

Н.В. Амелин,
заместитель начальника отдела
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ДОПУСКА К УПРАВЛЕНИЮ МОТОТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ

Аннотация

Статья посвящена анализу состояния безопасности дорожного движения, проблемам допуска к управлению мототранспортными средствами в Российской Федерации и зарубежному опыту приема экзаменов. Описываются условия, необходимые для предоставления права на управление мототранспортными средствами в разных странах, рассматриваются этапы, содержание экзаменов и критерии оценки знаний и навыков кандидатов в водители, в том числе их отличия от требований, предусмотренных российским законодательством, а также представлены предложения по совершенствованию допуска к управлению мототранспортными средствами.

Ключевые слова: право на управление транспортными средствами, категории, подкатегории транспортных средств, мототранспортное средство, теоретический экзамен, практический экзамен.

Повышение безопасности дорожного движения является одним из приоритетных направлений государственной политики. С 2014 по 2019 год количество дорожно-транспортных происшествий¹⁴ с участием мотоциклов снизилось почти в половину, однако по тяжести последствий они находятся на прежнем уровне. С учетом этого водители мотоциклов и их пассажиры входят в число участников дорожного движения с высоким риском смертельного исхода или получения травм в результате аварии.

По вине водителей мототранспортных средств в 2019 году было совершено 4438 ДТП, в результате которых 515 человек погибло и 4780 ранены. Данные статистики демонстрируют постепенное снижение основных показателей аварийности с участием водителей мототранспортных средств за последние 5 лет. Исключением является 2018 год: по сравнению с 2017 годом количество ДТП увеличилось на 5,1 %, число погибших – на 5,8 %, раненых – на 4 %.

¹⁴ Далее – ДТП.

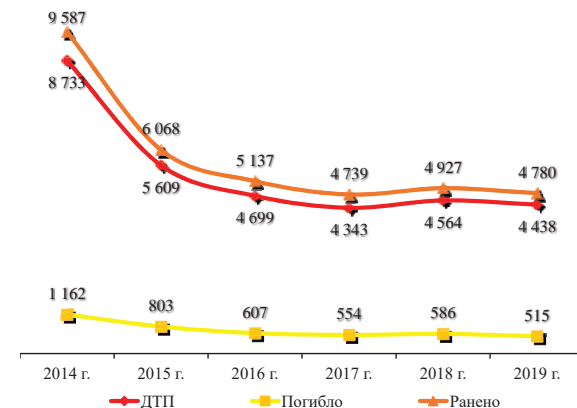


Рис. 1. Количество ДТП и число пострадавших из-за нарушения правил дорожного движения водителями мотоциклов

Вместе с тем необходимо отметить, что удельный вес ДТП по вине водителей мотоциклов в 2018 году от общего количества составляет 3,1 %, однако доля числа погибших в них – 3,8 %. Если говорить о последствиях указанных ДТП, то в каждом из них хотя бы один человек получил ранение, а каждое восьмое унесло жизнь одного из участников. Основной причиной ДТП, помимо нарушения правил дорожного движения, является отсутствие у водителей навыков управления мототранспортными средствами в условиях дорожного движения, которые в настоящее время при проведении экзамена не проверяются.

Это свидетельствует о необходимости совершенствования системы допуска к управлению мототранспортными средствами. Внесенными в законодательство в 2013 году изменениями, касающимися допуска к управлению указанными ТС, введены дополнительные категории и подкатегории мототранспортных средств: категория «М» – мопеды и легкие квадрициклы с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания, не превышающим 50 см³; подкатегория «А1» – мотоциклы с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания не более 125 см³ и максимальной мощностью, не превышающей 11 кВт; подкатегория «В1» – трициклы и квадрициклы (с мотоциклетным типом руля) [1].

Также изменения коснулись примерных программ профессиональной подготовки водителей ТС и Правил проведения экзаменов на право управления транспортными средствами¹⁵ в части, касающейся испытательных упражнений.

¹⁵ Далее – Правила.

Правилами установлено, что для лиц, желающих получить право на управление мототранспортными средствами, проводятся теоретический экзамен и экзамен по первоначальным навыкам управления ТС.

Теоретический экзамен проводится по комплекту экзаменационных билетов для категорий «А», «В», «М» и подкатегорий «А1», «В1» и рассчитан как на проверку знаний кандидата в водители, касающихся мототранспортных средств, так и ТС категории «В». В комплекте присутствуют вопросы, касающиеся автотранспорта, и рисунки, изображающие салон легкового автомобиля, что, по нашему мнению, является лишним.

Практический экзамен по первоначальным навыкам управления мототранспортом проводится на автодромах, в том числе автоматизированных, и на закрытых площадках. При получении положительной оценки за данный экзамен кандидату в водители выдается водительское удостоверение [2]. Проверка навыков управления мотоциклом в реальных дорожных условиях по аналогии с экзаменами на получение права на управления иными ТС не проводится. То есть к участию в дорожном движении допускается частично подготовленный водитель, имеющий только теоретические знания и первоначальные навыки управления мотоциклом, и, как он поведет себя в условиях реального дорожного движения, неизвестно.

Усугубляется это тем, что на практическом экзамене используются ТС соответствующих категорий или подкатегорий с соблюдением минимальных критериев для категорий (подкатегорий) ТС по разрешенной максимальной массе. И если для категории «М» и подкатегории «А1» разница в возможной мощности двигателя ТС, которым можно управлять после получения водительского удостоверения, и тем, на котором кандидат в водители сдавал практический экзамен, незначительна, то для категории «А» мощность двигателя может быть выше более чем в 9 раз.

Зарубежный опыт подготовки водителей свидетельствует о том, что в топ рейтинга стран с наименьшим уровнем смертности на дорогах входит большое количество европейских государств, в которых используется принцип поэтапного получения права на управление мототранспортными средствами: «А1», «А2», «А». Право на управление мотоциклом так же, как и в Российской Федерации, можно получить только после завершения соответствующей подготовки, успешной сдачи теоретического и практического экзаменов. Однако теоретический экзамен направлен на проверку знаний, касающихся в основном мототранспортных средств, и состоит из базового (общие вопросы ко всем категориям ТС) и специального блоков (для конкретной категории ТС).

В зарубежной практике проведения практического экзамена применяется принцип последовательной проверки знаний и навыков кандидата в

водители. Сначала проверяется знание им технического состояния ТС, далее – первоначальные навыки управления ТС и навыки управления мототранспортными средствами в условиях дорожного движения, в завершающей части экзамена оцениваются навыки самостоятельного управления мотоциклом, способность принимать решения и выбирать маршрут движения.

Практический экзамен проводится на ТС, имеющих средние значения критериев мощности и объема двигателя для категорий и подкатегорий мототранспортных средств.

Перед практическим экзаменом проверяется наличие у кандидата в водители защитной экипировки, которая должна включать мотошлем, мотоперчатки, высокие ботинки, брюки и куртку из плотной ткани. При отсутствии такой экипировки кандидат в водители до экзамена не допускается. Непосредственно перед экзаменом проводится проверка знаний, касающихся технического состояния ТС в части, имеющей отношение к безопасности дорожного движения.

Далее на закрытых от движения площадках или в местах с минимальным движением транспорта проверяются первоначальные навыки управления мотоциклом с помощью испытательных упражнений. Помимо первоначальных навыков особое внимание уделяется способности управления мотоциклом на высокой скорости и навыкам экстренного торможения.

После выполнения испытательных упражнений кандидат в водители допускается к следующему этапу практического экзамена в условиях дорожного движения.

Этот этап начинается с того, что экзаменатор на другом ТС (в основном на автомобиле, однако возможно и на мотоцикле) начинает движение, а кандидат в водители следует за ним на учебном мотоцикле. Экзаменатор оценивает, адаптирован ли кандидат к реальным условиям дорожного движения и его готовность к выполнению определенных маневров и действий. На экзамене обязательным является выполнение обгона. В связи с тем, что данный маневр считается самым опасным, роль обгоняемого выполняет ТС, управляемое экзаменатором. После совершения маневра «обгон» экзаменатор следует за кандидатом в водители, продолжая подавать команды по радиосвязи и оценивать их выполнение.

Экзаменационный маршрут должен пролегать как по населенным пунктам, так и по автомагистрали. Медленное движение на экзамене не допускается, кандидат должен продемонстрировать свои навыки управления мотоциклом на различных скоростях, в том числе на максимально разрешенных [3].

Таким образом, на дорогу выпускается настоящий водитель, у которого проверены все знания и навыки, необходимые для самостоятельного управления мотоциклом.

Полагаем, что данный положительный зарубежный опыт следует применить и в российском законодательстве.

Так, для поэтапного допуска к управлению мототранспортными средствами необходимо: введение подкатегории «А2» – двухколесное ТС с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания не менее 400 см³ или максимальной мощностью не менее 20 кВт; изменение критериев к ТС категории «А» – двухколесное ТС с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания не менее 600 см³ или максимальной мощностью не менее 50 кВт; установление минимального возраста для лиц, желающих получить право на управление ТС подкатегории «А2», – 18 лет, а для категории «А» – 24 года, но при наличии двухлетнего стажа управления ТС подкатегории «А2» предусмотреть его снижение до 20 лет.

Для допуска к практическому экзамену необходимо ввести требование об обязательном наличии у кандидата в водители дополнительной защитной экипировки: мотоциклетных перчаток, брюк и куртки из плотной ткани, высоких ботинок, жилета-накидки с полосами световозвращающего материала.

Практический экзамен следует проводить на мототранспортных средствах, имеющих средние значения критериев мощности, скорости и объема двигателя для данных категорий (подкатегорий). При проверке первоначальных навыков кандидата в водители необходимо оценивать его умение управлять мотоциклом на скорости не менее 50 км/ч, а главное в условиях реального дорожного движения, экстренно останавливаться, действовать в соответствии с дорожной ситуацией, соблюдать скоростной режим, интервал и дистанцию, совершать маневры, особенно обгон, контролировать дорожную обстановку и своевременно реагировать на ее изменение, в том числе прогнозировать возможное развитие опасной ситуации, самостоятельно выбирать маршрут движения.

Введение вышеперечисленных изменений, по нашему мнению, приведет к совершенствованию навыков водителей, необходимых для управления мототранспортными средствами в условиях реального дорожного движения, и улучшит показатели состояния безопасности дорожного движения.

Список использованной литературы

1. Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ, 11.12.1995, № 50, ст. 4873.
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 24.03.2014 № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» // Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 44, ст. 6063.
3. Федеральный закон о водительских удостоверениях (FSG) Республики Австрия BGBl. I №. 120/1997.

УДК 343.2/7.

Д.К. Амирова,
старший преподаватель кафедры уголовного права
ФГКОУ ВО «Казанский юридический институт МВД России»,
кандидат юридических наук, доцент

Ю.А. Никифоров,
слушатель факультета подготовки специалистов
по программам высшего образования
ФГКОУ ВО «Казанский юридический институт МВД России»

К ВОПРОСУ О ЮРИДИЧЕСКОЙ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ КОНФИСКАЦИИ ИМУЩЕСТВА В КАЧЕСТВЕ ИНОЙ МЕРЫ УГОЛОВНО-ПРАВОВОГО ХАРАКТЕРА ЗА СОВЕРШЕНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ СТ. 264–264¹ УК РФ

Аннотация

В статье рассматриваются вопросы, связанные с целесообразностью применения института конфискации имущества за совершение преступлений, предусмотренных ст. 264–264¹ УК РФ. Авторы указывают на проблемные участки применения данной меры уголовно-правового характера, предлагают пути их разрешения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, транспортные преступления, преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, конфискация, безвозмездное изъятие.

Приоритетная задача законодательства в области безопасности дорожного движения – регулирование общественных отношений в данной сфере. Одной из составляющих повышения безопасности дорожного движения является установление адекватных мер ответственности за нарушение правил дорожного движения, реализация которых позволит сократить демографический и социально-экономический ущерб от дорожно-транспортных происшествий.

До настоящего времени дискуссионным остается вопрос о возможности применения конфискации имущества (транспортного средства) в качестве иной меры уголовно-правового характера за совершение преступлений, предусмотренных ст. 264–264¹ Уголовного кодекса Российской Феде-