.

2. Субсидиарность – данный принцип предполагает, что социальные задачи решаются на уровне власти, максимально приближенном к населению. Хотя в российском законодательстве формально он не закреплен, однако проявляется в различных аспектах организации МСУ [8].

Исходя из текущего объема полномочий, подразумевается, что органы МСУ способны более эффективно организовать безопасную дорожную среду на территории муниципального образования с учетом локальных особенностей.

3. Дуализм за счет сочетания нескольких групп полномочий в области обеспечения БДД:

а) самостоятельные (вытекающие из вопросов местного значения);

б) отдельные государственные полномочия (переданные для исполнения под контролем государственных органов).

4. Комплексный характер. Полномочия органов МСУ охватывают различные сферы воздействия: организационно-планирующую (разработка местных программных документов); финансово-экономическую (распределение и освоение бюджетных средств); контрольную (муниципальный контроль за сохранностью автомобильных дорог местного значения) и др.

5. Ограниченная дискреционность. Свобода усмотрения органов МСУ при реализации полномочий в области БДД ограничена как положениями нормативных правовых актов, так и ресурсными возможностями муниципальных образований.

6. Процессуальная обусловленность. Реализация полномочий требует соблюдения установленных процедур, например, принятия нормативных правовых актов или разработки муниципальных программ.

7. Ресурсная обеспеченность. Эффективность реализации полномочий напрямую зависит от финансовой обеспеченности местных бюджетов, наличия квалифицированных кадров, материально-технической базы.

8. Подконтрольность. Деятельность органов МСУ осуществляется под контролем населения муниципального образования, а также органов государственной власти (в пределах установленной компетенции).

В качестве примера можно привести государственный контроль (надзор) за реализацией органами МСУ полномочий, связанных с обеспечением БДД и соблюдением требований в области обеспечения БДД, осуществляемый Госавтоинспекцией МВД России [9].

На основании данных характеристик можно сделать вывод, что полномочия органов МСУ в области БДД получают выражение в законодательно регламентированной, обеспеченной ресурсами деятельности по созданию безопасных условий для участников дорожного движения на территории конкретного муниципального образования в рамках решения вопросов местного значения, осуществляемой под контролем населения и государственных органов.

Современная реформа местного самоуправления повлекла масштабную трансформацию данного института, направленную на интеграцию органов МСУ в единую систему публичной власти с выраженным вектором на централизацию и унификацию.

Как отмечается в научных исследованиях, «одной из основных задач в рамках реформирования местного самоуправления является улучшение взаимодействия между органами государственной власти и органами местного самоуправления» [10].

До 2027 года будет действовать переходный период, в течение которого правовое регулирование осуществляется по принципу «двойного соответствия», когда принимаемые новые муниципальные акты должны одновременно соответствовать сохранившим действие положениям Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» [11] и не противоречить нормам Федерального закона № 33-ФЗ.

Оптимизация регулирования полномочий органов МСУ в нормативных правовых актах различного уровня также является частью переходного периода, поскольку ст. 32 Федерального закона № 33-ФЗ, как уже было отмечено, вступит в силу лишь с 1 января 2027 года.

В данной статье полномочия органов МСУ по решению вопросов непосредственного обеспечения жизнедеятельности населения (данное понятие заменило «вопросы местного значения») разделены на три группы:

1) полномочия, не подлежащие перераспределению между органами МСУ и органами государственной власти субъекта Российской Федерации;

2) полномочия, которые могут быть перераспределены законом субъекта Российской Федерации для осуществления органами государственной власти субъекта Российской Федерации;

3) полномочия, осуществление которых может быть передано органам МСУ в целях обеспечения жизнедеятельности населения по решению закона субъекта Российской Федерации.

Обеспечение БДД на дорогах местного значения отнесено к третьей группе полномочий, что демонстрирует существенное изменение подхода к их регулированию и изменение правовой природы полномочий органов МСУ в изучаемой области, которые с 2027 года становятся обязанностью муниципалитетов лишь при условии принятия субъектом РФ соответствующего закона.

В отсутствие такого закона рассматриваемые полномочия автоматически считаются исполняемыми региональными органами власти за счет региональных бюджетов.

Важную роль также играет содержание закона субъекта РФ о перераспределении полномочий: в нем могут устанавливаться ограничения по срокам и объему, допускается лишь частичная передача тех или иных полномочий. При этом органы государственной власти субъекта Российской Федерации вправе контролировать осуществление полномочий, переданных органам МСУ.

Оценивая последствия муниципальной реформы применительно к обеспечению БДД, следует указать, что изменение модели финансирования, отчетности и контроля усиливает роль государственных органов в обеспечении БДД на местном уровне.

Традиционно деятельность органов МСУ характеризуется наличием множества проблем, включая дефицит бюджетов, недостаток квалифицированных кадров, несогласованность с решениями регионального и федерального уровня, которые негативно влияют на состояние БДД.

Так, по данным Госавтоинспекции МВД России, в 2024 году было проведено 310 внеплановых проверок в отношении органов МСУ. По результатам данных проверок было выдано 328 предписаний об устранении выявленных нарушений, из которых 83 предписания не были исполнены в установленный срок [12].

Перенос рассматриваемой деятельности на уровень регулирования субъекта Российской Федерации позволяет унифицировать подходы не только к обеспечению БДД, но и к организации дорожного движения, содержанию дорог и обустройству парковочного пространства в масштабах всего региона, тем самым нивелировав ограниченные возможности отдельных муниципалитетов.

Деятельность по обеспечению БДД может быть более тесно интегрирована в региональные программы развития транспортной инфраструктуры, что повысит ее эффективность.

Таким образом, в ходе муниципальной реформы планируется формирование новой иерархической модели взаимоотношений региональных органов власти и органов МСУ.

Переход полномочий в области обеспечения БДД на дорогах местного значения в ведение органов государственной власти субъектов РФ с возможной передачей органам МСУ в перспективе способен повысить эффективность данной деятельности за счет централизации и унификации.

Однако следствием высокой зависимости от решений региональных органов государственной власти может стать риск неравенства условий и уровня БДД в различных муниципалитетах и субъектах Российской Федерации.

Список источников

1. Баканов К.С., Гордеева А.Д., Исаев М.М. Обзор международных и зарубежных документов стратегического планирования в области обеспечения безопасности дорожного движения: учебное пособие. М.: ФКУ «Научный центр БДД МВД России», 2024. 116 с.

2. Федеральный закон от 20 марта 2025 г. № 33-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в единой системе публичной власти» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 14.07.2025).

3. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 14.07.2025).

4. Пивоваров А.С. Обеспечение безопасности дорожного движения как функция органов местного самоуправления: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2002. 180 с.

5. Калужный Ю.Н. Содержательная характеристика основных элементов системы обеспечения безопасности дорожного движения // Право и политика. 2018. № 7. С. 36–46.

6. Шаповалова А.М., Чемаев Н.А. Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения на уровне местного самоуправления // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки СКАГС. 2017. № 3. С. 186–191.

7. Гаджиев А.Ш. К вопросу о компетенции органов местного самоуправления в обеспечении безопасности дорожного движения // Юридический вестник Дагестанского государственного университета. 2019. № 4. С. 38–42.

8. Выдрин И.В., Эмих В.В. Принцип субсидиарности в организации местного самоуправления в России и Польше // Антиномии. 2017. № 2. С. 71–99.

9. Постановление Правительства РФ от 16 марта 2022 г. № 384 «Об утверждении Положения о государственном контроле (надзоре) за реализацией исполнительными органами субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, их должностными лицами полномочий, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения и соблюдением требований в области обеспечения безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 14.07.2025).

10. Павлюченко В.К. Реформа местного самоуправления: некоторые возможности и ограничения // Общество: политика, экономика, право. 2025. № 1. С. 46–51.

11. Федеральный закон от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 14.07.2025).

12. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2024 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. 108 с.

References

1. Bakanov K.S., Gordееva A.D., Isaev M.M. Review of International and Foreign Documents on Strategic Planning in the Field of Road Safety: A Study Guide. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2024. 116 p.

2. Federal Law dated 20.03.2025 № 33-FZ «On the general principles of organization of local self-government in

a unified system of public authority» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 14.07.2025).

3. Federal Law dated 10.12.1995 № 196-FZ «On Road Safety» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 14.07.2025).

4. Pivovarov A.S. Road Safety as a Function of Local Self-Government: dis. ... Cand. of Sciences in Jurisprudence. M., 2002. 180 p.

5. Kalyuzhny Yu.N. Substantive characteristics of the main elements of the road safety system // Law and Politics. 2018. № 7. P. 36–46.

6. Shapovalova A.M., Chemaev N.A. Problems of ensuring road safety at the local government level // State and Municipal Administration. Scientific Notes of the SKAGS. 2017. № 3. P. 186–191.

7. Gadzhiev A.Sh. On the competence of local governments in ensuring road safety // Legal bulletin of Dagestan State University. 2019. № 4. P. 38–42.

8. Vydrin I.V., Emikh V.V. The Principle of Subsidiarity in the Organization of Local Self-Government in Russia and Poland // Antinomies. 2017. № 2. P. 71–99.

9. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 16.03.2022 № 384 «On approval of the regulation on state control (supervision) over the Implementation of powers related to ensuring road safety and compliance with road safety requirements by executive bodies of the constituent entities of the Russian Federation and local government bodies and their officials» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 14.07.2025).

10. Pavlyuchenko V.K.. Local Government reform: some opportunities and limitations // Society: Politics, Economics, Law. 2025. № 1. P. 46–51.

11. Federal Law dated 06.10.2003 № 131-FZ «On the general principles of organization of local self-government in the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 14.07.2025).

12. K.S. Bakanov, P.V. Lyakhov, M.M. Isaev, et al. Law Enforcement Activities in Road Safety in 2024: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2025. 108 p.

Информация об авторе

В.И. Майоров – доктор юридических наук, профессор, старший научный сотрудник кафедры конституционного и административного права Южно-Уральского государственного университета

Контакты: просп. Ленина, д. 76, Челябинск, Россия, 454080

Information about the author

V.I. Mayorov – Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Senior Researcher of the Department of Constitutional and Administrative Law at South Ural State University

Contacts: prosp. Lenina, d. 76, Chelyabinsk, Russia, 454080

Статья поступила в редакцию 04.08.2025; одобрена после рецензирования 04.09.2025; принята к публикации 11.09.2025.

The article was submitted 04.08.2025; approved after reviewing 04.09.2025; accepted for publication 11.09.2025.

ПРОПАГАНДА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВОЙ СРЕДЫ

Наталья Викторовна АйсановаНаучный центр БДД МВД России
aisanova.n@mail.ru

Аннотация. В статье проведен анализ влияния изменяющихся тенденций цифровой среды на средства и методы пропаганды безопасного поведения участников дорожного движения. Рассмотрены наиболее актуальные пути повышения эффективности работы подразделений Госавтоинспекции по формированию правосознания участников дорожного движения, снижению детского дорожно-транспортного травматизма, профилактике дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий.

Ключевые слова: пропаганда, цифровизация, безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, правосознание

Для цитирования: Айсанова Н.В. Пропаганда безопасности дорожного движения в условиях цифровой среды // Безопасность дорожного движения. 2025. № 4. С. 35–39.

Original article

ROAD SAFETY PROPAGANDA IN THE DIGITAL ENVIRONMENT

Natalia V. AisanovaScientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
aisanova.n@mail.ru

Abstract. This article provides an analysis of the impact of changing trends in the digital environment on the means and methods of promoting safe behavior among road users. It describes the most relevant ways to improve the effectiveness of the traffic police's efforts to raise the legal awareness of road users, reduce child traffic injuries, prevent traffic accidents, and mitigate their consequences.

Keywords: propaganda, digitalization, road safety, traffic accidents, legal awareness

For citation: Aisanova N.V. Road safety propaganda in the digital environment // Road Safety. 2025. № 4. P. 35–39.

Безопасность дорожного движения (далее – БДД) остается одной из ключевых социально-значимых проблем современного общества. Несмотря на совершенствование технических средств и нормативной базы в сфере БДД, человеческий фактор продолжает играть решающую роль в возникновении дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП).

Тот факт, что девять из десяти ДТП происходит из-за нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств [1], подтверждает данное утверждение.

В этой связи пропаганда БДД приобретает особую значимость как инструмент формирования культуры безопасного поведения участников дорожного движения и соблюдения Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ) [2].

Пропаганда безопасности дорожного движения представляет собой системную деятельность, призванную изменить отношение участников дорожного движения к вопросам безопасности и сформировать устойчивые модели поведения, минимизирующие риски ДТП.

Ее цели носят многогранный характер и выстраиваются вокруг ключевой – повышение БДД, а также снижение смертности в результате ДТП, закрепленной п. 87 Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 и на перспективу до 2036 года, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 14 ноября 2025 г. № 841 [1].

В основе пропаганды БДД лежит стремление не просто информировать, а трансформировать сознание и привычки участников дорожного движения.

Это достигается через постепенное формирование внутренней установки на безусловное соблюдение правил, осознание личной ответственности за свои действия и понимание последствий нарушений.

Важнейшая задача при этом – превратить требования ПДД РФ из формальных предписаний в естественные нормы поведения, которые человек применяет автоматически, вне зависимости от наличия контроля со стороны государства.

Современное общество переживает экспоненциальный рост потребления цифровой информации. По данным Международной корпорации обработки данных (International Data Corporation, IDC) – исследовательской компании, занимающейся изучением мирового рынка информационных, телекоммуникаций и потребительских технологий, объем генерируемых данных удваивается каждые 1,5-2 года и к концу 2025 года глобальный объем данных достигнет примерно 175 зеттабайт (единица измерения количества информации, равная 1021 секстиллиону байт) [3]. В 2024 году создано в 9 000 раз больше контента, чем весь запас цифровой информации по состоянию на 1993 год [4].

В современную эпоху увеличения медиапотребления пропаганда безопасности дорожного движения должна опираться на многоканальную систему коммуникаций, органично сочетающую традицион-

ные и цифровые форматы взаимодействия с аудиторией.

Важнейшую роль в системе пропаганды сохраняют средства массовой информации (далее – СМИ) – телевидение, радио и печатные издания, которые обеспечивают охват широкой аудитории, включая возрастные группы, менее активные в цифровой среде.

Результаты анализа данных Тотал Радио рейтинга и мобильной панели «Медиаскоп» (Mediascope)

[4], подтверждая тенденцию увеличения потребления информации, демонстрируют рост аудитории радио за период с января по октябрь 2025 года по сравнению с аналогичным периодом 2024 года.

Наибольшее увеличение радиоаудитории на одну пятую часть приходится на лиц в возрасте от 12 до 24 лет, среди лиц в возрасте от 45 до 54 лет зафиксирован рост более чем на одну десятую часть (+11 %) (рис. 1).

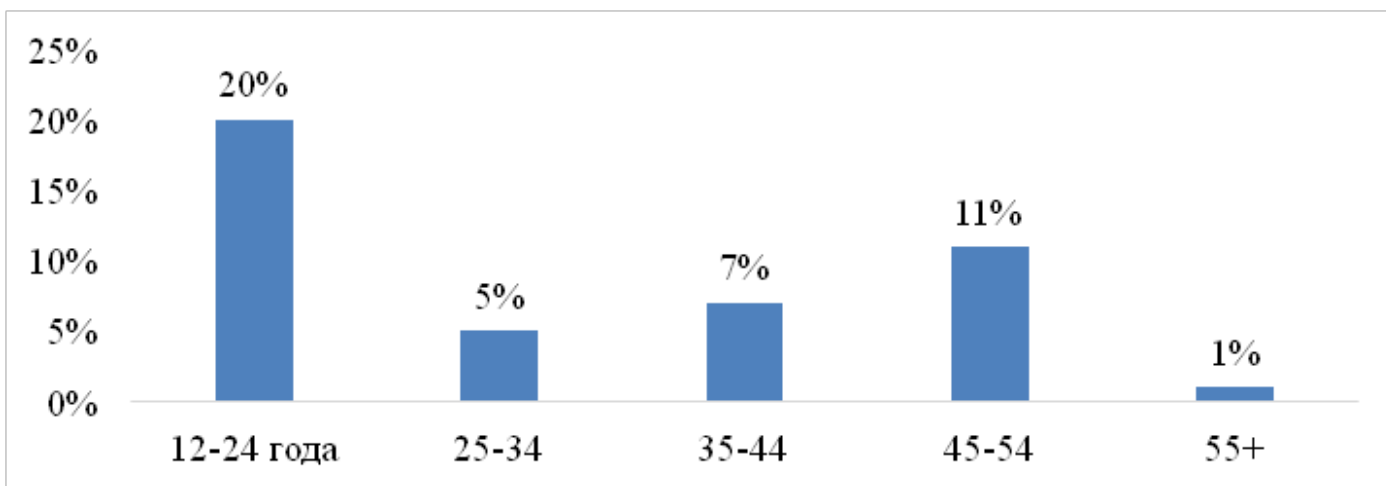


Рисунок 1 – Увеличение аудитории радио в Российской Федерации в зависимости от возраста

В ходе исследования установлено, что 99% населения России смотрит телевидение хотя бы раз в месяц, 65% населения – ежедневные потребители ТВ-контента при среднем времени просмотра ТВ на россиянина в день 3 часа 36 минут [5].

В этой связи телевизионные сюжеты и социальные ролики по БДД продолжают оставаться эффективными традиционными инструментами пропагандистской деятельности, воздействующими на широкую аудиторию.

Согласно данным исследовательской компании «Медиаскоп» (Mediascope) [6], распределение времени в медиасреде между телевидением и интернетом различается в зависимости от возраста целевой группы: чем моложе пользователь, тем больше времени он проводит в интернете. Данные о российском сегменте потребителей медиаинформации за период с сентября 2024 по август 2025 года представлены ниже (рис. 2).

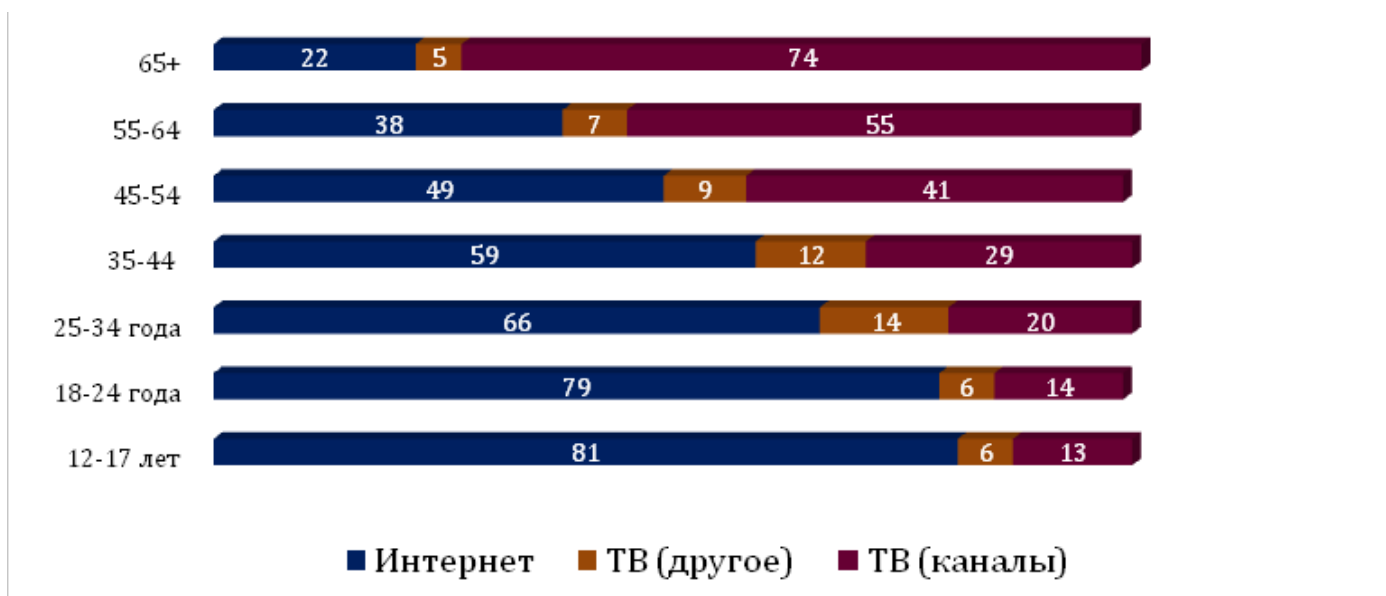


Рисунок 2 – Процентное соотношение распределения времени на телевидение и интернет в Российской Федерации в зависимости от возраста аудитории

Согласно аналитическим данным «Медиа-скоп» (Mediascope) за период с января по октябрь 2025 года 86% населения России пользуются интернетом хотя бы 1 раз в месяц, около 84% населения пользуются интернетом ежедневно, проводя там примерно 4 часа 21 минуту в день [7].

Прослеживается тенденция к переходу целевой аудитории от традиционных СМИ к цифровым платформам с целью получения информации.

Ключевыми драйверами данного перехода являются повсеместное распространение высокоскоростного интернета, доступность мобильных устройств, потребность в оперативном получении новостей, стремление к социальной вовлеченности в социальных сетях и мессенджерах, привычка к многозадачности и параллельному потреблению контента, а также поиск развлечений и способов релаксации в цифровой среде.

В эпоху дофамики (концепции, объясняющей, как маркетинг, экономика и сервисы воздействуют на поведение людей, используя дофаминовую систему) для манипулирования вниманием потребителей используются техники стимуляции производства дофамина, отвечающего за мотивацию и предвкушение удовольствия.

В условиях роста за конкуренцию внимания основной целью потребления контента для людей становится развлекательный материал, влекущий за собой получение дешевого дофамина в интернете, а не в реальной жизни. Для этих целей наиболее подходящими стали короткие видеоролики – общемировой тренд и основной формат контента по виртуальному охвату.

Ключевая особенность текущего этапа – переход от односторонней трансляции информации к диалогу с участниками дорожного движения, где акцент смещается с простого информирования на вовлечение и формирование устойчивых поведенческих моделей.

В современном мире, где социальные сети стали основным каналом коммуникации, особенно с молодежной аудиторией, через короткие видео, инфографику, интерактивные опросы и челленджи можно донести ключевую информацию в формате, соответствующем современным паттернам потребления контента.

Постоянно изменяющиеся алгоритмы цифровых платформ диктуют новые требования к размещаемой информации, соответственно, необходима трансформация инструментария пропагандистской деятельности.

Примером популярного формата интернет-контента является подготовленный сотрудниками Госавтоинспекции по Нижегородской области видеоролик с применением так называемого «вязаного тренда» – стиля, в котором нейросети превращают реальные локации, персонажей и целые сцены в «текстильный мир», который выглядит как выполненные из пряжи, шерсти и войлока мягкие фигурки с четко видимыми петлями и нитями (рис. 3).

Особое внимание в пропагандистской деятельности следует обратить на ведение так называемых «госпабликов» – официальных сообществ (страниц) органов власти и подведомственных им учреждений в социальных сетях.



Рисунок 3 – Пример использования актуального тренда сотрудниками

Учитывая превращение социальных сетей из факультатива в одну из главных технологий представленности в публичном поле, использование государственных пабликов в качестве инструмента пропаганды безопасности дорожного движения в деятельности сотрудников Госавтоинспекции МВД России особенно актуально.

На формирование правосознания участников дорожного движения в условиях цифровизации оказывают влияние продвигающие культуру безопасного поведения интеграции Госавтоинспекции с инфлюенсерами (лидерами общественного мнения) – блогерами, знаменитостями или экспертами, мнение которых важно для большого количества людей.

Положительным примером указанного взаимодействия является обращение участников группы «Ай Йола» (Ay Yola) на фестивале «Новая волна 2025» в г. Казани с призывом строгого соблюдения ПДД РФ с последующим размещением информации об этом на официальной странице Госавтоинспекции Республики Татарстан.

Отдельную нишу развития современных средств и методов пропаганды занимают специализированные цифровые решения – мобильные приложения и онлайн-платформы, которые позволят не только получать информацию, но и отрабатывать навыки в интерактивной среде.

К таковым можно отнести приложения с симуляторами дорожных ситуаций, дающие возможность в безопасной виртуальной среде научиться принимать решения в сложных условиях.

Уже сейчас технологии виртуальной и дополненной реальности могут использоваться для формирования правосознания участников дорожного движения, например, проект по формированию безопасного дорожного поведения с применением технологии виртуальной реальности для молодежи старше 16 лет «Анатомия аварии: взгляд изнутри»,

представленный в формате тренинга с применением VR-очков для просмотра обучающего сценария, моделирующего ДТП (рис. 4).



Рисунок 4 – Логотип VR-тренинга «Анатомия аварии»

Существуют иные проекты, использующие аналогичные технологии, например, социальный проект «Автотрезвость», позволяющий участникам ощутить влияние употребления различного количества алкоголя на навыки управления транспортным средством с помощью технологий дополненной реальности (рис. 5).

Говоря о технологических инновациях в пропаганде БДД в современных условиях развития цифровой среды, необходимо затронуть вопрос использования в пропагандистской деятельности искусственного интеллекта – комплекса инструментов, позволяющих решать задачи уровня человеческого интеллекта компьютерными системами.

В настоящее время отсутствует систематическое массовое применения искусственного интеллекта в деятельности Госавтоинспекции России, но эпизодически сотрудниками подразделений Госавтоинспекции по пропаганде БДД как инструмент генерации изображений, видеороликов и других материалов.

Возможное развитие систем искусственного интеллекта и их потенциал позволяет предположить, что с течением времени указанные технологии могут быть задействованы для автоматизированной обработки большого объема данных, анализа видеоконтента на предмет нарушений ПДД РФ, функционирования чат-ботов с оперативными ответами на вопросы о ПДД РФ, формирования персонализированных рекомендаций по безопасному вождению на основе анализа стиля езды и др.

Вместе с тем для использования систем искусственного интеллекта в обеспечении БДД необходимо решение вопросов обучения, внедрения, эксплуатации и регулирования указанных систем.

Таким образом, современные каналы пропаганды БДД образуют гибкую экосистему, где традиционные методы дополняются цифровыми инновациями, а односторонняя коммуникация сменяется многосторонним взаимодействием.

Адаптированный к изменяющимся реалиям инструментарий пропаганды БДД позволит адрес-

но воздействовать на целевые группы, учитывая особенности их медиапотребления и формировать устойчивую культуру безопасного поведения на дорогах.



Рисунок 5 – Занятия в рамках проекта «Автотрезвость».

Список источников

1. Указ Президента Российской Федерации № 841 от 14 ноября 2025 г. «Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» // СПС «Гарант» (дата обращения: 15.10.2025).
2. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.10.2025).
3. Бакулин Н.П. Пропаганда правовых норм действий участников дорожного движения как элемент безопасности // Научно-методический электронный журнал «Концепт». 2014. Т. 20. С. 3706–3710.
4. Афонин В.В. Актуальные вопросы функционирования системы пропаганды безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Научный вестник ОрЮИ МВД России им. В.В. Лукьянова. 2024. № 2(99).
5. Складенко И. С., Сеницына О. В. Пропаганда безопасности дорожного движения ГИБДД МВД России среди несовершеннолетних // Прикладная психология и педагогика. 2021. № 2. С. 219–232. DOI: <https://doi.org/10.12737/2500-0543-2021-6-2-219-232>.
6. URL: <https://mediascope.net/> (дата обращения: 15.10.2025).
7. URL: https://mediascope.net/upload/iblock/fc8/wi9nn7wct0ugydp4jbf9mcl1s6ss6z3p/TB_День%20бренда.pdf (дата обращения: 15.10.2025).

References

1. Decree of the President of the Russian Federation dated 14.11.2025 № 841 «On approval of the Strategy for improving road safety in the Russian Federation for the period up to 2030 and for the future up to 2036» // Legal reference system «Garant» (date of access: 15.10.2025).

2. Decree of the Council of Ministers – the Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On the rules of the road» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.10.2025).

3. Bakulin N.P. Promotion of Legal Norms for Road Users as an Element of Safety // Scientific and Methodological Electronic Journal «Concept». 2014. Vol. 20. P. 3706–3710.

4. Afonin V.V. Actual Issues of the Road Safety Promotion System Functioning in Russia // Scientific Bulletin of the Lukyanov Russian Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2024. № 2(99).

5. Sklyarenko I.S., Sinitsyna O.V. Road Safety Promotion by the State Traffic Safety Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation among Minors // Applied Psychology and Pedagogy. apien.ru/2021/2/219-232.pdf.

6. URL: <https://mediascope.net/> (date of access: 15.10.2025).

7. URL: https://mediascope.net/upload/iblock/fc8/wi9nn7wct0ugydp4jbfr9mc1s6ss6z3p/TV_Brand_Day.pdf (date of access: 15.10.2025).

Информация об авторе

Н.В. Айсанова – научный сотрудник отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения Научного центра БДД МВД России

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

Information about the author

N.V. Aisanova – Researcher of the Department of Scientific Support of Preventive Measures and Activities for the Formation of Legal Awareness of Road Users of Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

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

*Статья поступила в редакцию 07.11.2025; одобрена после рецензирования 08.12.2025; принята к публикации 17.12.2025.
The article was submitted 07.11.2025; approved after reviewing 08.12.2025; accepted for publication 17.12.2025.*

ДОПУСК К УПРАВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЛИЦ, ИМЕЮЩИХ ИНОСТРАННЫЕ ВОДИТЕЛЬСКИЕ УДОСТОВЕРЕНИЯ, КОТОРЫЕ НЕ ЯВЛЯЮТСЯ ГРАЖДАНАМИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (НА ПРИМЕРЕ ГРАЖДАН КИРГИЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ)

Екатерина Владимировна Марцога

Научный центр БДД МВД России
emartcoga@mvd.ru

Аннотация. В статье приведен анализ законодательства Российской Федерации, а также некоторых международных и национальных законодательных и подзаконных актов, касающихся порядка допуска к управлению транспортными средствами иностранных граждан на примере граждан Киргизской Республики. На основании исследования указанного порядка, включающего допуск к управлению транспортными средствами, непосредственно связанный с осуществлением предпринимательской деятельности, а также анализа дорожно-транспортных происшествий с участием иностранных граждан, формулируются выводы и предложения, касающиеся его совершенствования.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, граждане Киргизской Республики, допуск к управлению транспортными средствами, иностранные граждане, международные водительские удостоверения, национальные водительские удостоверения

Для цитирования: Марцога Е.В. Допуск к управлению транспортными средствами на территории Российской Федерации лиц, имеющих иностранные водительские удостоверения, которые не являются гражданами Российской Федерации (на примере граждан Киргизской Республики) . 2025. № 4. С. 40–47.

Original article

PERMITTING THE DRIVING OF VEHICLES IN THE RUSSIAN FEDERATION FOR PERSONS WITH FOREIGN DRIVER'S LICENSEES WHO ARE NOT CITIZENS OF THE RUSSIAN FEDERATION (USING THE EXAMPLE OF CITIZENS OF THE KYRGYZ REPUBLIC)

Ekaterina V. Martsoga

Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
emartcoga@mvd.ru

Abstract. This article analyzes Russian legislation, as well as certain international and national laws and regulations, regarding the procedure for permitting foreign citizens to drive vehicles, using citizens of the Kyrgyz Republic as an example. Based on a study of this procedure, which includes permitting foreign citizens to drive vehicles directly related to business activities, and an analysis of road accidents involving foreign citizens, conclusions and proposals for its improvement are formulated.

Keywords: road safety, citizens of the Kyrgyz Republic, driving permits, foreign citizens, international driving permits, national driving permits

For citation: Martsoga E.V. Permitting the driving of vehicles in the Russian Federation for persons with foreign driver's licenses who are not citizens of the Russian Federation (using the example of citizens of the Kyrgyz Republic) // Road Safety. 2025. № 4. P. 40–47.

В соответствии с п. 13 ст. 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [1] (далее – ФЗ о БДД) «не допускается управление транспортными средствами на основании иностранных национальных или международных водительских удостоверений при осуществлении предпринимательской и трудовой деятельности, непосредственно связанной с управлением транспортными средствами».

Однако во втором абзаце того же пункта указано, что приведенное положение не распространяется на граждан Киргизской Республики (далее – КР), а также граждан государств, законодательство которых закрепляет использование русского языка в качестве официального, осуществляющих указанную предпринимательскую и трудовую деятельность на территории Российской Федерации на основании иностранных национальных или международных водительских удостоверений, выданных в государствах, гражданами которых они являются.

Следовательно, в отличие от граждан иных иностранных государств, желающих заниматься трудовой деятельностью в качестве водителей в России,

указанные лица не несут обязанности по получению российского водительского удостоверения. Более того, на территории Российской Федерации они допускаются к работе водителями в сфере перевозок грузов и пассажиров.

Таким образом, в рассматриваемом случае основным критерием беспрепятственного допуска к управлению транспортными средствами (далее – ТС) при осуществлении предпринимательской и трудовой деятельности является не подтверждение квалификации путем прохождения соответствующих экзаменов, предусмотренных в п. 38 постановления Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 г. № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» [2] при выдаче российского водительского удостоверения на основании иностранного, а иностранное водительское удостоверение, выданное в стране, где русский язык законодательно закреплен в качестве второго официального.

Отметим, что упомянутый второй абзац п. 13 ст. 25 ФЗ о БДД был дополнительно включен Федеральным законом от 26 июля 2017 г. № 204-ФЗ «О внесении изменения в статью 25 Федерального

закона «О безопасности дорожного движения» [3], а действующая редакция вступила в силу с 1 апреля 2024 года в соответствии с Федеральным законом от 10 июля 2023 г. № 313-ФЗ [4].

Более того, гражданам Киргизии не требуется патент для работы в такси в России, так как КР входит в ЕАЭС, что дает право ее гражданам работать без патентов и разрешений, достаточно прохождения миграционного учета и наличия миграционной карты.

Попробуем разобраться, чем обусловлена целесообразность установления указанных исключений в ФЗ о БДД. Для этого сопоставим порядок допуска к управлению ТС в Российской Федерации и КР.

Закон «О дорожном движении в Киргизской Республике» от 20 апреля 1998 г. № 52 [5] в части, касающейся допуска к управлению ТС, несколько отличается от ФЗ о БДД.

Например, допуск к управлению ТС категории «А» предоставляется с 16 лет (в Российской Федерации – с 18 лет), категории «В» – с 17 лет (в Российской Федерации – с 18 лет), категории «D» – лицам, достигшим 21 года и имеющим непрерывный водительский стаж не менее четырех лет (в Российской Федерации – лицам, достигшим 21 года, при наличии стажа управления не менее 1 года применительно как к категории «D», так и к подкатегории «D1»).

Правила приема квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений утверждены постановлением Правительства КР от 18 декабря 2017 г. № 819 [6].

Работу по регистрации и перерегистрации автотранспортных средств и выдаче водительских удостоверений в КР осуществляет Государственное агентство по регистрации транспортных средств и водительского состава при Кабинете Министров КР.

Для приема квалификационных экзаменов в подразделениях уполномоченного органа создаются экзаменационные комиссии. Экзаменационная комиссия по приему квалификационных экзаменов должна состоять не менее чем из трех человек.

Состав комиссии утверждается руководителем соответствующего подразделения уполномоченного органа по обеспечению безопасности дорожного движения КР. В комиссию входят не менее двух сотрудников подразделения уполномоченного органа, причем один из них является председателем комиссии.

Экзаменационные билеты, как и в Российской Федерации, состоят из 20 задач, содержащихся в автоматизированной информационной системе для сдачи теоретического экзамена.

Вопросы задач тридцати шести билетов теоретического экзамена, как и изображения дорожных ситуаций, знаков и разметки, схожи с используемыми при приеме теоретического экзамена в Российской Федерации задачами сорока билетов.

Время для сдачи теоретического экзамена составляет 25 минут (в Российской Федерации – 20 минут). Сдавшим теоретический экзамен считается кандидат в водители, который правильно ответил на 18 и более вопросов экзаменационных задач.

В Российской Федерации несколько иной, более жесткий порядок оценки, предусмотренный в Административном регламенте МВД России по пре-

доставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений [7] (далее – Административный регламент МВД России).

Согласно п. 138 Административного регламента МВД России в случае, если при ответе на вопросы билета кандидат в водители допустил одну ошибку, ему предоставляется возможность в течение 5 минут ответить на 5 вопросов одного дополнительного тематического блока, который выбирается из той же группы, что и тематический блок, при ответе на вопросы которого была допущена ошибка.

Если кандидат в водители в отведенное время ответил правильно на 5 вопросов дополнительного тематического блока, ему выставляется оценка «СДАЛ».

В п. 139 Административного регламента МВД России установлено другое правило: если при ответе на вопросы билета кандидат в водители допустил две ошибки в разных тематических блоках, ему предоставляется возможность в течение 10 минут ответить на 10 вопросов двух дополнительных тематических блоков, которые выбираются из тех же групп, что и тематические блоки, при ответе на вопросы которых кандидатом были допущены ошибки.

Оценка «СДАЛ» выставляется кандидату в водители, если в отведенное время он правильно ответил на все 10 вопросов дополнительных тематических блоков.

В КР практический экзамен состоит из следующих этапов:

- 1) подготовка к движению автотранспортного средства;
- 2) начало движения с места автотранспортного средства;
- 3) проезд перекрестков (регулируемых, нерегулируемых);
- 4) разворот автотранспортного средства;
- 5) движение и маневрирование задним ходом автотранспортного средства;
- 6) остановка и торможение автотранспортного средства (парковка);
- 7) проезд по участку, размеченному фишками (змейка);
- 8) заезд и съезд с эстакады.

Значительная часть (6 из 8) этапов, таких как, например, подготовка к движению автотранспортного средства, проезд по участку, размеченному фишками (змейка), заезд и съезд с эстакады, относится, скорее, к оценке первоначальных навыков управления ТС.

Время сдачи практического экзамена по навыкам вождения не ограничено. При невыполнении кандидатом в водители двух и более этапов практический экзамен по навыкам вождения считается несданным.

Что касается Российской Федерации, то ограничимся описанием содержания п. 14 Правил проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 г. № 1097 (в редакции от 14 ноября 2024 г.) [8].

При проведении практического экзамена на право управления транспортными средствами категории «В» у кандидата в водители проверяются на-

выки управления транспортным средством указанных категорий и подкатегорий путем выполнения следующих маневров:

- а) постановка транспортного средства на место стоянки при движении задним ходом с поворотом на 90 градусов;
- б) постановка транспортного средства на место стоянки параллельно тротуару (краю проезжей части) при движении задним ходом;
- г) разворот транспортного средства в ограниченном пространстве (при ограниченной ширине проезжей части) с использованием движения задним ходом;
- д) остановка и начало движения на подъеме;
- е) проезд регулируемого перекрестка (при его наличии);
- ж) проезд нерегулируемого перекрестка равнозначных дорог (при его наличии);
- з) проезд нерегулируемого перекрестка неравнозначных дорог;
- и) левые и правые повороты;
- к) разворот на перекрестке и вне перекрестка;
- л) проезд железнодорожного переезда (при наличии);
- м) перестроение на участке дороги, имеющей 2 или более полосы для движения в одном направлении (при наличии);
- н) обгон или опережение (при наличии такой возможности);
- о) движение с максимальной разрешенной скоростью;
- п) проезд пешеходных переходов и мест остановок маршрутных транспортных средств;
- р) торможение и остановка при движении на различных скоростях;
- с) постановка транспортного средства параллельно тротуару (краю проезжей части) при движении по направлению вперед.

Согласно п. 56 Правил приема квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений в Киргизской Республике обмен действительных иностранных водительских удостоверений на национальные водительские удостоверения производится только после получения письменного подтверждения выдачи водительского удостоверения иностранному гражданину путем обращения в уполномоченный государственный орган в сфере внешней политики либо в уполномоченный государственный орган в сфере регистрации ТС и водительского состава (Государственное агентство по регистрации транспортных средств и водительского состава при Кабинете Министров КР) в рамках международных соглашений, участницей которых является КР [6].

В соответствии с п. 97 Административного регламента МВД России [7] запрос о проверке сведений, содержащихся в иностранном национальном водительском удостоверении, и подтверждении выдачи такого удостоверения направляется в компетентный орган иностранного государства в случае необходимости.

Отсюда вытекает следующий вывод: в отличие от нормативных правовых актов КР в Российской Федерации не требуется обязательного направления запросов о подтверждении выдачи водительских удостоверений, а также запросов о проведении проверок по базам данных лиц, лишенных права на

управление ТС, как при выдаче водительских удостоверений на основании иностранных, так и при признании иностранных водительских удостоверений действительными и достаточными для допуска к работе водителями в сфере перевозок грузов и пассажиров. Кроме того, отсутствие ответа на запрос не может являться основанием для отказа в получении соответствующей государственной услуги.

Что касается водителей, имеющих водительские удостоверения других стран, то выдача им российских национальных водительских удостоверений на основании иностранных водительских удостоверений согласно п. 18.1, 18.2, 18.3 ст. 25 ФЗ о БДД осуществляется после успешной сдачи квалификационных экзаменов: до внесения соответствующих изменений в 2024 году – теоретического и практического для всех категорий ТС, после – в зависимости от категории ТС.

Например, для получения российского водительского удостоверения категорий «М», «А», «В» и подкатегорий «А1», «В1» достаточно сдачи только теоретического экзамена без прохождения профессионального обучения.

Однако в соответствии с Федеральным законом от 10 июля 2023 г. № 313-ФЗ [4] с 1 апреля 2024 года по 1 апреля 2025 года лицам, имеющим иностранные водительские удостоверения, была предоставлена возможность получить российское водительское удостоверение без экзаменов.

Основными условиями для подобной упрощенной процедуры являлись наличие вида на жительство или приобретение гражданства Российской Федерации до 1 апреля 2024 года.

Оценить количество лиц, которые воспользовались такой возможностью, нельзя, так как в статистической отчетности по форме № 1 БДД в разделе «Сведения о деятельности по допуску к управлению транспортными средствами» [9] информация о количестве российских водительских удостоверений, выданных на основании иностранных без сдачи экзаменов, а также сведения о лицах, сдавших экзамены со второго и третьего раза, с 2018 года отсутствует.

Количество лиц, желающих сдать экзамены при получении российского водительского удостоверения на основании иностранного, в 2024 году сократилось по сравнению с 2023 годом в четыре с половиной раза (табл.).

Таблица
Количество лиц, получивших российское водительское удостоверение на основании иностранного после сдачи соответствующих экзаменов

	2020	2021	2022	2023	2024
Получили российское водительское удостоверение на основании иностранного после сдачи экзаменов	29462	30992	44470	71597	16677
Из них сдали экзамен с первого раза (%)	9294 (31,5%)	8399 (27%)	5686 (12,7%)	5377 (0,07%)	3939 (23,6%)

Попытаемся осмыслить причины, по которым в 2024 году в ФЗ о БДД были внесены изменения, фактически отменившие существовавший в течение 18 лет в прежних редакциях ФЗ о БДД запрет на работу водителями в сфере коммерческой перевозки пассажиров и грузов лиц, имеющих иностранные водительские удостоверения.

В статье «Международный обмен трудовыми ресурсами: глобальное взаимодействие стран БРИКС» [10] указано, что работодатели в России все чаще говорят о кадровом голоде.

В то же время, по данным Росстата, в 2024 году уровень безработицы в России достиг исторического минимума – 2,3% от численности населения. Относительно декабря 2023 года показатель снизился на 0,7% (с 3%).

В первом полугодии 2025 года число открытых кадровых позиций в стране сократилось почти на 15%, особенно в сфере услуг, технологий и промышленности.

Тем не менее, эксперты полагают, что в настоящее время в Российской Федерации наблюдается дефицит рабочей силы в пассажирских и грузовых перевозках, который оценивается в 25% [11]

При этом объемы грузовых перевозок ощути-мо выросли, в силу чего увеличиваются потребность в водительском составе и необходимость увеличения заработной платы для его привлечения [11].

Допуск мигрантов к работе по перевозке пассажиров, по мнению экспертов, поможет решить проблему дефицита кадров в отрасли, которая особенно остро ощущается с начала 2023 года [12].

Также было отмечено, что мигрантам следует разрешить работать в такси или в сфере общественного транспорта, так как это поможет снизить стоимость поездки за счет притока водителей [12].

Считается, что эти проблемы можно решить, прежде всего, путем увеличения объема трудовой миграции, что и происходит в настоящее время в Российской Федерации.

По результатам исследования, проведенного профессором Высшей школы социальных и гуманитарных наук Международного университета «Астана» Т. Мармонтовой [13], в КР трудовую миграцию оценивают как важный фактор поддержания экономической и социальной стабильности.

По официальным данным на начало текущего года, в зарубежных странах работают 1 млн 118 тыс. граждан КР, из которых 1 млн – в России. С начала 2022 года число кыргызстанцев, выехавших в Россию в поисках работы, и тех, кто уже получил вид на жительство в Российской Федерации, выросло на десятки тысяч по сравнению с 2021 годом.

В марте 2025 года Государственная Дума Российской Федерации на пленарном заседании отклонила в первом чтении законопроект, в соответствии с которым предлагалось обязать иностранных граждан сдавать практический экзамен по вождению, если они намереваются работать в такси, а также обязать иностранных граждан, которые уже получили российское водительское удостоверение категории «В» и работают в такси, сдать практический экзамен в срок до 1 июня 2025 года.

Законопроект был внесен на рассмотрение палаты парламента группой депутатов Государственной Думы Федерального Собрания Российской Фе-

дерации от ЛДПР. Лидер партии Леонид Слуцкий привел статистические данные, согласно которым в 2023 году количество дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) со смертельным исходом по вине водителей-мигрантов увеличилось на 24% [14].

Следует привести статистические данные, содержащиеся в информационно-аналитических обзорах Научного центра БДД МВД России за 2021, 2022 и 2023 годы.

Они свидетельствуют о том, что на фоне общего снижения дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации в последние годы наблюдается рост количества ДТП по вине водителей – иностранных граждан. Например, в 2022 году по сравнению с предыдущим годом количество таких ДТП увеличилось на 4,4%, число погибших – на 15,8%, а раненых – на 4,6% [15, 16, 17].

Отмечается, что рост показателей аварийности происходит на фоне увеличения числа иностранных граждан и лиц без гражданства, прибывших на территорию страны.

Наибольшее количество ДТП происходит по вине водителей, являющихся гражданами КР, Республики Узбекистан и Республики Таджикистан. Аналогичным образом, наибольшее число погибших зафиксировано в ДТП, произошедших по вине таких водителей.

В 2024 году с участием водителей легкового такси, которые являются гражданами иностранных государств, зарегистрировано 971 ДТП (29,8% от всех происшествий с участием данного транспорта). В них погибли 46 и ранены 1174 человека (28,9 и 29% от всех погибших и раненых соответственно). Данные водители виновны в 61,5% ДТП с их участием (18).

ДТП с участием указанных водителей зарегистрированы в 23 субъектах Российской Федерации. Подавляющее большинство ДТП (74,2%) произошло в г. Москве, причем на эти происшествия пришлось практически две трети от общего числа погибших с участием таких водителей легковых такси (63%).

В Московской области зафиксировано 10,1% (98) таких происшествий, однако доля погибших значительно выше – 23,9% (11). В других регионах России количество зарегистрированных ДТП существенно ниже [19].

По данным Департамента транспорта Москвы, в столице в такси работают 220 тыс. водителей, из них 27% (59,4 тыс.) составляют граждане других стран. Среди них больше всего уроженцев КР (44,6 тыс.), Республики Таджикистан (5,2 тыс.) и Республики Узбекистан (3,4 тыс.) [20].

Рассмотрим также состояние дорожно-транспортной аварийности в самой КР. По данным Национального статистического комитета КР со ссылкой на Главное управление информационных технологий правовой статистики и учетов Генпрокуратуры КР, в 2024 году на территории Киргизии зарегистрировано более 7 тыс. ДТП [21].

По сравнению с 2023 годом число таких происшествий увеличилось на 2,3%. Наибольшая их доля пришлась на г. Бишкек (45%), Чуйскую (19%), Ошскую (10%) и Джалал-Абадскую (8,5%) области [22].

Водителями, находившимися в состоянии алкогольного опьянения, за 2024 год совершено 355 ДТП,

что по сравнению с предыдущим годом больше на 5% [23].

Согласно сведениям Главного управления информационных технологий и по надзору за исполнением законов в сфере правовой статистики Генеральной прокуратуры КР, в январе-июне 2025 года в стране зарегистрировано 3 729 ДТП, что на 21,9% больше, чем за аналогичный период 2024 года.

Уровень аварийности в Киргизии в пересчете на 100 тыс. человек не указан в доступных источниках. С учетом то, что смертность на дорогах составила 743 человека, попробуем рассчитать показатель смертности в ДТП на душу населения [22].

Нужно иметь в виду, что для расчета уровня смертности в ДТП на 100 тыс. человек требуются данные о численности населения, непосредственно находящегося на территории КР.

Общая численность населения Киргизии на начало 2025 года – около 7,35 млн человек. По одним сведениям, более 5% официально работают в России, по другим – более 14% [24].

На основании изложенного можно лишь по достаточно приблизительным расчетам полагать, что в КР смертность в ДТП составляет 10-11 человек на 100 тыс. населения.

В Российской Федерации, согласно данным Росстата, эта величина по состоянию на начало 2024 года составляет 9,9 человек на 100 тыс. населения (14 403 погибших на 1 461 507 789 населения).

В КР за последние два года почти 18 тыс. человек потеряли право на управление ТС из-за вождения в нетрезвом состоянии [25]. Водителями в состоянии алкогольного опьянения за 2024 год совершено 355 ДТП, что по сравнению с предыдущим годом выше на 5% [26].

Сравнивать количество выявленных нарушений в области дорожного движения в Российской Федерации и КР было бы не совсем корректно, поскольку абсолютное большинство (236,8 млн, или 93%) всех правонарушений в этой области выявлены в России с использованием работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, которые представляют собой комплексы фотовидеофиксации нарушений [27].

Если сопоставить общую протяженность дорог с твердым покрытием и количество используемых комплексов фотовидеофиксации, то в России одно специальное техническое средство приходится на 37 км дорог, а в КР – на 65 км указанных дорог [28].

Возвращаясь к тематике настоящей статьи, необходимо отметить, что согласно подп. 4 ст. 26 Федерального закона от 15 августа 1996 г. № 114-ФЗ «О порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию», если иностранный гражданин был привлечен к административной ответственности более двух раз в течение трех лет, это может стать основанием для запрета на въезд [29].

На основании выявленных нарушений, совершенных иностранными гражданами, в 2024 году подготовлено 1 397 ходатайств о нежелательности пребывания иностранных граждан в Российской Федерации. При этом почти половина (41,4%, или 579) таких ходатайств было удовлетворено.

Значительный удельный вес в общем количестве нарушений в области дорожного движения, совершенных иностранными гражданами, имеют

управление ТС при наличии неисправностей или условий, при которых запрещена его эксплуатация (11,7%), нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов (10,5%), несоблюдение требований об ОСАГО (10,4%) [27].

С учетом вышеизложенного представляется целесообразным сделать ряд выводов.

Для граждан КР в России созданы льготные условия для работы в сфере перевозок пассажиров легковым такси. С 2017 года им не требуется обязательное получение национального водительского удостоверения Российской Федерации и оформление патента.

По ряду причин использование труда мигрантов выгодно работодателям, поэтому они постоянно выступают за их допуск к работе в такси с целью решения проблемы дефицита кадров в этой сфере деятельности и снижения стоимости поездки за счет притока водителей.

Для найма в качестве водителя такси гражданина КР достаточно приобрести статус самозанятого и зарегистрироваться в приложении «Мой Налог».

Агрегаторы такси приветствуют наличие собственного ТС, однако всегда есть возможность взять автомобиль в аренду у самого сервиса. В этих случаях они лишь предоставляют услугу, а оказывают ее непосредственно перевозчики.

Однако при использовании труда водителей-иностранцев возникает и ряд рисков, в частности, достаточно высокая аварийность. Следует указать на то, что при найме их на работу не проводится проверка на наличие лишения права на управление ТС в стране постоянного проживания.

Гарантии того, что владельцы указанных водительских удостоверений получили их законно, также отсутствуют. В сети Интернет существует множество предложений по оформлению национальных водительских удостоверений, в частности КР, даже не выезжая за пределы Российской Федерации.

Полагаем необходимым допускать указанных лиц к осуществлению предпринимательской деятельности, непосредственно связанной с управлением ТС, только при наличии возможности документального подтверждения достоверности национальных водительских удостоверений, выданных компетентными органами государств, гражданами которого они являются.

В этой связи обратим внимание на то, что согласно п. 6 ст. 3 Конвенции о дорожном движении [30] Договаривающиеся Стороны обязуются сообщать любой Договаривающейся Стороне по ее просьбе информацию, необходимую для установления водителя, который допустил серьезное нарушение правил дорожного движения и в этой связи подлежит серьезному наказанию или лишению права на управление ТС на территории Договаривающейся Стороны, обратившейся с такой просьбой.

Однако в настоящее время в России отсутствует практика обращения к базам данных с целью получения информации о легитимности выдачи водительского удостоверения и сведений о лишении права на управление ТС к компетентным органам стран постоянного проживания владельцев иностранных водительских удостоверений.

Показательно, что в средствах массовой информации КР можно найти сообщения о коррупции

в Государственном агентстве регистрации транспортных средств – организации, занимающейся в том числе выдачей водительских удостоверений.

В интервью СМИ Президент Киргизии Садыр Жапаров жестко прокомментировал массовое задержание силовиками сотрудников указанного государственного учреждения, в том числе его руководителя Рустама Джокоева, которые подозреваются в продаже водительских удостоверений. Он упомянул о том, что была установлена ставка на продажу водительских удостоверений. В итоге примерно 10% всех выданных удостоверений были проданы [31].

Согласно ст. 3 ФЗ о БДД основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности; приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении; соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения; программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

В Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года (далее – Стратегия) особо выделены основные вызовы, риски и угрозы безопасности дорожного движения [32].

В рамках управления в области обеспечения безопасности дорожного движения – это существующий ныне приоритет экономических результатов хозяйственной деятельности перед принципом обеспечения сохранности жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении.

В рамках обеспечения безопасности участников дорожного движения – это увеличение численности групп риска и категорий уязвимых участников дорожного движения вследствие демографических, социально-экономических, миграционных и других изменений.

При этом следует обратить внимание на то, что к основным группам риска среди участников дорожного движения в Стратегии отнесены в том числе и иностранные граждане.

В Стратегии также отмечено, что повышение безопасности участников дорожного движения должно включать в себя принятие комплекса мер (в том числе с использованием механизмов международного сотрудничества), направленных на адаптацию иностранных граждан к установленному порядку дорожного движения на территории Российской Федерации, а также способствующих реализации принципа неотвратимости наказания за несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения.

По нашему мнению, принятию решений, касающихся допуска к управлению транспортными средствами при осуществлении предпринимательской и трудовой деятельности, связанной с перевозкой пассажиров, на основании водительских удостоверений, выданных иностранными государствами, должен предшествовать серьезный подход к изучению законодательства этих государств, касающегося порядка получения права на управление ТС, а также статистики аварийности и смертности в ДТП.

Для исполнения поставленных Стратегией задач и минимизации указанных рисков предлагаем установить общие для всех основания замены водительских удостоверений, соответствующих требованиям Конвенции о дорожном движении, после сдачи теоретического и практического экзамена, как это было ранее, не делая ни для кого исключений.

При этом считаем обязательным при выдаче российских водительских удостоверений на основании иностранных национальных водительских удостоверений направлять соответствующий запрос в компетентные органы иностранного государства о легитимности выданного водительского удостоверения, а также иную важную информацию.

Имеются в виду упомянутые в п. 6 ст. 3 Конвенции о дорожном движении сведения о совершении грубых нарушений правил дорожного движения и привлечении к ответственности в виде лишения права на управление ТС или назначения других серьезных наказаний на территории указанного иностранного государства.

Список источников

1. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 20.10.2025).
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 г. № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 20.10.2025).
3. Федеральный закон от 26 июля 2017 г. № 204-ФЗ «О внесении изменения в статью 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 20.10.2025).
4. Федеральный закон от 10 июня 2023 г. № 313-ФЗ «О внесении изменений в статьи 25 и 26 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 20.10.2025).
5. URL: <https://cbd.minjust.gov.kg/4-49/edition/1234258/> (дата обращения: 20.10.2025).
6. URL: <https://cbd.minjust.gov.kg/11617/edition/1225234/> (дата обращения: 20.10.2025).
7. Приказ МВД России от 20 февраля 2021 г. № 80 (ред. от 26.05.2025) «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений» (Зарегистрировано в Минюсте России 22.03.2021 № 62837) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 20.10.2025).
8. Постановление Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 г. № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» (вместе с «Правилами проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений») // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 20.10.2025).
9. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 20.10.2025).
10. URL: https://roscongress.org/materials/mezhdunarodnyy-obmen-trudovymi-resursami-globalnoe-vzaimodeystvie-stranbriks/?utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F (дата обращения: 20.10.2025).
11. URL: <https://rtvi.com/stories/vlasti-pilyat-suk-ktobudet-rabotat-esli-vlasti-zapretyat-migrantov/> (дата обращения: 20.10.2025).
12. URL: https://www.rbc.ru/technology_and_media/17/12/2023/657c92c59a79471a4aa3a074 (дата обращения: 20.10.2025).
13. URL: <https://nicrus.ru/analytics/trudovaya-migraziya-iz-kyrgyzstana-i-uzbekistana/> (дата обращения: 20.10.2025).

14. URL: <https://ria.ru/20250320/gosduma-2006220922.html?ysclid=miya7spcja195717869> (дата обращения: 20.10.2025).
15. Баканов К.С., Ляхов П.В., Лопарев Е.А. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2021 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022, 126 с.
16. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2022 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023, 150 с.
17. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024, 154 с.
18. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2024 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025, 148 с.
19. URL: <https://www.rbc.ru/society/04/08/2022/62eb77d79a7947993951ee34> (дата обращения: 20.10.2025).
20. URL: <https://www.mos.ru/news/item/92246073/> (дата обращения: 20.10.2025).
21. URL: <https://caravan-info.kg/ru/obschestvo/038338skolko-kyrgyzstantsev-pogiblo-v-dtp-v-2024-g-rasskazali-v-natsstatkome.html> (дата обращения: 20.10.2025).
22. URL: <https://caravan-info.kg/ru/obschestvo/938754rost-dtp-v-bishkeke-i-oblastyah-3-729-avariy-i-346-pogibshih-za-1-polugodie-2025-goda.html> (дата обращения: 20.10.2025).
23. URL: <https://ktrk.kg/obshhestvo/tysyachi-voditelej-v-kyrgyzstane-lishilis-prav-za-pyanstvo-za-rulem/>
24. URL: <https://www.stat.gov.kg/media/publicationarchive/ff1daaf8-9f11-4e2b-b701-b1e505e8b19e.pdf> (дата обращения: 20.10.2025).
25. URL: <https://vesti.kg/obshchestvo/item/136105-za-dva-goda-pochti-18-tysyach-voditelej-v-kr-lishili-prav-za-pyanuyu-ezdu.html> (дата обращения: 20.10.2025).
26. URL: <https://report.kg/proisshestvija/53195-v-2024-godu-355-dtp-proizoshlo-po-vine-pjanyh-voditelej.html> (дата обращения: 20.10.2025).
27. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правонадзорная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2024 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. 108 с.
28. МВД по запросу «Ъ» предоставило данные о количестве работающих камер фиксации нарушений ПДД в РФ по итогам первого квартала 2024 года. На дорогах действуют 29,8 тыс. комплексов ФВФ // URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6790055> (дата обращения: 20.10.2025).
29. Федеральный закон от 15 августа 1996 г. № 114-ФЗ «О порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 20.10.2025).
30. Конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 г. (Заключена в г. Вене) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 20.10.2025).
31. URL: <https://ru.sputnik.kg/20240930/kyrgyzstan-zhparov-voditelskie-prava-prodazha-vopros-1089099913.html?ysclid=mj8ekew6tm800661192> (дата обращения: 20.10.2025).
32. Указ Президента РФ от 14 ноября 2025 г. № 841 «Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 20.10.2025).
3. Federal Law dated 26.07.2017 № 204-FZ «On amendments to Article 25 of the Federal Law «On road safety» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 20.10.2025).
4. Federal Law dated 10.06.2023 № 313-FZ «On amendments to Articles 25 and 26 of the Federal Law «On road safety» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 20.10.2025).
5. URL: <https://cbd.minjust.gov.kg/4-49/edition/1234258/r> (date of access: 20.10.2025).
6. URL: <https://cbd.minjust.gov.kg/11617/edition/1225234/r> (date of access: 20.10.2025).
7. Order of the Ministry of Internal Affairs of Russia dated 20.02.2021 № 80 (as amended on 26.05.2025) «On approval of the Administrative regulations of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation for the provision of the public service for conducting examinations for the right to drive vehicles and issuing driver's licenses» (Registered with the Ministry of Justice of Russia on 22.03.2021 № 62837) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 20.10.2025).
8. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 24.10.2014 № 1097 «On admission to driving vehicles» (together with the «Rules for conducting examinations for the right to drive vehicles and issuing driver's licenses») // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 20.10.2025).
9. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 20.10.2025).
10. URL: https://roscongress.org/materials/mezhdunarodnyy-obmen-trudovymi-resursami-globalnoe-vzaimodeystvie-stran-briks/?utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F (date of access: 20.10.2025).
11. URL: <https://rtvi.com/stories/vlasti-pilyat-suk-ktobudet-rabotat-esli-vlasti-zapretyat-migrantov/> (date of access: 20.10.2025).
12. URL: https://www.rbc.ru/technology_and_media/17/12/2023/657c92c59a79471a4aa3a074 (date of access: 20.10.2025).
13. URL: <https://nicrus.ru/analytics/trudovaya-migratsiya-iz-kyrgyzstana-i-uzbekistana/> (date of access: 20.10.2025).
14. URL: <https://ria.ru/20250320/gosduma-2006220922.html?ysclid=miya7spcja195717869> (date of access: 20.10.2025).
15. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Loparev E.A. et al. Road traffic accidents in the Russian Federation in 2021: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2022. 126 p.
16. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aisanov A.S. et al. Road traffic accidents in the Russian Federation in 2022: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2023. 150 p.
17. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aisanov A.S. et al. Road traffic accidents in the Russian Federation in 2023: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2024, 154 p.
18. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aisanov A.S. et al. Road traffic accidents in the Russian Federation in 2024: an information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2025. 148 p.
19. URL: <https://www.rbc.ru/society/04/08/2022/62eb77d79a7947993951ee34> (date of access: 20.10.2025).
20. URL: <https://www.mos.ru/news/item/92246073/> (date of access: 20.10.2025).
21. URL: <https://caravan-info.kg/ru/obschestvo/038338skolko-kyrgyzstantsev-pogiblo-v-dtp-v-2024-g-rasskazali-v-natsstatkome.html> (date of access: 20.10.2025).
22. URL: <https://caravan-info.kg/ru/obschestvo/938754rost-dtp-v-bishkeke-i-oblastyah-3-729-avariy-i-346-pogibshih-za-1-polugodie-2025-goda.html> (date of access: 20.10.2025).
23. URL: <https://ktrk.kg/obshhestvo/tysyachi-voditelej-v-kyrgyzstane-lishilis-prav-za-pyanstvo-za-rulem/> (date of access: 20.10.2025).
24. URL: <https://www.stat.gov.kg/media/publicationarchive/ff1daaf8-9f11-4e2b-b701-b1e505e8b19e.pdf> (date of access: 20.10.2025).

References

1. Federal Law dated 10.12.1995 № 196-FZ «On road safety» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 20.10.2025).
2. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 24.10.2014 № 1097 «On admission to drive vehicles» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 20.10.2025).

25. URL: <https://vesti.kg/obshchestvo/item/136105-za-dva-goda-pochti-18-tysyach-voditelej-v-kr-lishili-prav-za-pyanuyu-ezdu.html> (date of access: 20.10.2025).

26. URL: <https://report.kg/proisshestvija/53195-v-2024-godu-355-dtp-proizoshlo-po-vine-pjanyh-voditelej.html> (date of access: 20.10.2025).

27. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Isaev M.M. et al. Law enforcement activities in the field of road safety in 2024: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2025. 108 p.

28. At Kommersant's request, the Ministry of Internal Affairs provided data on the number of operational traffic violation cameras in the Russian Federation as of the first quarter of 2024. There are 29,800 FVF systems in operation on the roads // URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6790055> (date of access: 20.10.2025).

29. Federal Law dated 15.08.1996 № 114-FZ «On the procedure for leaving the Russian Federation and entering the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 20.10.2025).

30. Convention on Road Traffic dated 08.11.1968 (Concluded in Vienna) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 20.10.2025).

31. URL: <https://ru.sputnik.kg/20240930/kyrgyzstan-zhaporov-voditelskie-prava-prodazha-vopros-1089099913.html?ysclid=mj8ekew6tm800661192> (date of access: 20.10.2025).

32. Decree of the President of the Russian Federation dated 14.11.2025 № 841 «On approval of the Strategy for improving road safety in the Russian Federation for the period up to 2030 and for the future up to 2036» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 20.10.2025).

Информация об авторе

Е.В. Марцого – ведущий научный сотрудник отдела обеспечения научной и редакционно-издательской деятельности Научного центра БДД МВД России

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

Information about the author

E.V. Martsoga – Leading Researcher of the Department for Support of Scientific Editorial and Publishing Activities of Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

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

Статья поступила в редакцию 22.10.2025; одобрена после рецензирования 28.11.2025; принята к публикации 08.12.2025.

The article was submitted 22.10.2025; approved after reviewing 28.11.2025; accepted for publication 08.12.2025.

НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ ОСНОВА ВЫЯВЛЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С ПЕРЕВОЗКОЙ ПАССАЖИРОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Александр Юрьевич Якимов

Российский Союз Автостраховщиков
yakimovay@autoins.ru

Аннотация. В статье рассматривается нормативно-правовая основа выявления административных правонарушений, связанных с перевозкой пассажиров автомобильным транспортом. Анализируются требования, предъявляемые к транспортным средствам, которые используются для указанных перевозок. Проводится сравнительно-правовой анализ полномочий федеральных и региональных государственных органов по осуществлению контрольно-надзорной и административно-юрисдикционной деятельности в отношении соответствующих правонарушений. На основании результатов проведенного исследования обосновывается вывод о необходимости совершенствования рассматриваемой нормативно-правовой основы.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, административно-юрисдикционная деятельность, выявление административных правонарушений, контрольно-надзорная деятельность, нормативно-правовая основа, перевозка пассажиров, требования к транспортным средствам

Для цитирования: Якимов А.Ю. Нормативно-правовая основа выявления административных правонарушений, связанных с перевозкой пассажиров автомобильным транспортом // Безопасность дорожного движения. 2025. № 4. С. 48–57.

Original article

REGULATORY AND LEGAL BASIS FOR DETECTING ADMINISTRATIVE OFFENCES RELATED TO PASSENGER CARRIAGE BY ROAD TRANSPORT

Alexander Yu. Yakimov

Russian Association of Motor Insurers
yakimovay@autoins.ru

Abstract. The article discusses regulatory and legal basis for detecting administrative offenses related to passenger carriage by road transport. The requirements for vehicles used for such transportation are analyzed. A comparative legal analysis of the powers of federal and regional state bodies to carry out control and supervisory activities and administrative and legal activities in relation to relevant offenses is being conducted. Based on the results of the study, he conclusion is substantiated the need for improvement the regulatory and legal basis under consideration.

Keywords: road transport, administrative and jurisdictional activities, detection of administrative offenses, control and supervision activities, regulatory and legal basis, passenger transportation, requirements for vehicles

For citation: Yakimov A. Yu. Regulatory and legal basis for detecting administrative offenses related to passenger carriage by road transport // Road Safety. 2025. № 4. P. 48–57.

В одном из предыдущих номеров журнала «Безопасность дорожного движения» была опубликована научная работа автора настоящей статьи, посвященная рассмотрению вопросов, касающихся субъектов административной ответственности, которая установлена за различные правонарушения, связанные с перевозкой пассажиров автомобильным транспортом [1].

На наш взгляд, значительный интерес представляет и нормативно-правовая основа выявления указанных административных правонарушений с учетом того, что соответствующие полномочия распределены между несколькими государственными органами.

При этом внимание акцентируется на автомобильных пассажирских перевозках, на которые распространяется действие норм Федерального закона от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» [2] (далее – ФЗ об ОСГОП).

Что касается перевозчиков, то согласно п. 3 ст. 3 ФЗ об ОСГОП под перевозчиком понимается юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, которые зарегистрированы на террито-

рии Российской Федерации и в соответствии с законодательством Российской Федерации осуществляют перевозки пассажиров, в том числе по договору фрахтования (независимо от того обстоятельства, являются ли они перевозчиками по договору перевозки или осуществляют перевозку фактически).

Перевозчиком также признается лицо, являющееся перевозчиком легковым такси в соответствии с Федеральным законом от 8 ноября 2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» [3] (далее – Устав автомобильного транспорта).

Определение понятия «перевозчик легковым такси» включено в п. 37 ч. 1 ст. 2 Устава автомобильного транспорта и представляет собой следующую формулировку: юридическое лицо, индивидуальный предприниматель или физическое лицо, которым в соответствии с законодательством Российской Федерации предоставлено право на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси.

Далее представляется целесообразным рассмотреть разновидности автомобильного транспорта, используемого для выполнения пассажирских перевозок.

В этой связи обратимся к содержанию Приложения № 1 к Техническому регламенту Таможенно-

го союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) [4] (далее – Технический регламент ТР ТС 018/2011).

В Приложение № 1 включен Перечень объектов технического регулирования, на которые распространяется действие Технического регламента ТР ТС 018/2011. Данный Перечень содержит Классификацию указанных транспортных средств по категориям.

К *категориям М2 и М3* (транспортные средства, имеющие не менее четырех колес и используемые для перевозки пассажиров, в которых имеется, помимо места водителя, более восьми мест для сидения; они различаются технически допустимой максимальной массой: такая масса соответственно не превышает 5 т или превышает 5 т) относятся *автобусы*, а также *специализированные пассажирские транспортные средства и их шасси*.

Следует иметь в виду, что в соответствии с п. 24 ч. 1 ст. 12 Федерального закона от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» [5] деятельность по перевозкам пассажиров (и иных лиц) автобусами подлежит лицензированию.

Положение о лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 7 октября 2020 г. № 1616 [6] (далее – Положение о лицензировании).

В п. 2 Положения о лицензировании определено, что лицензирование данной деятельности осуществляется **Федеральной службой по надзору в сфере транспорта (ее территориальными органами)**.

Что касается автобусов лицензиата, то в случаях и в порядке, которые предусмотрены законодательством Российской Федерации, они должны быть оснащены тахографами (контрольными устройствами регистрации режима труда и отдыха водителей транспортных средств), а также аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS (подп. «д» п. 8 Положения о лицензировании).

Кроме того, нужно обратить внимание на некоторые дополнительные требования, предъявляемые к автобусам, на которых выполняются определенные разновидности пассажирских перевозок.

Правовое регулирование организации регулярных пассажирских перевозок автобусами осуществляется Федеральным законом от 13 июля 2015 года № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [7] (далее – ФЗ об организации регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом).

В ч. 4 ст. 28 ФЗ об организации регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом установлено, что в карте маршрута регулярных перевозок указываются следующие сведения: вид и класс транспортного средства, характеристики транспортных средств, влияющие на качество перевозок, максимальный срок эксплуатации и иные сведения, которые предусмотрены в п. 12 и 13 ч. 1 ст. 26 данного законодательного акта.

В соответствии с п. 4.1 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденных

Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 [8] (далее – Основные положения), в автобусах, используемых для перевозки пассажиров в междугородном сообщении, места для сидения должны быть оборудованы ремнями безопасности.

Аналогичное требование касается автобусов, используемых для перевозки организованной перевозки группы детей. Под ней понимается перевозка в автобусе, не относящемся к маршрутному транспортному средству, группы детей численностью 8 и более человек, осуществляемая без их родителей или иных законных представителей.

Это определение включено в п. 1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации, которые также утверждены Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (далее – ПДД РФ).

Соответствующая норма есть в п. 16 Правил организованной перевозки группы детей автобусами, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 23 сентября 2020 г. № 1527 [9] (далее – Правила организованной перевозки группы детей).

Имеется особая разновидность автобусов – «Школьный автобус». Речь идет о специализированном транспортном средстве, которое соответствует требованиям к транспортным средствам для перевозки детей, установленным законодательством о техническом регулировании, и принадлежит на праве собственности или на ином законном основании дошкольной образовательной либо общеобразовательной организации (п. 1.2 ПДД РФ).

Требования к этим автобусам закреплены в Межгосударственном стандарте ГОСТ 33552-2015 «Автобусы для перевозки детей. Технические требования и методы испытаний», принятом Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации 27 октября 2015 г. № 81-П [10] (далее – ГОСТ 33552-2015).

Так, автобусы, максимальная конструктивная скорость которых превышает 60 км/ч, должны оборудоваться устройством ограничения скорости (п. 2.2.1 ГОСТ 33552-2015).

Кроме того, требуется оснащение школьных автобусов устройством, обеспечивающим автоматическую подачу звукового сигнала при движении задним ходом (п. 2.2.5).

Применительно к сидениям в п. 2.4.1 ГОСТ 33552-2015 указано следующее: по усмотрению изготовителя автобусы можно комплектовать сиденьями для детей и/или сиденьями, предназначенными для размещения детских удерживающих устройств, которые могут быть оборудованы системой ISOFIX. Конкретные требования к оборудованию детских сидений содержатся в п. 2.4.10-2.4.12.3.

К *категории М1* Технического регламента ТР ТС 018/2011 (транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров и имеющие, помимо места водителя, не более восьми мест для сидения) относятся *легковые автомобили*.

Легковой автомобиль, используемый для осуществления перевозок пассажиров и багажа на основании публичного договора фрахтования, именуется *легковым такси*.

Приведенное определение легкового такси дано в п. 1 ст. 2 Федерального закона от 29 декабря 2022 г.

№ 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» (далее – ФЗ об организации перевозок легковым такси) [11].

Практически аналогичное определение содержится в п. 2 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2020 г. № 1586 [12] (далее – Правила пассажирских перевозок автомобильным транспортом), где уточнено, что речь идет о транспортном средстве категории «М1».

В ч. 1 ст. 3 ФЗ об организации перевозок легковым такси установлено, что соответствующая перевозочная деятельность осуществляется на основании разрешения, подтверждаемого записью в региональном реестре перевозчиков легковым такси, с использованием транспортных средств, сведения о которых внесены в региональный реестр легковых такси.

В соответствии с ч. 1 ст. 5 того же Федерального закона разрешение предоставляется **уполномоченным органом субъекта Российской Федерации**, на территории которого расположено место нахождения (место жительства) заявителя.

В этой связи полагаем целесообразным остановиться на некоторых вопросах, касающихся важности данного разрешения. Прежде всего, обратимся к содержанию предыдущей публикации [1].

В соответствии с п. 91 Правил пассажирских перевозок автомобильным транспортом на передней панели легкового такси справа от водителя размещается информация, включающая номер выданного разрешения на осуществление деятельности по перевозке легковым такси, срок действия указанного разрешения и наименование органа, выдавшего это разрешение.

Согласно ч. 1 ст. 11.14.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [13] (далее – КоАП РФ) отсутствие в салоне легкового такси данной информации влечет наложение штрафа на водителя, должностных лиц (к которым по ст. 2.4 КоАП РФ относятся индивидуальные предприниматели) и юридических лиц.

Отметим наличие и другой обязанности, которая содержится в п. 2.1.1 ПДД РФ: водитель легкового такси должен иметь при себе и по требованию сотрудников полиции передавать им для проверки разрешение на осуществление перевозочной деятельности.

При этом в ч. 2.1 ст. 12.3 КоАП РФ предусмотрено, что перевозка пассажиров и багажа легковым транспортным средством, используемым для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа, водителем, который не имеет при себе разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, влечет наложение штрафа на водителя.

Транспортные средства, использующиеся в качестве легкового такси, в обязательном порядке оборудуются таксометром, что закреплено в п. 5(1) Основных положений.

Что касается перевозки детей, то в п. 22.9 ПДД РФ предусмотрены определенные правила, касающиеся их транспортировки в легковом автомобиле (а также в кабине грузового автомобиля).

Перевозка детей в возрасте младше 7 лет должна осуществляться с использованием детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка.

В отношении перевозки детей в возрасте от 7 до 11 лет (включительно) имеется следующее требование: она выполняется с использованием данных систем (устройств) или ремней безопасности, а на переднем сиденье легкового автомобиля – только таких систем (устройств).

Важное значение имеет внесенное постановлением Правительства Российской Федерации от 16 июля 2025 г. № 1071 дополнение п. 1.2 ПДД РФ определением термина «Детская удерживающая система (устройство)».

Под ней понимается конструкция, предназначенная для перевозки детей в транспортном средстве в целях снижения риска причинения вреда их жизни и здоровью.

Одновременно специально указано, что ляжки, гибкие элементы с пряжками, адаптеры, фиксаторы, накладки на ремни безопасности и другие аналогичные предметы не являются детскими удерживающими системами (устройствами).

Необходимо обратить внимание на отсутствие изменений редакции п. 22.9 ПДД РФ, содержащего оговорки следующего характера: описанные выше правила относятся к перевозке детей только теми автомобилями, «конструкцией которых предусмотрены ремни безопасности либо ремни безопасности и детская удерживающая система ISOFIX». По нашему глубокому убеждению, такие оговорки давно следовало бы исключить из содержания указанного пункта ПДД РФ [14].

Нужно иметь в виду и *категорию N* (транспортные средства, используемые для перевозки грузов), охватывающую соответствующие модификации *грузовых автомобилей и их шасси*.

Это обусловлено содержанием п. 22.8 ПДД РФ. В нем определены условия, при наличии которых разрешается использовать грузовой автомобиль для «массовой» перевозки пассажиров.

Так, помимо использования кабины автомобиля допускается перевозка людей в кузове грузового автомобиля с бортовой платформой или в кузове-фургоне.

В соответствии с п. 22.2 ПДД РФ имеется в виду перевозка людей в кузове с бортовой платформой, если он оборудован в соответствии с п. 4 Основных положений.

Речь идет об оборудовании кузова сиденьями, закрепленными на высоте 0,3-0,5 м от пола и не менее 0,3 м от верхнего края борта, причем сиденья, расположенные вдоль заднего или бокового борта, должны иметь прочные спинки. При этом перевозка детей не допускается.

Применительно к грузовым автомобилям, которые могут использоваться для перевозки пассажиров, представляется целесообразным проработать вопросы об определенном расширении перечня таких условий и о возможном установлении порядка выдачи компетентными органами специальных разрешений на перевозки пассажиров в кузовах грузовых автомобилей.

Отдельные разновидности транспортных средств, используемых для осуществления пассажирских перевозок, имеют специальные обозначения, включая цвет кузова, надписи и цветографические схе-

мы, а также оснащаются определенными отличительными знаками, проблесковыми маячками желтого или оранжевого цвета и иными устройствами.

Маршрутным транспортным средством является транспортное средство общего пользования (автобус и др.), предназначенное для перевозки по дорогам людей и движущееся по установленному маршруту с обозначенными местами остановок (п. 1.2 ПДД РФ).

Отсюда вытекает, что маршрутные автобусы в обязательном порядке должны иметь соответствующие обозначения, для чего используются указатели маршрутов.

В этой связи представляется целесообразным проанализировать Национальный стандарт Российской Федерации ГОСТ Р 58287-2018 «Отличительные знаки и информационное обеспечение транспортных средств пассажирского наземного транспорта, остановочных пунктов и автостанций», утвержденный приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 27 ноября 2018 г. № 1032-ст. [15] (далее – ГОСТ Р 58287-2018).

Согласно ГОСТ Р 58287-2018 указатели маршрутов соответствующих транспортных средств должны содержать информацию о номерах маршрутов и наименованиях начальных, конечных и основных промежуточных остановочных пунктов (п. 5.4).

По месту расположения на транспортном средстве указатели маршрутов подразделяют на передние, боковые и задние (п. 5.5), а в п. 5.6-5.8 перечислены устанавливаемые указатели и отражены особенности содержащейся в них информации в автобусах городского, пригородного и междугородного сообщений.

В п. 17 ранее упомянутых Правил пассажирских перевозок автомобильным транспортом, определено, что указатели маршрута регулярных перевозок размещаются на транспортных средствах, используемых для таких перевозок, следующим образом:

- а) над лобовым стеклом транспортного средства и (или) в верхней части лобового стекла;
- б) на правой стороне кузова по ходу транспортного средства;
- в) на заднем окне транспортного средства.

Содержание указателей маршрута регулярных перевозок раскрыто в п. 18-20, причем указатель маршрута, размещаемый над лобовым стеклом транспортного средства и (или) в верхней части лобового стекла, должен быть в темное время суток освещен (п. 22).

Кроме того, в соответствии с п. 21 Правил пассажирских перевозок автомобильным транспортом в качестве указателя маршрута регулярных перевозок допускается использование информационного электронного табло.

Как уже было отмечено, имеются другие разновидности автобусов. Так, в п. 10.3 ПДД РФ установлены ограничения скорости движения вне населенных пунктов автобусов, осуществляющих организованные перевозки групп детей, – не более 60 км/ч.

При этом в соответствии с п. 8 Основных положений на этих транспортных средствах должны быть установлены опознавательные знаки «Ограничение скорости».

Согласно п. 22.6 ПДД РФ данная перевозка должна осуществляться в соответствии с положениями, предусмотренными в ПДД РФ и в Правилах

организованной перевозки группы детей, причем автобусы обозначаются опознавательными знаками «Перевозка детей» (п. 8 Основных положений), а на них устанавливаются проблесковые маячки желтого или оранжевого цвета (п. 16 Основных положений).

Отметим, что в п. 20 Основных положений содержатся общие требования, касающиеся установки проблесковых маячков: на крыше транспортного средства или над ней с условием, что должна быть обеспечена видимость светового сигнала на угол 360 градусов в горизонтальной плоскости.

В п. 3.4 ПДД РФ определено, что проблесковый маячок желтого или оранжевого цвета должен быть включен во время движения автобуса, осуществляющего рассматриваемую перевозку. Аналогичные требования содержатся в п. 21 Правил организованной перевозки группы детей.

Для школьных автобусов в п. 2.2.2-2.2.4 ГОСТ 33552-2015 предусмотрены следующие обозначения: 1) спереди и сзади устанавливаются опознавательные знаки «Перевозка детей»; 2) кузов окрашивается в желтый цвет; 3) на боковых сторонах кузова, а также спереди и сзади наносятся контрастные надписи «ДЕТИ».

С учетом оборудования подобных автобусов, максимальная конструктивная скорость которых превышает 60 км/ч, устройством ограничения скорости (п. 2.2.1), необходима установка на них опознавательного знака «Ограничение скорости» в соответствии с п. 8 Основных положений.

Помимо этого, согласно п. 2.2.6 ГОСТ 33552-2015 в целях привлечения внимания участников дорожного движения в случае остановки автобуса в верхней части передней и задней панели кузова предусмотрена установка дополнительных сигнальных устройств автожелтого цвета, отвечающих определенным требованиям и работающих совместно со штатной аварийной сигнализацией (они должны срабатывать при открытии служебных дверей и работать до полного закрытия дверей).

Ранее уже предлагалось внесение изменений в п. 3.4 ПДД РФ и п. 16 Основных положений, которые предусматривали бы установку на школьных автобусах проблесковых маячков желтого или оранжевого цвета [14].

Что касается транспортного средства, которое используется в качестве легкового такси, то важно помнить о наличии требований, включенных в п. 5(1) Основных положений и продублированных в п. 89 и 90 Правил пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

Такое транспортное средство должно иметь на кузове (боковых поверхностях кузова) цветографическую схему, представляющую собой композицию из квадратов контрастного цвета, расположенных в шахматном порядке, а на крыше – опознавательный фонарь оранжевого цвета.

Описанные особенности обозначения соответствующих транспортных средств, используемых для выполнения пассажирских перевозок, способствуют выявлению административных правонарушений, связанных с осуществлением указанной деятельности.

Далее проведем исследование полномочий контрольно-надзорного и административно-юрисдикционного характера в рассматриваемой области, которыми наделены как федеральные, так и региональные государственные органы.

Вначале обратимся к соответствующим нормам ФЗ об ОСГОП. Так, в ч. 1 ст. 6 установлено, что контроль за исполнением перевозчиком соответствующих обязанностей осуществляется **органом транспортного контроля и надзора**.

На федеральном уровне указанным органом является упомянутая ранее **Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор)**, которая функционирует в соответствии с Положением о ней, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 398 [16] (далее – Положение о Ространснадзоре).

В Положении о Ространснадзоре закреплены общие обязанности и права данной федеральной службы (например, в подп. 6.1 предусмотрено право проверять в установленном порядке деятельность юридических и физических лиц, выполняющих перевозочную деятельность).

Согласно ч. 2 ст. 6 ФЗ об ОСГОП функция контроля за исполнением перевозчиком обязанности страховать свою гражданскую ответственность, предусмотренной в ч. 1 ст. 5 данного Федерального закона, реализуется путем установления наличия у перевозчика договора обязательного страхования, в том числе с использованием сведений, содержащихся в региональном реестре перевозчиков легковым такси и (или) федеральной государственной информационной системе легковых такси.

В соответствии с ч. 3 ст. 6 контроль за исполнением перевозчиком процедур, связанных с информированием об исполнении данной обязанности (ч. 6-9 ст. 5), осуществляется при проверках, основаниями для проведения которых являются в том числе поступившие в орган транспортного контроля и надзора обращения и заявления потребителей.

В ч. 1 ст. 35 ФЗ об организации регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом предусмотрено, что оценка соблюдения обязательных требований в области организации указанных перевозок производится в рамках федерального государственного контроля (надзора) на автомобильном транспорте, регионального государственного контроля (надзора) на автомобильном транспорте и муниципального контроля на автомобильном транспорте.

При этом Федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по контролю и надзору в сфере транспорта, по соглашению с исполнительными органами субъектов Российской Федерации может передавать им осуществление федерального государственного контроля (надзора) на автомобильном транспорте в порядке, установленном законодательством Российской Федерации (ч. 5 той же статьи).

Упомянутая ч. 1 ст. 35 ФЗ об организации регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом, гармонично сочетается с ч. 3 этой статьи: водитель транспортного средства, используемого для регулярных перевозок, обязан иметь при себе и предоставлять для проверки должностным лицам органа государственного транспортного контроля карту маршрута регулярных перевозок, содержание которой уже было рассмотрено ранее.

Следует иметь в виду, что согласно ч. 1 ст. 2 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» [17] (далее – ФЗ о полиции) к основным направлениям деятельности **полиции** относятся

обеспечение безопасности дорожного движения (п. 7), предупреждение и пресечение административных правонарушений (п. 2), производство по делам об административных правонарушениях (п. 5).

В ч. 1 ст. 12 данного законодательного акта установлены обязанности полиции, которые включают осуществление федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации (п. 19).

При этом указанная обязанность дополняется следующим образом: осуществление надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения в порядке, определяемом федеральным органом исполнительной власти в сфере внутренних дел (п. 19.1).

Предусматриваются также выявление и пресечение административных правонарушений, осуществление производства по делам об административных правонарушениях, отнесенных законодательством к подведомственности полиции (п. 11).

Корреспондирующие обязанностям права полиции касаются совершения разнообразных процессуальных действий, к которым относятся следующие: сбор доказательств, применение мер обеспечения производства по делам о таких правонарушениях, составление протоколов об административных правонарушениях, а также применение иных мер, предусмотренных законодательством Российской Федерации (п. 8 ч. 1 ст. 13).

Схожие обязанности и права закреплены в Положении о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденном Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» [18] (далее – Положение о Госавтоинспекции).

В соответствии с п. 11 Положения о Госавтоинспекции на нее возлагаются обязанности по осуществлению контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения (подп. «а») и производства по делам об административных правонарушениях (подп. «з»).

Аналогичным образом согласно подп. «п» п. 12 данного Положения Госавтоинспекция имеет право составлять протоколы об административных правонарушениях, назначать в пределах своей компетенции административные наказания юридическим лицам, должностным лицам и гражданам, совершившим подобные нарушения, применять иные меры, установленные в КоАП РФ.

Приведенным положениям рассмотренных законодательных и иных нормативных правовых актов корреспондируют материальные, процессуальные и так называемые компетенционные нормы, содержащиеся в гл. 23, ст. 28.3 и некоторых других статьях КоАП РФ.

Прежде всего, нужно обратить внимание на следующую важную норму, включенную в ч. 1 ст. 28.3 КоАП РФ: протоколы об административных правонарушениях, предусмотренных в КоАП РФ, составляют должностными лицами органов, уполномоченных рассматривать дела о таких правонарушениях в соответствии с гл. 23 КоАП РФ, в пределах компетенции соответствующего органа.

На этом основании вначале рассмотрим административно-юрисдикционную компетенцию государ-

ственных органов, которые реализуют контрольно-надзорную функцию в отношении выполнения пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

Согласно ч. 1 ст. 23.36 КоАП РФ дела о соответствующих правонарушениях рассматриваются **федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим федеральный государственный транспортный надзор**.

Имеется в виду, целый ряд специальных составов административных деликтов. Это относится, например, к осуществлению перевозок пассажиров перевозчиком, риск гражданской ответственности которого за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров не застрахован в соответствии с требованиями, определенными в ФЗ об ОСГОП (ч. 1 ст. 11.31 КоАП РФ).

В ч. 4 ст. 11.33 КоАП РФ установлено административное наказание за использование автобуса для осуществления регулярных перевозок пассажиров при отсутствии карты маршрута регулярных перевозок (если наличие такой карты является обязательным).

По ч. 5 данной статьи наказывается использование автобуса с иными характеристиками, чем те, которые предусмотрены картой маршрута регулярных перевозок.

В компетенцию указанного федерального органа входит рассмотрение дел и о других правонарушениях в области перевозочной деятельности: нарушение правил перевозок пассажиров и багажа по заказу (ст. 11.14.2 КоАП РФ); нарушение определенных требований Правил организованной перевозки группы детей (ч. 4 и 6 ст. 12.23 КоАП РФ); нарушения требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом (ст. 12.31.1 КоАП РФ) и др.

Тот же федеральный орган уполномочен применять административные наказания за совершение некоторых нарушений, носящих более общий характер.

Например, это касается управления транспортным средством или выпуска на линию транспортного средства без тахографа, несоблюдения норм времени управления транспортным средством и отдыха либо нарушения режима труда и отдыха водителей (ст. 11.23 КоАП РФ).

Что касается **органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, осуществляющих государственный контроль в сфере перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом**, то они также рассматривают дела об административных правонарушениях, квалифицируемых по ч. 4 и 5 ст. 11.33 КоАП РФ, в случае, если соглашениями между федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации предусматривается передача осуществления соответствующих полномочий (ч. 1 ст. 23.36.2 КоАП РФ).

В то же время в ч. 1 ст. 23.36.1 КоАП РФ определено, что применение административных наказаний за нарушения правил перевозок пассажиров и багажа легковым такси, предусмотренных в ст. 11.14.1 КоАП РФ, относится к исключительной компетенции **органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, осуществляющих региональный государственный контроль в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси**.

С учетом описанных ранее обозначений автомобильного транспорта отметим, что в ч. 3 ст. 11.14.1 КоАП РФ предусмотрена ответственность за отсут-

ствии на транспортном средстве, используемом для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа, цветографической схемы легкового такси и (или) опознавательного фонаря на крыше указанного транспортного средства.

Указанные органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации также рассматривают дела об упомянутых ранее административных правонарушениях, квалифицируемых по ст. 12.31.1 КоАП РФ, но применительно только к легковым такси.

В качестве примера следует привести соответствующий орган исполнительной власти города Москвы – **Московскую административную дорожную инспекцию**, Положение о которой утверждено постановлением Правительства Москвы от 14 октября 2013 года № 679-ПП [19] (далее – Положение о МАДИ).

Согласно п. 1 Положения о МАДИ данная инспекция является функциональным органом исполнительной власти города Москвы, осуществляющим следующую деятельность:

привлечение лиц, совершивших административные правонарушения на транспорте, в области дорожного движения, к административной ответственности в соответствии с законодательством Российской Федерации и города Москвы об административных правонарушениях, соглашениями с федеральными органами исполнительной власти о передаче части их полномочий Правительству Москвы;

функции по региональному государственному контролю (надзору) в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси, по региональному государственному контролю (надзору) на автомобильном транспорте, а также по муниципальному контролю на автомобильном транспорте на территории города Москвы.

К полномочиям данной инспекции относится реализация на территории города Москвы функций регионального государственного контроля (надзора) в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси (п. 4.4) и регионального государственного контроля (надзора) на автомобильном транспорте в части соблюдения контролируруемыми лицами установленных требований (п. 4.4(2)).

В п. 4.2.2 установлено, что МАДИ принимает решения о возбуждении дел об административных правонарушениях, принятии мер обеспечения производства по делам об указанных правонарушениях и рассмотрении таких дел в соответствии с КоАП РФ, а также о возбуждении и рассмотрении дел об административных правонарушениях в соответствии с Законом города Москвы от 21 ноября 2007 г. № 45 «Кодекс города Москвы об административных правонарушениях» [20] (далее – КоАП города Москвы).

Обратим особое внимание на то, что в ст. 10.8 КоАП города Москвы установлена административная ответственность за осуществление перевозки пассажиров по маршрутам наземного городского транспорта общего пользования с нарушением требований к оборудованию транспортного средства отличительными знаками.

Что касается **органов внутренних дел (полиции)**, то в соответствии с ч. 1 ст. 23.3 КоАП РФ они уполномочены рассматривать дела об административных правонарушениях, предусмотренных в упомяну-

тых ранее ст. 11.23, 12.23, 12.31.1 (за исключением легковых такси) и в ряде других статей КоАП РФ.

Следовательно, в отношении отдельных составов административных деликтов имеет место частичное совпадение предметной административно-юрисдикционной компетенции органов внутренних дел (полиции) и федерального органа исполнительной власти, осуществляющего федеральный государственный транспортный надзор.

Таким образом, с учетом ч. 1 ст. 28.3 КоАП РФ должностные лица федерального органа исполнительной власти, осуществляющего федеральный государственный транспортный надзор, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, осуществляющих государственный контроль в сфере перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и/или региональный государственный контроль в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси (что было наглядно показано на примере МАДИ), и органов внутренних дел имеют контрольно-надзорные полномочия, органично сочетающиеся с составлением протоколов об административных правонарушениях.

Кроме того, важно помнить о том, что в ч. 2 ст. 28.3 КоАП РФ определены дополнительные полномочия должностных лиц различных органов по составлению протоколов об административных правонарушениях, не связанные с административно-юрисдикционными полномочиями.

Согласно п. 1 ч. 2 ст. 28.3 КоАП РФ это непосредственно касается **органов внутренних дел (полиции)**. В качестве такого правонарушения можно привести рассмотренную ранее ч. 2.1 ст. 12.3 КоАП РФ.

Аналогичными полномочиями наделены должностные лица органов внутренних дел (полиции) в отношении нарушений, ответственность за совершение которых установлена в определенных частях ст. 12.5 КоАП РФ.

Эти противоправные деяния заключаются в управлении транспортным средством, на котором: без соответствующего разрешения установлены устройства для подачи специальных световых сигналов (ч. 4); незаконно установлен опознавательный фонарь легкового такси (ч. 4.1); незаконно нанесена цветографическая схема легкового такси (ч. 7).

Еще один состав административного правонарушения представляет собой использование при движении устройств для подачи специальных световых сигналов, установленных без соответствующего разрешения (ч. 5 той же статьи).

В соответствии с ч. 1 ст. 23.3, ч. 1 и п. 1 ч. 2 ст. 28.3 КоАП РФ должностные лица органов внутренних дел (полиции) составляют протоколы и о других нарушениях, некоторые из которых неразрывно связаны с упомянутыми административными деликтами.

Имеются в виду установка на транспортном средстве без соответствующего разрешения устройств для подачи специальных световых сигналов, незаконной установке опознавательного фонаря легкового такси, а также о незаконном нанесении на наружные поверхности транспортного средства цветографической схемы легкового такси. Перечисленные правонарушения квалифицируются соответственно по ч. 2 и 3 ст. 12.4 КоАП РФ.

На тех же основаниях указанные должностные лица уполномочены составлять протоколы о противоправных деяниях, представляющих собой превыше-

ние установленной скорости движения транспортного средства на определенную величину, которые предусмотрены в ст. 12.9 КоАП РФ.

Обратим внимание на то, что согласно п. 20 ч. 1 ст. 13 ФЗ о полиции она наделена правом останавливать транспортные средства, если это необходимо для выполнения возложенных на полицию обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения. Данное право закреплено и в подп. «и» п. 12 Положения о Госавтоинспекции.

Аналогичные положения включены в п. 2.4 ПДД РФ, согласно которому право остановки транспортных средств предоставлено регулировщикам, к которым относятся **сотрудники полиции** (п. 1.2 ПДД РФ).

В то же время в соответствии с п. 2.4 ПДД РФ уполномоченные **должностные лица Федеральной службы по надзору в сфере транспорта** наделены правом остановки лишь автобусов (и грузовых автомобилей), причем только в пунктах транспортного контроля, которые специально обозначены дорожным знаком 7.14.2 «Пункт транспортного контроля».

Что касается **должностных лиц органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, осуществляющих соответствующие контрольно-надзорные функции**, то они не имеют права остановки транспортных средств.

С учетом этого остановимся на рассмотрении вопроса, который касается выявления правонарушения, влекущего привлечение к административной ответственности по ч. 1 ст. 11.31 КоАП РФ.

Напомним, что речь идет об административном правонарушении, которое заключается в осуществлении перевозочной деятельности в случае, когда риск гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров не застрахован.

В п. 2.1.1(2) ПДД РФ содержатся обязанности водителей определенных транспортных средств останавливаться в пунктах транспортного контроля по требованию уполномоченных **должностных лиц Федеральной службы по надзору в сфере транспорта** и предъявлять им для совершения контрольных (надзорных) действий транспортное средство, а также соответствующие документы.

Имеются в виду автобус (и грузовой автомобиль), в отношении которых в рамках осуществления федерального государственного контроля (надзора) на автомобильном транспорте осуществляется постоянный рейд.

При этом упоминаются документы, предъявление которых является обязательным в соответствии с Положением о федеральном государственном контроле (надзоре) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июня 2021 г. № 1043 [21] (далее – Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) на автомобильном транспорте).

Согласно подп. «л» п. 2 и подп. «н» п. 73 Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) на автомобильном транспорте указанный надзор включает проверку соблюдения требований об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров.

По нашему убеждению, подобное правовое регулирование нельзя признать оптимальным, поскольку

ку водитель транспортного средства, выполняющего пассажирские перевозки, должен ясно понимать свою обязанность заключить договор обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров (далее – договор ОСГОП), а равно знать об административной ответственности, установленной за отсутствие заключенного договора.

Иная ситуация имеет место в отношении регламентации контрольно-надзорной деятельности, направленной на выявление отсутствия договора обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства, который предусмотрен в Федеральном законе от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [22].

Об этом свидетельствует содержание п. 20 ч. 1 ст. 13 ФЗ о полиции и подп. «и» п. 12 Положения о Госавтоинспекции. В них установлено право соответственно полиции и Госавтоинспекции проверять наличие страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства (далее – полис ОСАГО).

В ПДД РФ имеется отдельный п. 2.1.1(1), содержащий корреспондирующее положение: в случаях, когда установлена обязанность по страхованию своей гражданской ответственности, водитель механического транспортного средства обязан представить по требованию уполномоченных **сотрудников полиции** для проверки полис ОСАГО.

Подобное отличие в правовом регулировании контрольно-надзорной деятельности, касающейся анализируемых видов обязательного страхования гражданской ответственности, имеется и некоторых других нормативных правовых актах.

В качестве примера, как и в ранее опубликованной работе [1], вкратце рассмотрим нормы ст. 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [23] (далее – ФЗ о БДД).

В п. 1 данной статьи установлены основные обязанности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих эксплуатацию транспортных средств.

Соответствующие требования включают обеспечение исполнения установленной федеральным законом обязанности по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

В п. 2 определены дополнительные обязанности тех же лиц, выполняющих перевозки пассажиров на основании договора перевозки или договора фрахтования.

Что касается п. 3 ст. 20 ФЗ о БДД, то в нем предусмотрены обязанности физических лиц, осуществляющих эксплуатацию автобусов (а также грузовых автомобилей, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов), причем в отличие от п. 1 анализируемой статьи в этом пункте о страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств речь не идет.

При этом во всех перечисленных пунктах вообще не упоминается об обязанности заключать договор ОСГОП, что вызывает обоснованное недоумение.

В то же время в соответствии с п. 4 рассматриваемой статьи физические лица, не являющиеся индивидуальными предпринимателями, которым предоставлено право на осуществление деятельности

по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, должны обеспечивать исполнение обязанности по страхованию гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров.

Отметим, что данная обязанность гармонично сочетается с обязанностью по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, причем в полисе ОСАГО требуется указывать сведения об использовании транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа легковым такси.

Одновременно следует указать на то, что согласно п. 2 ст. 19 ФЗ о БДД запрещается эксплуатация транспортных средств, владельцами которых не исполнена установленная обязанность по страхованию своей гражданской ответственности.

В заключение сформулируем следующий вывод: сопоставление соответствующих полномочий должностных лиц Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, осуществляющих государственный контроль в сфере перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и/или региональный государственный контроль в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси, и должностных лиц органов внутренних дел (полиции) дает серьезные основания для размышлений о важности совершенствования нормативно-правовой основы выявления административных правонарушений, связанных с перевозкой пассажиров автомобильным транспортом.

Об этом свидетельствует и существующая практика реализации своих полномочий должностными лицами указанных органов. Нередко ими организуются совместные мероприятия контрольно-надзорного характера, при проведении которых они взаимно дополняют свои полномочия по применению соответствующих мер административного принуждения.

Например, подобное взаимодействие сотрудников дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции и инспекторов МАДИ достаточно активно осуществляется в г. Москве, что нередко освещается в материалах различных СМИ [24].

Однако такую фактически вынужденную «коллективную» реализацию соответствующими должностными лицами своих контрольно-надзорных полномочий в отношении выполнения пассажирских перевозок автомобильным транспортом вряд ли можно считать рациональной.

С учетом изложенного представляется целесообразной детальная проработка вопросов повышения качества правового регулирования всех направлений деятельности по обеспечению организации и осуществления безопасных перевозок пассажиров и багажа соответствующими разновидностями автомобильного транспорта.

Особого внимания требует реализация функции контроля (надзора) за указанными перевозками, эффективность которой может быть существенно повышена путем определенного увеличения объема компетенции некоторых рассмотренных государственных органов в части, касающейся применения мер административного принуждения.

Это будет способствовать расширению перечня контрольно-надзорных полномочий их должностных лиц, причем данные полномочия тесно сопряжены с составлением протоколов об административных пра-

вонарушениях, связанных с эксплуатацией вышеуказанных транспортных средств при выполнении перевозочной деятельности.

Список источников

1. Якимов А.Ю. Субъекты административной ответственности, установленной за несоблюдение перевозчиками требований об обязательном страховании своей гражданской ответственности и иные нарушения при перевозке пассажиров автомобильным транспортом // *Безопасность дорожного движения*. 2025. № 2. С. 44–51.
2. Федеральный закон от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.10.2025).
3. Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.10.2025).
4. Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011). Утвержден Решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.10.2025).
5. Федеральный закон от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.10.2025).
6. Постановление Российской Федерации от 7 октября 2020 г. № 1616 «О лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.10.2025).
7. Федеральный закон от 13 июля 2015 года № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.10.2025).
8. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.10.2025).
9. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 сентября 2020 г. № 1527 «Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.10.2025).
10. Межгосударственный стандарт ГОСТ 33552-2015 «Автобусы для перевозки детей. Технические требования и методы испытаний». Принят Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации (протокол от 27 октября 2015 г. № 81-П). Введен в действие с 1 апреля 2017 года приказом Федерального агентства по техническому урегулированию и метрологии от 22 июня 2016 г. № 662-ст // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.10.2025).
11. Федеральный закон от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковыми такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.10.2025).
12. Постановление Правительства Российской Федерации от 1 октября 2020 г. № 1586 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.10.2025).
13. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.10.2025).

14. Якимов А.Ю. Нормативно-правовая основа перевозки детей автомобильным транспортом // *Безопасность дорожного движения: сборник научных трудов ФКУ «НЦ БДД МВД России» по итогам научно-практической конференции «Наука и практика о обеспечении безопасности дорожного движения: вчера, сегодня, завтра»*. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2020. С. 30-40.

15. Национальный стандарт Российской Федерации ГОСТ Р 58287-2018 «Отличительные знаки и информационное обеспечение транспортных средств пассажирского наземного транспорта, остановочных пунктов и автостанций». Утвержден и введен в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 27 ноября 2018 г. № 1032-ст. // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.10.2025).

16. Постановление Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 398 «Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.10.2025).

17. Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.10.2025).

18. Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. N 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.10.2025).

19. Постановление Правительства Москвы от 14 октября 2013 года № 679-ПП «О Московской административной дорожной инспекции» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.10.2025).

20. Закон города Москвы от 21 ноября 2007 г. № 45 «Кодекс города Москвы об административных правонарушениях» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.10.2025).

21. Постановление Правительства Российской Федерации от 29 июня 2021 г. № 1043 «О федеральном государственном контроле (надзоре) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.10.2025).

22. Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.10.2025).

23. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.10.2025).

24. Абрамов А. У таксистов теперь проверяют не только права, но и «зачетку» // *Комсомольская правда*. № 45 (27693). 25.06.2025.

References

1. Yakimov A.Yu. Subjects of administrative liability established for carriers' failure to comply with the requirements for mandatory insurance of their civil liability and other violations during passenger transportation by road // *Road Safety*. 2025. № 2. P. 44–51.
2. Federal Law dated 14.06.2012 № 67-FZ «On compulsory insurance of civil liability of the carrier for causing harm to the life, health, property of passengers and on the procedure for compensation for such harm caused when transporting passengers by the metro» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.10.2025).
3. Federal Law dated 08.11.2007 № 259-FZ «Charter of road transport and urban land electric transport» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.10.2025).
4. Technical Regulations of the Customs Union «On the safety of wheeled vehicles» (TR CU 018/2011). Approved by the Decision of the Customs Union Commission dated 09.12.2011 № 877 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.10.2025).
5. Federal Law dated 04.05.2011 № 99-FZ «On licensing certain types of activities» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.10.2025).

6. Decree of the Russian Federation dated 07.10.2020 № 1616 «On licensing activities for the transportation of passengers and other persons by buses» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.10.2025).

7. Federal Law dated 13.07.2015 № 220-FZ «On the organization of regular transportation of passengers and baggage by road and urban land electric transport in the Russian Federation and on amending certain legislative acts of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.10.2025).

8. Decree of the Council of Ministers – Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On traffic Rules» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.10.2025).

9. Decree of the Government of the Russian Federation dated 23.09.2020 № 1527 «On approval of the Rules for the organized transportation of a group of children by buses» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.10.2025).

10. Interstate standard GOST 33552-2015 «Buses for transporting children. Technical requirements and test methods». Adopted by the Interstate council for standardization, metrology and certification (minutes № 81-P dated 27.10.2015). It was put into effect on 01.04.2017 by order of the Federal agency for technical regulation and metrology dated 22.06.2016 № 662-st // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.10.2025).

11. Federal Law dated 29.12.2022 № 580-FZ «On the organization of passenger and baggage transportation by passenger taxis in the Russian Federation, on amending certain legislative acts of the Russian Federation and on invalidating certain provisions of legislative acts of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.10.2025).

12. Decree of the Government of the Russian Federation 01.10.2020 № 1586 «On approval of the Rules for the carriage of passengers and baggage by road and urban land electric transport» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.10.2025).

13. Code of Administrative Offenses of the Russian Federation dated 30.12.2001 № 195-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.10.2025).

14. Yakimov A.Yu. Regulatory framework for the transportation of children by road // Road safety: collection of scientific works of Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation» following the results of the scientific and practical conference «Science and practice on ensuring

road safety: yesterday, today, tomorrow». M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2020. P. 30–40.

15. National standard of the Russian Federation GOST R 58287-2018 «Distinctive signs and information support for vehicles of passenger ground transport, stopping points and bus stations». Approved and put into effect by order of the Federal agency for technical regulation and metrology № 1032-st // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.10.2025).

16. Decree of the Government of the Russian Federation dated 30.07.2004 № 398 «On approval of the Regulation on the Federal service for supervision in the field of transport» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.10.2025).

17. Federal Law dated 07.02.2011 № 3-FZ «On the police» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.10.2025).

18. Decree of the President of the Russian Federation dated 15.06.1998 № 711 «On additional measures to ensure road safety» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.10.2025).

19. Decree of the Government of Moscow dated 14.10.2013 № 679-PP «On the Moscow administrative road inspection» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.10.2025).

20. Law of the City of Moscow dated 21.11.2007 № 45 «Code of the City of Moscow on administrative offenses» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.10.2025).

21. Decree of the Government of the Russian Federation dated 29.06.2021 № 1043 «On federal state control (supervision) of road transport, urban land electric transport and road facilities» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.10.2025).

22. Federal Law dated 25.04.2002 № 40-FZ «On compulsory insurance of civil liability of vehicle owners» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.10.2025).

23. Federal Law dated 10.12.1995 № 196-FZ «On road safety» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.10.2025).

24. Abramov A. Taxi drivers are now checking not only their rights, but also the «record» // Komsomolskaya Pravda. № 45(27693). 25.06.2025.

Информация об авторе

А.Ю. Якимов – Заслуженный юрист Российской Федерации, доктор юридических наук, профессор, советник Президента Российской Федерации, член Ассоциации юристов России по вопросам безопасности дорожного движения

Контакты: ул. Люсиновская, д. 27, стр. 3, Москва, Россия, 115093

Information about the author

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

Contacts: ul. Lyusinovskaya, d. 27, str. 3, Moscow, Russia, 115093

Статья поступила в редакцию 17.10.2025; одобрена после рецензирования 24.11.2025; принята к публикации 08.12.2025.

The article was submitted 17.10.2025; approved after reviewing 24.11.2025; accepted for publication 08.12.2025.

РОЛЬ ОБЩЕСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, НАПРАВЛЕННОЙ НА СНИЖЕНИЕ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА (С УЧЕТОМ МЕЖДУНАРОДНОГО ОПЫТА)

Вера Андреевна Ясникова

Научный центр БДД МВД России
viasnikova@mvd.ru

Аннотация. Статья посвящена анализу национальных и международных инициатив, направленных на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма и формирование культуры безопасного поведения у несовершеннолетних. Представлен системный обзор стратегических документов Российской Федерации, определяющих приоритеты государственной политики в сфере безопасности дорожного движения, а также рассмотрена деятельность ключевых детско-юношеских движений, реализующих комплексные образовательные и просветительские программы в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: детский дорожно-транспортный травматизм, профилактика дорожно-транспортных происшествий, безопасность дорожного движения, детско-юношеские движения, ЮИД, Движение Первых, общественные организации

Для цитирования: Ясникова В.А. Роль общественных организаций в деятельности, направленной на снижение детского дорожно-транспортного травматизма (с учетом международного опыта) // Безопасность дорожного движения. 2025. № 4. С. 58–62.

Original article

SAFE INFRASTRUCTURE AS A FACTOR IN REDUCING CHILD ROAD TRAFFIC INJURIES (TAKING INTO ACCOUNT INTERNATIONAL EXPERIENCE)

Vera A. Iasnikova

Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
viasnikova@mvd.ru

Abstract. This article analyzes national and international initiatives aimed at preventing child road traffic injuries and fostering a culture of safe behavior among minors. It provides a systematic overview of the Russian Federation's strategic documents defining state policy priorities in road safety and examines the activities of key youth movements implementing comprehensive educational and awareness-raising programs in the area of road safety.

Keywords: child road traffic injuries, accident prevention, road safety, children's and youth movements, Young Traffic Inspectors, the Movement of the First, public organizations

For citation: Iasnikova V.A. The role of public organizations in activities aimed at reducing child road traffic injuries (taking into account international experience) // Road Safety. 2025. № 4. P. 58–62.

Высокий уровень детского дорожно-транспортного травматизма (далее – ДДТТ) представляет собой одну из наиболее острых проблем современного общества.

Уязвимость детей как участников дорожного движения, обусловленная их психофизиологическими особенностями, диктует необходимость применения комплексных и превентивных мер в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Одной из ключевых причин дорожно-транспортных происшествий является человеческий фактор. По статистике, большая доля дорожно-транспортных происшествий происходит именно из-за ошибок водителей, пешеходов и других участников дорожного движения [1].

Решению данной проблемы призван способствовать международно признанный подход «Безопасная система» (Safe System Approach), который представляет собой комплексную концепцию обеспечения безопасности дорожного движения, базирующуюся на пяти взаимосвязанных компонентах, к которым относятся управление в области обеспечения безопасности дорожного движения, созда-

ние условий для безопасного участника дорожного движения, разработка и применение безопасных транспортных средств, формирование безопасной инфраструктуры, а также совершенствование системы реагирования после дорожно-транспортных происшествий.

По мнению Всемирной организации здравоохранения, в странах, где применяется системный подход к обеспечению безопасности дорожного движения, достигается наибольший прогресс, поскольку при таком подходе приоритетом безопасной мобильности является сохранение жизни и здоровья людей [2].

Актуальность рассматриваемого подхода подтверждается его институциональным закреплением в научных документах стратегического планирования.

В Российской Федерации повышение безопасности дорожного движения рассматривается в качестве одного из приоритетов государственной политики, важного фактора устойчивого социально-экономического и демографического развития [3].

Формирование нормативной правовой основы дорожного движения на международном уровне

и ее имплементация в национальные нормативные правовые акты рассматриваются в качестве одного из ключевых механизмов достижения поставленных целей по снижению смертности на дорогах [4].

В Российской Федерации 14 ноября 2025 года соответствующим Указом Президента Российской Федерации утверждена Стратегия повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года [5].

В данном документе подчеркивается, что дети относятся к основным группам риска среди участников дорожного движения. При этом к числу приоритетных направлений относятся ответственность взрослых за обеспечение безопасности детей при участии в дорожном движении, реализация комплексного подхода к мероприятиям по профилактике ДДТТ, ориентированного на детей, родителей (законных представителей) и педагогических работников, а также повышение заинтересованности родителей (законных представителей) в создании условий безопасного участия детей в дорожном движении.

С 2017 по 2024 год число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, снизилось на 21,2%. Абсолютное большинство случаев гибели детей в дорожно-транспортных происшествиях связано с поведением взрослых. Почти две трети (в 2024 году – 61,4%) погибших в дорожно-транспортных происшествиях детей участвовали в дорожном движении в качестве пассажиров транспортных средств [5].

Реализации направлений по снижению ДДТТ способствует вовлечение в эту деятельность самого широкого круга участников – от государственных органов до общественных организаций.

Неслучайно новая Стратегия повышения безопасности дорожного движения относит к ключевым направлениям в сфере защиты детей развитие форм общественного участия, укрепление роли гражданских институтов, а также повышение привлекательности и функциональной результативности детских и молодежных организаций, работающих в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Современная государственная политика в сфере предупреждения ДДТТ ориентируется на интеграцию механизмов образования с практиками гражданской активности.

В условиях развития институтов гражданского общества особую значимость приобретают общественные объединения и детско-юношеские движения, участвующие в формировании культуры безопасного поведения несовершеннолетних.

В структуре указанных направлений значимое место занимает Всероссийское движение детей и молодежи «Движение Первых», которое имеет своей целью воспитание социально активных, ответственных и осознанных граждан.

Движение Первых действует как общественно-государственная структура, созданная на основании Федерального закона от 14 июля 2022 года № 261-ФЗ «О Российском движении детей и молодежи «Движение Первых».

Законодательно закрепленные приоритетные направления деятельности объединения включают гражданское воспитание, развитие добровольче-

ства, патриотическое и экологическое просвещение, а также формирование культуры здоровья и безопасности.

В рамках данных направлений на федеральном, региональном и муниципальном уровнях реализуются проекты, направленные на профилактику ДДТТ и формирование у школьников устойчивых навыков безопасного поведения в условиях дорожной среды.

Реализация инициатив осуществляется в партнерстве с Министерством просвещения Российской Федерации, Госавтоинспекцией, Российским движением школьников и образовательными организациями, что обеспечивает межведомственный характер деятельности и расширяет охват целевой аудитории.

Особое внимание уделяется практическим формам работы, тематическим сменам, акциям и интерактивным школам. Одной из инициатив в этом направлении является «Школа «Безопасность в движении», функционирующая в разных субъектах Российской Федерации.

Проект «Школа «Безопасность в движении» направлен на повышение уровня знаний детей и подростков о правилах дорожного движения, развитие ответственного отношения к участию в дорожной среде и формирование устойчивых навыков безопасного поведения.

Ключевые задачи проекта включают формирование у школьников представлений о нормах поведения пешеходов, пассажиров и пользователей средств индивидуальной мобильности, развитие практических навыков безопасного передвижения на велосипедах, самокатах и электросамокатах, обучение оказанию первой помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях, профилактику дорожно-транспортного травматизма через игровые, соревновательные и интерактивные методы обучения.

Участники также осваивают базовые навыки оказания помощи пострадавшим при травмах и дорожно-транспортных происшествиях, учатся алгоритмам вызова экстренных служб и безопасного поведения на месте происшествий.

На фоне расширяющейся роли общественных и детско-юношеских движений в формировании культуры безопасного поведения на дорогах одним из наиболее устойчивых форматов профилактической работы с детьми и подростками уже более полувека остается движение Юных инспекторов движения, функционирующее при поддержке Госавтоинспекции и образовательных организаций.

Движение создано в СССР в 1973 году и с момента основания сохранило преемственность целевых установок, последовательно адаптируя формы и методы работы к современным образовательным, технологическим и информационным условиям.

Деятельность ЮИД базируется на принципах формирования активной гражданской позиции у детей и подростков, ранней правовой социализации и практико-ориентированного обучения основам безопасности дорожного движения.

Важным методологическим элементом выступает формат «равный обучает равного», предполагающий передачу знаний и навыков через коммуникацию внутри возрастной группы.

Участники движения не только осваивают правила дорожного движения, но и развивают компетенции межличностного взаимодействия, лидер-

ства, организационного планирования и публичной коммуникации, что позволяет им выполнять как воспитательную, так и просветительскую функции в школьной среде.

Вовлеченность ЮИД в систему непрерывного образования проявляется через его интеграцию во внеурочную деятельность и воспитательные программы образовательных организаций.

Отряды ЮИД функционируют на базе школ, центров дополнительного образования, домов детского творчества и при активном участии родительских комитетов.

Участие в движении способствует повышению правовой культуры школьников, снижению уровня правонарушений среди несовершеннолетних и укреплению профилактической работы по снижению ДДТТ.

Масштаб охвата включает тысячи образовательных организаций по всей стране. На базе движения систематически реализуются обучающие и просветительские конкурсы, акции, региональные и федеральные слеты, включающие патрульные, агитационные и проектные компоненты.

Общественное движение «Юные инспекторы движения» выстроило свою работу вокруг междисциплинарных и возрастно-адаптированных мероприятий, направленных на формирование у детей устойчивых навыков и культуры безопасного поведения на дороге.

Система мероприятий ЮИД объединяет наставничество, просвещение, межрегиональную и международную коммуникацию, профильную и спортивную направленность, что обеспечивает целостное и устойчивое воздействие на детей.

Такой многокомпонентный подход способствует не только адаптации правил дорожного движения в повседневной жизни, но и формированию у детей ответственности, лидерства, патриотизма и осознанного социального поведения – ключевых факторов профилактики дорожно-транспортного травматизма среди несовершеннолетних.

Движение ЮИД реализует комплексную стратегию по формированию культуры безопасного дорожного движения, охватывающую различные аспекты обучения и вовлечения.

Проект «Наставник ЮИД» стимулирует модель «ребенок–ребенку», где старшеклассники передают знания младшим школьникам, используя методические материалы для интерактивного обучения.

Инициативы, такие как «ЮИД в движении», интегрируют изучение правил дорожного движения с познавательными экскурсиями, формируя осознанное отношение к безопасности в повседневной активности.

Проекты «Профессия ЮИД» и «Автомногоборье» способствуют профориентации и развитию практических навыков, включая фигурное вождение и оказание первой помощи.

Федеральные и межгосударственные мероприятия, включая форумы и слеты, укрепляют общественную значимость безопасности дорожного движения и способствуют обмену передовым опытом.

Анализируя деятельность российских общественных объединений, ориентированных на профилактику детского дорожно-транспортного трав-

матизма, следует обратить внимание на то, что в мировом масштабе действует ряд структур, формирующих международную основу молодежного участия в повышении дорожной безопасности.

Одним из наиболее значимых примеров такой деятельности является организация Youth for Road Safety (YOURS), чья работа демонстрирует современный подход к вовлечению молодежи в глобальную повестку безопасности дорожного движения [6].

В 2009 году YOURS официально представлена на первой Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения в Москве, а в 2010 году получила статус официального члена Сотрудничества ООН по безопасности дорожного движения (UNRSC) [7].

Деятельность организации направлена на снижение количества ДТП и минимизацию их последствий, прежде всего среди молодежи как одной из наиболее уязвимых групп участников дорожного движения.

Структура деятельности YOURS включает несколько взаимосвязанных направлений. Ключевое место занимает реализация образовательных программ, направленных на повышение осведомленности молодежи о факторах риска и принципах безопасного поведения на дорогах.

Существенную роль играет исследовательская работа, позволяющая выявлять системные проблемы в сфере безопасности дорожного движения и разрабатывать эффективные решения [8].

Важным элементом является межсекторное сотрудничество. Организация активно взаимодействует с государственными структурами, неправительственными организациями и представителями частного сектора.

YOURS организует масштабные информационные кампании, использующие возможности социальных медиа, интерактивных форматов и молодежных событий.

Кроме того, организация является инициатором международных форумов и конференций, в рамках которых обсуждаются актуальные вызовы в области безопасности дорожного движения, что позволяет выработать важные направления дальнейшей работы.

Существенным вкладом в развитие глобальной образовательной инфраструктуры стала Академия YOURS, представляющая собой платформу дистанционного обучения, содержащую материалы и описание интерактивных занятий по безопасности дорожного движения.

В рамках дистанционного обучения пользователь может освоить программу, состоящую из четырех модулей: глобальная проблема безопасности дорожного движения и молодежь, безопасный системный подход и факторы риска, безопасность дорожного движения и устойчивое развитие, участие молодежи в обеспечении безопасности дорожного движения.

Среди значимых инициатив YOURS выделяется глобальная кампания «Claiming Our Space», направленная на мобилизацию молодежи и сообществ для принятия активной роли в улучшении дорожной инфраструктуры и профилактике ДТП.

Кампания акцентирует внимание на расширении участия молодых людей в процессах, связанных

с проектированием и совершенствованием транспортной среды.

Другим направлением является проект «Youth Road Safety Advocacy», ориентированный на обучение молодежи правовым основам, позволяя молодым лидерам представлять интересы своих сообществ и участвовать в разработке решений по повышению безопасности дорожного движения на глобальном и локальном уровнях.

Наряду с YOURS существенный вклад в развитие системной профилактики ДДТТ вносит международная некоммерческая организация AIP Foundation (Asian Injury Prevention Foundation) [9].

Деятельность AIP Foundation ориентирована на страны Азии с низким и средним уровнем дохода, где высокий уровень мобильности на двухколесном транспорте делает детей, пешеходов и мотоциклистов самыми уязвимыми участниками дорожного движения.

Организация реализует комплексный подход, объединяющий образовательные программы, методические материалы и руководства по мерам в области совершенствования транспортной инфраструктуры, а также поддержку жертв дорожно-транспортных происшествий.

Ключевые направления деятельности AIP Foundation включают образовательные и просветительские программы, направленные на повышение осведомленности о необходимости использования защитных средств и безопасного поведения на дороге.

Особое внимание уделяется популяризации использования шлемов среди детей и взрослых, применения ремней безопасности и формирования навыков безопасного управления транспортными средствами.

В области нормативного регулирования организация взаимодействует с правительствами стран региона, содействуя совершенствованию законодательства, включая нормы об обязательном использовании шлемов и другие меры, направленные на снижение рисков в дорожной среде.

Работа по улучшению инфраструктуры осуществляется в партнерстве с местными органами власти и направлена на создание безопасных зон движения: пешеходных переходов, островков безопасности, улучшенных дорожных указателей и иных элементов инфраструктурной поддержки.

Отдельные направления деятельности связаны с оказанием содействия пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях и их семей, включая реабилитацию и защиту их прав.

Одной из наиболее глобальных инициатив AIP Foundation является программа «Шлемы для детей» [10], ориентированная на распространение качественных защитных шлемов и обучение школьников, педагогов и родителей основам безопасного поведения на дороге.

Эффективность программы обусловлена особыми условиями транспортной системы развивающихся стран, где мотоциклы составляют значительную долю транспортных средств и связаны с повышенным уровнем травматизма.

Международные исследования подтверждают, что использование шлема снижает риск смерти на 42% и риск тяжелых травм на 69% [10].

В рамках программы организация обеспечивает целевые группы защитными шлемами, проводит информационные кампании, реализует образовательные модули, а также осуществляет подготовку сотрудников полиции и педагогов.

Программа сопровождается научными исследованиями, включая мониторинг и оценку знаний участников до и после ее реализации.

Программа впервые реализована во Вьетнаме. До введения общенационального закона об обязательном ношении шлемов (2006 год) уровень их использования составлял менее 30%, а в ряде городов не превышал 10%. Результаты многолетней деятельности AIP Foundation и партнерских организаций Вьетнама привели к увеличению использования шлемов до 96%.

По оценкам организации, за десятилетие удалось предотвратить около 502 774 дорожно-транспортных происшествий и более 15 000 пострадавших.

Другим значимым направлением деятельности AIP Foundation является программа «Ремни безопасности и детские удерживающие устройства», реализуемая также во Вьетнаме [11].

Программа включает проведение кампаний и мероприятий по повышению осведомленности, семинары для родителей («Защити своих драгоценных детей»), «#3500Lives», «Инициатива по безопасности детей в автомобилях») и сотрудничество со школами в Ханое, Дананге и Хошимине для внедрения информации о правильном использовании детских удерживающих устройств.

Указанные инициативы дополняются программами, направленными на создание безопасных школьных зон и улучшение условий для пешеходов [12].

В рамках проектов «Зоны замедленного движения», «Street Wise», «Идите этим путем» и «Walk Wise» организация внедряет комплекс мер, включающих обучение учащихся и педагогов, информационные кампании для автомобилистов и пешеходов, защиту интересов на уровне органов власти и модификацию дорожной инфраструктуры.

Для оценки эффективности программ используется приложение iRAP Star Rating for Schools, а также проводится анализ поведенческих и образовательных изменений.

Показательным является кейс реализации программы Walk This Way во Вьетнаме. С 2009 года AIP Foundation, первоначально работая под названием Safe Kids Vietnam, внедряет многоуровневый комплекс мероприятий, направленных на повышение безопасности передвижения школьников.

Пилотная безопасная школьная зона с установкой кнопочного светофора привела к значительному росту использования пешеходных переходов (на 32%) и тротуаров (на 34%). Положительные результаты пилотного проекта способствовали внедрению инициативы в 37 школах.

Успех реализации программ также стал основой для разработки проекта «Медленные зоны – безопасные зоны», который фокусируется на снижении скоростного режима транспортных средств вблизи образовательных учреждений.

Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма представляет собой комплексное направление, требующее согласованных усилий государства,

образовательных организаций, институтов гражданского общества и международных партнерств.

Анализ российских стратегических документов, детско-юношеских движений и глобальных инициатив показывает, что устойчивое снижение рисков возможно только при условии системного и многоуровневого подхода, включающего развитие нормативной базы, совершенствование образовательных программ, модернизацию инфраструктуры и повышение активности молодежных сообществ.

Результаты проведенного анализа подтверждают, что особое значение приобретает включение детско-юношеских организаций в системные проекты.

Интеграция национального и международного опыта создает потенциал для формирования целостной и устойчивой модели профилактики, ориентированной на снижение ДДТТ и повышение уровня безопасности дорожного движения в долгосрочной перспективе.

Список источников

1. Прохорова А.М., Гордеева А.Д. Психофизиологические и психологические особенности несовершеннолетних участников дорожного движения. Психология и право. 15(1). С. 88–104. 2025. <https://doi.org/10.17759/psylaw.2025150107>.
2. Гордеева А.Д., Гусева А.А. Стратегическое планирование и правовое регулирование деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения в Бразилии // Безопасность дорожного движения. 2024. № 2. С. 64–70.
3. Прохорова А.М., Гордеева А.Д. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма как элемент государственной политики Российской Федерации в области безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2025. № 2. С. 11–14.
4. Митрошин Д.В. Формирование международной нормативной правовой основы организации и осуществления дорожного движения (состояние, проблемы, перспективы) // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 54–59.
5. Указ Президента РФ от 14 ноября 2025 г. № 841 «Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 21.10.2025).
6. URL: <https://www.youthforroadsafety.org/> (дата обращения: 21.10.2025).
7. URL: <https://www.youthforroadsafety.org/> (дата обращения: 21.10.2025).
8. Гордеева А.Д., Ясникова В.А. Деятельность международных организаций в области безопасности дорожного

движения: информационный обзор. Том 1. М.: ФКУ «Научный центр БДД МВД России», 2024. 120 с.

9. URL: <https://www.aip-foundation.org/> (дата обращения: 25.10.2025).
10. URL: <https://www.aip-foundation.org/what-we-do/our-issue-areas/#helmets> (дата обращения: 25.10.2025).
11. URL: <https://www.aip-foundation.org/what-we-do/our-issue-areas/#seatbelts-and-child-restraints> (дата обращения: 30.10.2025).
12. URL: <https://www.aip-foundation.org/what-we-do/our-issue-areas/#safe-school-zones-and-pedestrian-safety> (дата обращения: 30.10.2025).

References

1. Prohorova A.M., Gordeeva A.D. Psychophysiological and psychological characteristics of underage road users. Psychology and Law. 15(1). P. 88–104. (In Russ.). 2025. <https://doi.org/10.17759/psylaw.2025150107>.
2. Gordeeva A.D., Guseva A.A. Strategic planning and legal regulation of road safety in Brazil // Road Safety. 2024. № 2. P. 64–70.
3. Prokhorova A.M., Gordeeva A.D. Prevention of child road traffic injuries as an element of the state policy of the Russian Federation in the field of road safety // Road Safety. 2025. № 2. P. 11–14.
4. Mitroshin D.V. Formation of the international normative legal basis for the organization and implementation of road traffic (state, problems, prospects) // Road Safety. 2023. № 2. P. 54–59.
5. Decree of the President of the Russian Federation dated 14.11.2025 № 841 «On approval of the Strategy for improving road safety in the Russian Federation for the period up to 2030 and for the future up to 2036» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 21.10.2025).
6. URL: <https://www.youthforroadsafety.org/> (date of access: 21.10.2025).
7. URL: <https://www.youthforroadsafety.org/> (date of access: 21.10.2025).
8. Gordeeva A.D., Iasnikova V.A. Activities of international organizations in the field of road safety: an information review. Vol. 1. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation».
9. URL: <https://www.aip-foundation.org/> (date of access: 25.10.2025).
10. URL: <https://www.aip-foundation.org/what-we-do/our-issue-areas/#helmets> (date of access: 25.10.2025).
11. URL: <https://www.aip-foundation.org/what-we-do/our-issue-areas/#seatbelts-and-child-restraints> (date of access: 30.10.2025).
12. URL: <https://www.aip-foundation.org/what-we-do/our-issue-areas/#safe-school-zones-and-pedestrian-safety> (date of access: 30.10.2025).

Информация об авторе

В.А. Ясникова – старший научный сотрудник отдела обеспечения научной и редакционно-издательской деятельности Научного центра БДД МВД России

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

Information about the author

V.A. Iasnikova – Senior Researcher of the Department for Support of Scientific, Editorial and Publishing Activities of the Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

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

Статья поступила в редакцию 13.10.2025; одобрена после рецензирования 17.11.2025; принята к публикации 08.12.2025. The article was submitted 13.10.2025; approved after reviewing 17.11.2025; accepted for publication 08.12.2025.