

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ КАЗЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Сборник научных трудов
Выпуск 19

Под общей редакцией *Д.В. Митрошина*

Москва
2020

А.Ю. Якимов,

советник Президента

Российского союза автостраховщиков

по вопросам безопасности дорожного движения,

доктор юридических наук, профессор,

заслуженный юрист Российской Федерации

Рекомендовано к опубликованию

редакционно-издательским советом ФКУ «НЦ БДД МВД России»

Редакционная коллегия:

А.М. Прохорова, А.Д. Гордеева, А.Д. Дымберов,

Н.М. Кузнецова, С.А. Сторожев

СИСТЕМАТИЗАЦИЯ СОВОКУПНОСТИ ОГРАНИЧЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С УЧАСТИЕМ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ НЕКОТОРЫХ РАЗНОВИДНОСТЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Аннотация

Статья посвящена рассмотрению вопросов систематизации совокупности ограничений, связанных с участием в дорожном движении некоторых разновидностей транспортных средств. На основе анализа положений Правил дорожного движения и иных нормативных правовых актов исследуется совокупность установленных ограничений. Выявляются имеющиеся недостатки правового регулирования организации и осуществления дорожного движения. С учетом полученных результатов формулируются предложения по совершенствованию Правил дорожного движения.

Ключевые слова: дорожное движение, ограничения, связанные с участием в дорожном движении, организация и осуществление дорожного движения, Правила дорожного движения, преимущества, связанные с участием в дорожном движении, разновидности транспортных средств.

Несколько лет назад в Сборнике трудов ФКУ «НЦ БДД МВД России» была опубликована статья автора настоящей работы, посвященная рассмотрению вопросов правового регулирования статусов отдельных разновидностей механических транспортных средств, участвующих в дорожном движении [1].

В той статье по результатам исследования положений Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090¹, и органично дополняющих их нормативных документов были проанализированы предусмотренные преимущества, связанные с участием в дорожном движении определенных разновидно-

¹ Далее – ПДД РФ.

Безопасность дорожного движения: сборник научных трудов, выпуск 19. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2020. – 240 с.

В сборнике представлены материалы, в которых содержатся результаты научных исследований в области обеспечения безопасности дорожного движения, зарубежный опыт, определены дальнейшие перспективы развития научных идей в этом направлении.

Предназначен для ведущих ученых и экспертов в области безопасности дорожного движения, представителей общественных объединений и организаций, практических сотрудников и всех тех, кто профессионально занимается проблемами безопасности дорожного движения.

ISBN 978-5-9908805-4-2

© ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2020

стей транспортных средств, выступающих в качестве основных объектов дорожного движения, установленные ограничения, а также требования, предъявляемые к указанным транспортным средствам.

Спустя некоторое время в другом Сборнике трудов ФКУ «НЦ БДД МВД России» увидела свет статья, в которой были более детально рассмотрены преимущества, связанные с участием в дорожном движении некоторых разновидностей транспортных средств [2].

Следует иметь в виду, что наличие отдельных ограничений, связанных с участием в указанном движении одних разновидностей транспортных средств, в значительной мере соотносится с наличием преимуществ, которые имеют другие разновидности транспортных средств. Это вытекает из содержания соответствующих положений ПДД РФ, требований дорожных знаков и разметки.

С учетом того, что различные ограничения отличаются своеобразием, представляется целесообразным специально исследовать совокупность установленных ограничений и систематизировать их, что будет способствовать выявлению имеющихся недостатков существующего механизма правового регулирования организации и осуществления дорожного движения.

Необходимо уточнить, что речь пойдет не об общих ограничениях, распространяющихся на все механические транспортные средства, или об ограничениях, распространяющихся на большинство их разновидностей (тогда исключения из соответствующих перечней разумно рассматривать в виде преимуществ, которые имеются у отдельных разновидностей таких транспортных средств), а об ограничениях, установленных именно для некоторых их разновидностей.

Например, стоянка на краю тротуара, граничащего с проезжей частью, в местах, обозначенных соответствующими дорожными знаками, разрешается только легковым автомобилям, мотоциклам и мопедам (п. 12.2 ПДД РФ).

Следовательно, грузовым автомобилям, автобусам и троллейбусам такая стоянка запрещена, что правомерно считать установленным для них ограничением. Однако, на наш взгляд, исходя из редакции данного пункта, разумно интерпретировать приведенное положение как предоставление определенного преимущества легковым автомобилям, мотоциклам и мопедам.

Как и в ранее опубликованной статье, выделим базовые разновидности транспортных средств, к которым следует отнести легковые автомобили, грузовые автомобили, автобусы, мотоциклы, мопеды, троллейбусы и трамваи [1].

В качестве дополнительных разновидностей будут выступать конкретные «подвиды» указанных транспортных средств, отличающиеся по сво-

ему функциональному назначению, конструктивным особенностям или техническим характеристикам.

Легковые автомобили имеют самые «мягкие» ограничения по скорости движения вне населенных пунктов на автомагистралях (не более 110 км/ч) и остальных дорогах (не более 90 км/ч), что установлено в п. 10.3 ПДД РФ.

Кроме того, в п. 22.9 ПДД РФ установлены ограничения, касающиеся перевозки детей. Перевозка детей в возрасте младше 7 лет в легковом автомобиле, конструкцией которого предусмотрены ремни безопасности либо ремни безопасности и детская удерживающая система ISOFIX, должна осуществляться с использованием детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка.

Что касается перевозки в указанном легковом автомобиле детей в возрасте от 7 до 11 лет (включительно), то она должна осуществляться с использованием указанных детских удерживающих систем (устройств) или ремней безопасности, а на переднем сиденье легкового автомобиля – только с использованием детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка.

Применительно к такой *дополнительной разновидности, как легковые автомобили, буксирующие прицеп*, в п. 10.3 ПДД РФ имеются более строгие ограничения по скорости движения вне населенных пунктов, чем для обычных легковых автомобилей: на автомагистралях – не более 90 км/ч, на остальных дорогах – не более 70 км/ч.

Установлен запрет на перевозку людей не только на грузовом прицепе, но и в прицепе-даче (п. 22.8 ПДД РФ), что имеет отношение к составам транспортных средств, включающим легковые автомобили.

Грузовые автомобили делятся на две *важные разновидности по величине разрешенной максимальной массы* (определение данного термина включено в п. 1.2 ПДД РФ): не более 3,5 т и более 3,5 т.

Это отличие проявляется, в частности, в том, что *грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой не более 3,5 т* имеют такие же «мягкие» ограничения по скорости движения вне населенных пунктов, как и легковые автомобили (п. 10.3 ПДД РФ).

Среди этих грузовых автомобилей выделяется *еще одна разновидность – грузовые автомобили, имеющие разрешенную максимальную массу более 2,5 т*. В п. 9.4 ПДД РФ для данных автомобилей установлено ограничение, касающееся расположения на проезжей части: на любых дорогах, имеющих для движения в данном направлении три полосы и более, занимать крайнюю левую полосу им разрешается только для поворота налево или разворота.

Что касается *грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5 т*, то их максимальная скорость на соответствующих дорогах вне населенных пунктов меньше упомянутой выше скорости на 20 км/ч (п. 10.3 ПДД РФ). Кроме того, согласно п. 16.1 ПДД РФ предусмотрен запрет на движение таких грузовых автомобилей далее второй полосы на автомагистралях.

Для них также установлены некоторые ограничения, касающиеся остановки и стоянки. Так, в соответствии с п. 12.1 ПДД РФ на левой стороне дорог с односторонним движением указанным грузовым автомобилям разрешается лишь остановка для загрузки или разгрузки. Помимо этого, в жилой зоне им запрещается стоянка вне специально выделенных и обозначенных знаками и (или) разметкой мест (п. 17.2 ПДД РФ).

В качестве *дополнительных разновидностей* рассматриваемых грузовых автомобилей следует выделить *тяжеловесные и (или) крупногабаритные автомобили*, а также *автомобили, перевозящие опасные грузы*.

Необходимо обратить внимание на то, что движение тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, а также транспортного средства, перевозящего опасные грузы, осуществляется с учетом требований Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (п. 23.5 ПДД РФ).

Помимо данной отсылочной нормы в ПДД предусмотрены определенные положения, регламентирующие движение указанных транспортных средств. Например, согласно п. 10.4 ПДД РФ им разрешается движение со скоростью, не превышающей скорости, указанной в специальном разрешении, при наличии которого в соответствии с законодательством об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности допускается движение по автомобильным дорогам таких транспортных средств.

Установлены и некоторые ограничения, связанные с расположением на проезжей части. Так, вне населенных пунктов на дорогах с двусторонним движением, имеющих две полосы, транспортное средство, для которого установлено ограничение скорости, а также транспортное средство (состав транспортных средств), имеющее длину, превышающую определенную величину, должны находиться от движущегося впереди транспортного средства на такой дистанции, чтобы обгоняющие транспортные средства могли без помех перестроиться на ранее занимаемую ими полосу (п. 9.11 ПДД РФ).

Однако это требование не действует при движении по участкам дорог, на которых запрещается обгон, а также при интенсивном движении и движении в организованной транспортной колонне (определение данного термина содержится в п. 1.2 ПДД РФ).

Кроме того, в п. 11.6 ПДД РФ предусмотрено, что, в случае если вне населенных пунктов обгон или опережение крупногабаритного транспортного средства затруднены, водитель такого транспортного средства должен принять как можно правее, а при необходимости остановиться, чтобы пропустить следующие за ним транспортные средства.

Данное требование распространяется не только на указанные транспортные средства, двигающиеся с ограниченной скоростью, но и на такую разновидность, как *тихоходные транспортные средства*, а также транспортные средства, двигающиеся со скоростью не более 30 км/ч (п. 11.6 ПДД).

В этой связи целесообразно отметить следующее: термин «тихоходное транспортное средство» в п. 1.2 ПДД РФ отсутствует. Однако, согласно п. 8 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. № 1090², опознавательным знаком «Тихоходное транспортное средство» обозначаются механические транспортные средства, для которых предприятием-изготовителем установлена максимальная скорость не более 30 км/ч.

Следовательно, одновременное упоминание в п. 11.6 ПДД РФ тихоходных транспортных средств и транспортных средств, двигающихся со скоростью не более 30 км/ч, представляется излишним.

Что касается тихоходных транспортных средств, то у них есть *своя дополнительная разновидность*, поскольку без разрешения начальника дистанции пути железной дороги запрещается движение через переезд «тихоходных машин, скорость которых менее 8 км/ч» (п. 15.3 ПДД РФ).

В п. 9.5 ПДД РФ выделяется еще одна *дополнительная разновидность*, которую также можно отнести к группе тихоходных транспортных средств, – транспортные средства, скорость движения которых не должна превышать 40 км/ч или которые по техническим причинам не могут развивать такую скорость.

Для этих транспортных средств установлено ограничение в расположении на проезжей части: они должны двигаться по крайней правой полосе, кроме случаев объезда, обгона или перестроения перед поворотом налево разворотом или остановкой в разрешенных случаях на левой стороне дороги.

Данной нормой корреспондирует положение, содержащееся в п. 16.1 ПДД РФ. Согласно данному пункту на автомагистралях запрещается движение транспортных средств, скорость которых по технической характеристике или их состоянию менее 40 км/ч (а равно тракторов и самоходных машин).

² Далее – основные Положения.

Думается, что введение подобных разновидностей транспортных средств, скорость которых отличается друг от друга на небольшую величину, затрудняет однозначное определение того, на какие разновидности транспортных средств распространяются определенные ограничения.

Следует учесть, что в ПДД РФ содержатся важные положения, касающиеся соблюдения скоростного режима, поскольку запрещается не только превышать максимальную скорость, определенную технической характеристикой транспортного средства, и скорость, указанную на опознавательном знаке «Ограничение скорости», установленном на транспортном средстве, но и создавать помехи другим транспортным средствам, двигаясь без необходимости со слишком малой скоростью (п. 10.5 ПДД РФ).

Дополнительной разновидностью грузовых автомобилей можно считать *грузовые автомобили, перевозящие людей*, которые имеют свои *дополнительные разновидности*. Согласно п. 22.8 ПДД РФ запрещается перевозить людей вне кабины грузового автомобиля (трактора, других самоходных машин), на грузовом прицепе, в прицепе-даче.

Исключение предусмотрено лишь для случаев перевозки людей в кузовах *дополнительных разновидностей грузовых автомобилей – имеющих кузов-фургон или бортовую платформу*. Однако в соответствии с п. 22.2 ПДД РФ в кузове грузового автомобиля с бортовой платформой не допускается перевозка детей.

Проезд в кузове *грузового автомобиля с бортовой платформой, не оборудованной для перевозки людей*, разрешается только лицам, сопровождающим груз или следующим за его получением, причем обязательным является условие их обеспеченности местом для сидения, расположенным ниже уровня бортов (п. 22.5 ПДД РФ).

Необходимо учесть, что в соответствии с п. 10.3 ПДД РФ ограничение по скорости движения вне населенных пунктов грузовых автомобилей, перевозящих людей в кузове, составляет 60 км/ч.

В п. 22.3 ПДД РФ установлено, что число перевозимых людей в кузове грузового автомобиля не должно превышать количества оборудованных для сидения мест. Одновременно важно помнить, что в кузове *буксируемого грузового автомобиля* перевозка людей запрещается (п. 20.2 ПДД РФ).

Перевозка детей в кабине грузового автомобиля, конструкцией которого предусмотрены ремни безопасности либо ремни безопасности и детская удерживающая система ISOFIX, регламентирована в п. 22.9 ПДД РФ.

Что касается перевозки детей в возрасте младше 7 лет, то она должна осуществляться с использованием детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка.

В то же время перевозка детей в возрасте от 7 до 11 лет (включительно) должна осуществляться с использованием указанных детских удерживающих систем (устройств) или ремней безопасности.

Кроме того, следует учитывать, что на различных участках улично-дорожной сети с помощью дорожных знаков, предусмотренных в Приложении 1 к ПДД РФ, устанавливаются конкретные ограничения, касающиеся отдельных разновидностей грузовых автомобилей.

Имеются в виду дорожные знаки 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено», 3.7 «Движение с прицепом запрещено», 3.11 «Ограничение массы», 3.12 «Ограничение массы, приходящейся на ось транспортного средства», 3.13 «Ограничение высоты», 3.14 «Ограничение ширины», 3.15 «Ограничение длины», 3.22 «Обгон грузовым автомобилям запрещен», 3.32 «Движение транспортных средств с опасными грузами запрещено», 3.33 «Движение транспортных средств с взрывчатыми и легковоспламеняющимися грузами запрещено» и другие знаки.

Автобусы (за отдельными исключениями, о которых будет сказано далее) имеют те же ограничения по скорости движения вне населенных пунктов, что и грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 3,5 т (п. 10.3 ПДД РФ).

Выделяется такая *дополнительная разновидность автобусов*, как *маломестные автобусы*. В соответствии с п. 10.3 ПДД РФ им разрешается движение на всех дорогах вне населенных пунктов со скоростью не более 90 км/ч.

Данным пунктом установлено аналогичное ограничение для другой *дополнительной разновидности автобусов – междугородних автобусов*, предназначенных для движения между населенными пунктами.

Еще одной *дополнительной разновидностью автобусов* являются *автобусы, осуществляющие организованные перевозки группы детей* (п. 22.6 ПДД РФ). На них согласно п. 10.3 ПДД РФ распространяются более жесткие ограничения по скорости движения вне населенных пунктов: не более 60 км/ч.

Среди таких автобусов выделяются *школьные автобусы*, являющиеся специализированными транспортными средствами, которые соответствуют установленным законодательством о техническом регулировании требованиям к транспортным средствам для перевозки детей и принадлежат дошкольным образовательным или общеобразовательным организациям (п. 1.2 ПДД РФ).

Для некоторых *дополнительных разновидностей автобусов* предусмотрены иные ограничения. Так, в соответствии с п. 20.2 ПДД РФ в *буксируемом автобусе* запрещается перевозка людей при буксировке на гибкой или жесткой сцепке.

Число перевозимых людей в салоне *автобуса, осуществляющего перевозку на междугородном, горном, туристическом или экскурсионном маршруте, и при организованной перевозке группы детей* не должно превышать количества оборудованных для сидения мест (п. 22.3 ПДД РФ).

Кроме того, важно отметить положение, содержащееся в п. 22.6 ПДД РФ, в котором упомянуты специальные правила организованной перевозки группы детей.

В Правилах организованной перевозки группы детей, утвержденных Правительством Российской Федерации от 17 декабря 2013 г. № 1177, установлено, что указанная перевозка должна осуществляться с использованием ремней безопасности (п. 16).

Мотоциклы имеют ограничения по скорости движения вне населенных пунктов, идентичные тем, которые установлены в п. 10.3 ПДД РФ для легковых автомобилей.

Предусмотрены и ограничения, касающиеся перевозки пассажиров: запрещается перевозить людей вне предусмотренных конструкцией мотоцикла мест для сидения (п. 22.8 ПДД РФ), а также перевозить детей до 12-летнего возраста на заднем сиденье мотоцикла (п. 22.9 ПДД РФ).

Дополнительной разновидностью мотоциклов следует считать *грузовые мотоциклы*. В кузове грузового мотоцикла запрещено перевозить людей (п. 22.8 ПДД РФ).

Еще одной дополнительной разновидностью мотоциклов являются *мотоциклы, участвующие в буксировке*. В п. 20.4 ПДД РФ установлен запрет на буксировку двухколесными мотоциклами без бокового прицепа, а также данных мотоциклов.

В то же время буксировка иными мотоциклами и иных мотоциклов не запрещена. Имеются в виду *двухколесные мотоциклы с боковым прицепом, а также приравненные к ним трициклы и определенные квадрициклы* (п. 1.2 ПДД РФ).

При этом в п. 20.2 ПДД не предусмотрен запрет на перевозку людей на буксируемом двухколесном мотоцикле с боковым прицепом (а равно на трицикле и соответствующем квадрицикле) при буксировке на гибкой или жесткой сцепке. По нашему мнению, указанный пробел следует устранить [3].

Не будет лишним обратить внимание на то, что в Приложении 1 к ПДД РФ имеется дорожный знак 3.5 «Движение мотоциклов запрещено», ограничивающий движение всех мотоциклов.

Мопеды имеют максимальную конструктивную скорость, которая не превышает 50 км/ч, что закреплено в определении, содержащемся в п. 1.2 ПДД РФ (к мопедам приравниваются *квадрициклы, имеющие аналогичные технические характеристики*).

Для мопедов установлен ряд ограничений, связанных с расположением на проезжей части и маневрированием. Так, они должны двигаться по правому краю проезжей части в один ряд (п. 24.7 ПДД РФ). В соответствии с п. 16.1 ПДД РФ на автомагистралях движение мопедов запрещено.

Кроме того, на мопеде запрещается поворачивать налево или разворачиваться на дорогах с трамвайным движением и на дорогах, имеющих более одной полосы для движения в данном направлении (кроме случаев, когда из правой полосы разрешен поворот налево, и за исключением дорог, находящихся в велосипедных зонах), а также пересекать дорогу по пешеходным переходам (п. 24.8 ПДД РФ).

Что касается перевозки людей и грузов, то согласно п. 24.8 ПДД РФ на мопедах запрещено перевозить пассажиров, если это не предусмотрено конструкцией транспортного средства, и детей до 7 лет при отсутствии специально оборудованных для них мест, а равно перевозить груз, который выступает на определенную величину по длине или ширине за габариты, или груз, мешающий управлению.

Одновременно запрещается буксировка мопедов, а также буксировка мопедами (кроме буксировки прицепа, предназначенного для эксплуатации с мопедом) (п. 24.9 ПДД РФ).

Троллейбусы имеют лишь одно ограничение. В соответствии с п. 20.2 ПДД РФ в *буксируемом троллейбусе* запрещается перевозка людей при буксировке на гибкой или жесткой сцепке.

При этом следует отметить, что, например, в Крыму троллейбусы традиционно используются на междугородних маршрутах, в силу чего отсутствие упоминания о них в п. 10.3 ПДД РФ правомерно рассматривать в качестве пробела в правовом регулировании скорости движения вне населенных пунктов.

Трамваи не имеют каких-либо специально установленных ограничений. Будучи рельсовыми транспортными средствами, они ограничены проложенными трамвайными путями.

Своеобразной **дополнительной разновидностью транспортных средств** можно считать **учебные транспортные средства**. Использование по прямому назначению транспортных средств, оборудованных для учебной езды, имеет ряд ограничений. Так, учебная езда запрещается в жилой зоне (п. 17.2 ПДД РФ) и на дорогах, перечень которых объявляется в определенном порядке (п. 21.6 ПДД РФ).

Следует обратить внимание на то, что постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2019 г. № 1734 признано утратившим силу положение, содержавшееся в п. 16.1 ПДД РФ, которое запрещало учебную езду на автомагистрали.

При этом в разделе 10 ПДД РФ специального ограничения скорости движения при использовании учебных транспортных средств в населенных пунктах или вне населенных пунктов не установлено, что, по нашему мнению, можно рассматривать в качестве пробела правового регулирования.

В заключение следует упомянуть о том, что в 2.3.1 ПДД РФ указаны определенные ограничения, связанные с техническим состоянием транспортных средств. При этом некоторые из них имеют непосредственное отношение к конкретным разновидностям транспортных средств.

Так, запрещается движение при неисправности рабочей тормозной системы, рулевого управления, сцепного устройства (в составе автопоезда) (это наиболее актуально для грузовых автомобилей, особенно с разрешенной максимальной массой более 3,5 т), негорящих (отсутствующих) фар и задних габаритных огнях в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, недействующем со стороны водителя стеклоочистителе во время дождя или снегопада (последнее не имеет отношения к мопедам и практически ко всем мотоциклам).

Что касается других неисправностей, предусмотренных в приложении к Основным положениям, содержащем Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств, то при их наличии разрешается только следовать к месту стоянки или ремонта, причем с соблюдением необходимых мер предосторожности.

На основании изложенного представляется возможным сформулировать следующие выводы.

В ПДД имеется немало ограничений, установленных для некоторых разновидностей транспортных средств, которые касаются маневрирования и расположения транспортных средств на проезжей части, скорости движения, обгона, движения через железнодорожные пути, по автомагистралям и в жилых зонах, буксировки механических транспортных средств, перевозки людей и грузов, учебной езды.

Наличие определенных недостатков в правовом регулировании рассмотренных ограничений негативно влияет на эффективность организации и осуществления дорожного движения.

Что касается основных направлений оптимизации указанного правового регулирования, то, по нашему убеждению, требуется провести серьезную работу, в рамках которой необходимо:

1) детально проанализировать критерии, позволяющие выделять те или иные разновидности транспортных средств, в том числе на предмет избыточности или недостаточности последних (в отношении избыточности это касается, например, тихоходных транспортных средств и транспортных

средств, скорость которых по технической характеристике или техническому состоянию имеет близкие по величине значения ограничений; в отношении недостаточности – междугородних троллейбусов);

2) откорректировать положения, устанавливающие наличие соответствующих ограничений, с целью ликвидации пробелов и оптимизации правовой основы участия в дорожном движении некоторых разновидностей транспортных средств.

Список использованной литературы

1. Якимов А.Ю. Правовое регулирование статусов отдельных разновидностей транспортных средств, участвующих в дорожном движении, и основные направления его оптимизации // Безопасность дорожного движения: Сборник научных трудов. Выпуск 15. – М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2016.

2. Якимов А.Ю. Преимущества, связанные с участием в дорожном движении, которые установлены для некоторых разновидностей транспортных средств // Безопасность дорожного движения: Сборник научных трудов. Выпуск 17. – М.: ФКУ «НИЦ БДД МВД России», 2018.

3. Якимов А.Ю. Некоторые недостатки нормативной правовой основы организации и осуществления дорожного движения и предложения по совершенствованию правового регулирования указанной деятельности // Административное право и процесс, 2018, № 6.

А.Ю. Якимов,
советник Президента
Российского союза автостраховщиков
по вопросам безопасности дорожного движения,
доктор юридических наук, профессор,
заслуженный юрист Российской Федерации

ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К НЕКОТОРЫМ РАЗНОВИДНОСТЯМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Аннотация

Статья посвящена рассмотрению требований, предъявляемых к некоторым разновидностям транспортных средств. На основе анализа положений Правил дорожного движения Российской Федерации и иных нормативных правовых актов исследуется совокупность установленных требований. Выявляются имеющиеся недостатки правового регулирования организации и осуществления дорожного движения. С учетом полученных результатов формулируются предложения по совершенствованию Правил дорожного движения Российской Федерации.

Ключевые слова: дорожное движение, ограничения, связанные с участием в дорожном движении, организация и осуществление дорожного движения, Правила дорожного движения Российской Федерации, преимущества, связанные с участием в дорожном движении, приоритеты, разновидности транспортных средств, требования, предъявляемые к транспортным средствам.

В сборниках научных трудов ФКУ «НЦ БДД МВД России» содержатся некоторые статьи автора настоящей публикации, посвященные исследованию статусов отдельных разновидностей механических транспортных средств, участвующих в дорожном движении [1], которые включают предусмотренные преимущества, связанные с таким участием [2], в том числе приоритеты, являющиеся важной составной частью механизма правового регулирования организации и осуществления дорожного движения [3], установленные ограничения, органично сочетающиеся с преимуществами (статья входит в данный Сборник), а также требования, предъявляемые к соответствующим транспортным средствам.

Следует иметь в виду, что наличие отдельных требований, предъявляемых к некоторым разновидностям транспортных средств, обусловлено наличием преимуществ, связанных с их участием в дорожном движении,

в том числе приоритетов, наличием ограничений, касающихся участия в указанном движении соответствующих разновидностей транспортных средств, или необходимостью обеспечения безопасности определенных участников дорожного движения, безопасности особых грузов, безопасности дорожного движения либо общественной безопасности.

Это вытекает из содержания положений Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090³, и других нормативных правовых актов, требований дорожных знаков и разметки.

С учетом того, что различные требования отличаются своеобразием, представляется целесообразным проанализировать их в совокупности и осмыслить с позиции системного подхода, что может способствовать подготовке предложений по устранению имеющихся недостатков существующего механизма правового регулирования организации и осуществления дорожного движения.

Необходимо уточнить, что речь пойдет не об общих требованиях, предъявляемых ко всем механическим транспортным средствам, а о требованиях, установленных именно для некоторых их разновидностей.

Отметим, что с учетом принципиальных конструктивных особенностей и основополагающих технических характеристик выделяются следующие базовые разновидности транспортных средств, участвующих в дорожном движении, которые упоминаются в ПДД РФ: легковые автомобили, грузовые автомобили, автобусы, мотоциклы, мопеды, троллейбусы и трамваи [1].

1. Требования к оборудованию некоторых разновидностей транспортных средств.

1.1. Оборудование устройствами для подачи специальных световых и звукового сигналов.

Для получения преимуществ, связанных с наличием возможности водителям транспортных средств отступать от определенных требований, предусмотренных положениями ПДД РФ (разделы 6 (кроме сигналов регулировщика) и 8–18), приложения 1 («Дорожные знаки») и приложения 2 к ПДД РФ («Дорожная разметка и ее характеристики»), такие транспортные средства должны быть *оборудованы проблесковым маячком синего цвета* (п. 3.1 ПДД РФ).

Для получения приоритета (преимущества в движении перед другими транспортными средствами) указанные транспортные средства необходимо

³ Далее – ПДД РФ.

одновременно оборудовать устройством для подачи специального звукового сигнала (пп. 3.1–3.3 ПДД РФ).

Для получения преимуществ, связанных с наличием возможности водителям транспортных средств отступать от отдельных требований, предусмотренных в Правилах (пп. 9.4–9.8 и 16.1) и в приложениях 1 и 2 к ним, при выполнении работ по строительству, ремонту или содержанию дорог, погрузке поврежденных, неисправных и перемещаемых транспортных средств, используемые для выполнения работ транспортные средства должны быть *оборудованы проблесковым маячком желтого или оранжевого цвета* (пп. 3.4 и 3.5 ПДД РФ).

Для обеспечения безопасности определенных участников дорожного движения транспортные средства, осуществляющие сопровождение организованных групп велосипедистов при проведении тренировочных мероприятий на автомобильных дорогах общего пользования, *оборудуются проблесковым маячком желтого или оранжевого цвета* (п. 3.4 ПДД РФ).

1.2. Оборудование другими устройствами.

С учетом ограничений, связанных с перевозкой людей в кузове грузового автомобиля с бортовой платформой (п. 22.2 ПДД РФ), такой автомобиль должен быть *оборудован 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, что закреплено в п. 4 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. № 1090⁴.

Аналогичным образом для проезда лиц, которые сопровождают груз или следуют за его получением, в кузове грузового автомобиля с бортовой платформой, не оборудованной для перевозки людей, необходимо *обеспечить* указанных лиц *местом для сидения*, расположенным ниже уровня бортов (п. 22.5 ПДД РФ).

Согласно п. 24.8 ПДД РФ с учетом ограничений, связанных с перевозкой детей до 7 лет на мопедах, требуется специально *оборудовать* для них *соответствующие места*.

В целях повышения безопасности перевозки детей в легковом автомобиле и в кабине грузового автомобиля важно обратить внимание на ограничения, которые содержатся в п. 22.9 ПДД РФ. Имеется в виду обязательное использование детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка, или ремней безопасности.

⁴ Далее – Основные положения.

Однако в упомянутом пункте ПДД РФ сделана оговорка о том, что это относится только к тем транспортным средствам, «конструкцией которых предусмотрены ремни безопасности либо ремни безопасности и детская удерживающая система ISOFIX».

Несмотря на то, что трудно представить себе грузовые автомобили и тем более легковые автомобили, конструкцией которых не предусмотрены ремни безопасности, подобная оговорка вызывает недоумение.

По нашему убеждению, следует установить жесткое требование, предусматривающее обязательное *оборудование* легковых автомобилей и кабин грузовых автомобилей, используемых для перевозки детей определенного возраста, соответственно *ремнями безопасности и детской удерживающей системой ISOFIX*.

В связи с изложенным уместно указать на то, что для обеспечения безопасности перевозки пассажиров в автобусах, используемых для перевозки в междугородном сообщении, места для сидения должны быть *оборудованы ремнями безопасности* (п. 4.1 Основных положений).

Для обеспечения безопасности дорожного движения автобусы, осуществляющие регулярные перевозки пассажиров в городском сообщении (вступление этого требования в силу с 1 июля 2020 года), в пригородном и междугородном сообщении, и грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 3,5 т должны быть оснащены тахографами.

Согласно ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»⁵ тахографом именуется техническое средство контроля, обеспечивающее регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортного средства, о времени управления транспортным средством и отдыха водителя, транспортного средства, управление которым входит в его обязанности, о режиме труда и отдыха водителя.

Приведенное выше требование вытекает из содержания ст. 20 ФЗ «О безопасности дорожного движения». В п. 1 данной статьи определено, что юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие эксплуатацию транспортных средств, обязаны оснащать их тахографами.

В том же пункте предусмотрено, что категории оснащаемых тахографами транспортных средств, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров, и виды сообщения, в которых осуществляются такие перевозки транспортными средствами указанных категорий, устанавливаются Правительством Российской Федерации.

Соответствующая подзаконная правовая основа представляет собой совокупность нормативных актов, положения которых, по нашему убеждению, нуждаются в гармонизации.

⁵ Далее – ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Так, в Постановлении Правительства Российской Федерации от 23 ноября 2012 г. № 1213 «О требованиях к тахографам, категориях и видах оснащаемых ими транспортных средств, порядке оснащения транспортных средств тахографами, правилах их использования, обслуживания и контроля их работы» предусмотрено, что категории и виды транспортных средств, оснащаемых тахографами, утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации по согласованию с Федеральной службой безопасности Российской Федерации и Министерством внутренних дел Российской Федерации.

На этом основании в приложении № 2 к приказу Министерства транспорта Российской Федерации от 13 февраля 2013 г. № 36 («Категории и виды транспортных средств, оснащаемых тахографами») к таким транспортным средствам отнесены автобусы и грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 3,5 т (с определенными исключениями, касающимися отдельных разновидностей данных транспортных средств).

В то же время в Постановлении Правительства Российской Федерации от 30 марта 2019 г. № 382 «О категориях оснащаемых тахографами транспортных средств, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров, а также видах сообщения, в которых осуществляются такие перевозки транспортными средствами указанных категорий» указано, что имеются в виду автобусы, осуществляющие регулярные перевозки пассажиров в городском сообщении (вступление в силу требования об оснащении тахографами с 1 июля 2020 года), пригородном и междугородном сообщении.

Кроме того, в соответствии с п. 3 ст. 20 ФЗ «О безопасности дорожного движения» физические лица, осуществляющие эксплуатацию грузовых автомобилей, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг (более 3,5 т), и автобусов, обязаны обеспечивать оснащение эксплуатируемых ими транспортных средств тахографами.

В конце декабря 2019 года в ПДД РФ был введен раздел 26, устанавливающий нормы времени управления транспортным средством и отдыха. Согласно примечанию к данному разделу его положения применяются в отношении физических лиц, осуществляющих эксплуатацию грузовых автомобилей, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг (более 3,5 т) и автобусов, причем указанные физические лица по требованию уполномоченных должностных лиц предоставляют им доступ к тахографу.

2. Требования к обозначению некоторых разновидностей транспортных средств.

2.1. Установка опознавательных знаков.

Для обеспечения безопасности дорожного движения в соответствии с п. 8 Основных положений предусмотрена обязательная *установка* различных *опознавательных знаков*.

Это в полной мере относится к двум опознавательным знакам, характеризующим водителей транспортных средств:

«Начинающий водитель» – на механических транспортных средствах (за исключением тракторов, самоходных машин, мотоциклов и мопедов), управляемых водителями, имеющими право на управление указанными транспортными средствами менее 2 лет;

«Глухой водитель» – на механических транспортных средствах, управляемых глухонемыми или глухими водителями.

С учетом наличия ограничений, предусмотренных пп. 9.11 и 11.6 ПДД РФ, требуется установка следующих опознавательных знаков:

«Ограничение скорости» – на механических транспортных средствах в случаях, когда максимальная скорость транспортного средства по технической характеристике ниже определенной в пп. 10.3 и 10.4 ПДД РФ;

«Тихоходное транспортное средство» – на механических транспортных средствах, для которых предприятием-изготовителем установлена максимальная скорость не более 30 км/ч.

Имеются опознавательные знаки, позволяющие получить преимущество, предусмотренное в п. 8.7 ПДД РФ:

«Автопоезд» (в виде трех фонарей оранжевого цвета, расположенных на крыше кабины) – на грузовых автомобилях и колесных тракторах (класса 1,4 т и выше) с прицепами, а также на сочлененных автобусах и троллейбусах;

«Крупногабаритный груз» – на механических транспортных средствах, если груз выступает за габариты транспортного средства на определенную величину, причем в темное время суток и в условиях недостаточной видимости он, кроме того, должен быть обозначен спереди фонарем или световозвращателем белого цвета, сзади – фонарем или световозвращателем красного цвета (п. 23.4 ПДД РФ).

2.2. Установка указателей маршрутов.

Следует иметь в виду, что маршрутные транспортные средства имеют приоритеты и другие преимущества, связанные с участием в дорожном движении, что предусмотрено в ПДД РФ (пп. 12.4, 12.5, 18.1–18.3), а также в приложениях 1 и 2 к ним.

Согласно п. 1.2 ПДД РФ к указанным транспортным средствам относятся автобусы, троллейбусы, трамваи, предназначенные для перевозки по дорогам людей и движущиеся по установленным маршрутам с обозначенными местами остановок.

Таким образом, все маршрутные транспортные средства должны иметь соответствующие обозначения, для чего используются *указатели маршрутов*.

3. Требования к одновременному оборудованию и обозначению некоторых разновидностей транспортных средств.

3.1. Оборудование устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов и нанесение на наружные поверхности специальных цветографических схем.

Для получения приоритета транспортного средства и сопровождаемого им транспортного средства (сопровождаемых транспортных средств) транспортное средство, осуществляющее сопровождение, должно быть не только *оборудовано проблесковыми маячком (маячками) синего и красного цветов*, а также *устройством для подачи специального звукового сигнала*, но и *иметь нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы* (п. 3.2 ПДД РФ).

Для обеспечения безопасности особых грузов транспортные средства организаций федеральной почтовой связи и транспортные средства, перевозящие денежную выручку и (или) ценные грузы, *оборудуются проблесковым маячком бело-лунного цвета, устройством для подачи специального звукового сигнала* (п. 3.6 ПДД РФ), а также *имеют специальные цветографические схемы*: соответственно на боковой поверхности белую диагональную полосу на синем фоне и нанесенные на наружные поверхности цветографические схемы в соответствии с государственным стандартом Российской Федерации (п. 17 Основных положений).

3.2. Оборудование устройствами для подачи специальных световых сигналов и установка опознавательных знаков.

Для получения преимуществ, связанных с наличием возможности водителям крупногабаритных транспортных средств, а также транспортных средств, сопровождающих тяжеловесные и (или) крупногабаритные транспортные средства, отступать от отдельных требований, предусмотренных в приложении 2 к ПДД РФ, соответствующие транспортные средства *оборудуются проблесковым маячком желтого или оранжевого цвета* (пп. 3.4 и 3.5 ПДД РФ), и на них должны быть *установлены различные опознавательные знаки* в соответствии с п. 8 Основных положений.

Прежде всего, имеется в виду опознавательный знак «Длинномерное транспортное средство», устанавливаемый сзади транспортных средств, длина которых с грузом или без груза более 20 м, и автопоездов с двумя и более прицепами.

Таким образом, в пп. 3.4 и 3.5 ПДД РФ не упоминаются водители тяжеловесных транспортных средств, а в п. 8 Основных положений отсутствует опознавательный знак «Тяжеловесный груз», что вызывало определенное недоумение [4].

В настоящее время Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 марта 2020 г. № 341 термины «транспортные средства, перевозящие крупногабаритные и (или) тяжеловесные грузы» заменены терминами «тяжеловесные и (или) крупногабаритные транспортные средства». При этом упомянутый ранее опознавательный знак «Крупногабаритный груз» сохранил.

На наш взгляд заслуживает внимания проработка вопроса о целесообразности введения новых опознавательных знаков: «Тяжеловесное транспортное средство» и «Крупногабаритное транспортное средство» (разумеется, имея в виду наличие опознавательного знака «Длинномерное транспортное средство»).

Следует обратить внимание и на то, что согласно п. 3.4 ПДД РФ *проблесковым маячком желтого или оранжевого цвета оборудуются* также транспортные средства, осуществляющие перевозку взрывчатых, легковоспламеняющихся, радиоактивных веществ и ядовитых веществ высокой степени опасности и сопровождение транспортных средств, перевозящих опасные грузы. Указанные транспортные средства не упоминаются в п. 3.5 ПДД РФ [4].

Данное требование наряду с требованием об обязательной *установке опознавательных знаков «Опасный груз»* спереди и сзади транспортных средств предусмотрено для обеспечения общественной безопасности.

3.3. Оборудование устройствами для подачи специальных световых сигналов, другими устройствами и установка опознавательных знаков.

На основе ограничений, установленных в п. 22.6 ПДД РФ, организованная перевозка группы детей должна осуществляться в автобусе, на котором *установлены опознавательные знаки «Перевозка детей»* в соответствии с ПДД РФ и Правилами организованной перевозки группы детей, утвержденными Правительством Российской Федерации от 17 декабря 2013 г. № 1177⁶.

Автобус необходимо *оборудовать проблесковым маячком желтого или оранжевого цвета* (п. 3.4 ПДД РФ) и установить на нем *опознавательные знаки «Перевозка детей»* (п. 8 Основных положений).

Кроме того, с учетом предусмотренных в п. 16 Правил ограничений автобусы, осуществляющие указанную перевозку, должны быть *оборудованы ремнями безопасности* (п. 3).

В п. 3. Правил содержатся и иные требования к подобным автобусам. Так, его требуется *оснастить тахографом и аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS*.

⁶ Далее – Правила.

Еще одно требование (дата вступления в силу – 1 июля 2020 года) заключается в том, что с года выпуска автобуса должно пройти не более 10 лет. Однако следует иметь в виду, что Минэкономразвития подготовило проект постановления Правительства Российской Федерации, отменяющее данную норму.

В пояснительной записке к этому проекту отмечается, что подобная мера приведет к прекращению деятельности ряда перевозчиков в сфере детского туризма. При этом, по мнению разработчиков, использование автобусов, срок эксплуатации которых не превышает 10 лет, не гарантирует более высокий уровень безопасности перевозок.

3.4. Оборудование другими устройствами и нанесение на наружные поверхности специальных цветографических схем.

Для получения преимуществ, связанных с наличием возможности водителям транспортных средств, используемых в качестве легкового такси, отступать от отдельных требований, предусмотренных ПДД РФ (пп. 12.4, 12.5, и 18.2), в приложениях 1 и 2 к ним, эти транспортные средства должны быть оборудованы таксометром, иметь на кузове (боковых поверхностях кузова) цветографическую схему, представляющую собой композицию из квадратов контрастного цвета, расположенных в шахматном порядке, и на крыше – опознавательный фонарь оранжевого цвета (п. 51 Основных положений).

3.5. Оборудование другими устройствами и установка опознавательных знаков.

Для обеспечения безопасности дорожного движения и с учетом ограничений, установленных в пп. 17.2 и 21.6 ПДД РФ, согласно п. 21.5 ПДД РФ механическое транспортное средство, на котором проводится обучение, должно быть оборудовано в соответствии с п. 5 Основных положений и иметь опознавательные знаки «Учебное транспортное средство» (п. 8 Основных положений).

Речь идет об оборудовании транспортного средства дополнительными педалями привода сцепления (кроме транспортных средств с автоматической трансмиссией) и тормоза, зеркалом заднего вида для лица, обучающего вождению.

4. Требования к техническому состоянию некоторых разновидностей транспортных средств.

С учетом ограничений, предусмотренных в п. 2.3.1 ПДД РФ, в Приложении к Основным положениям содержится Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств.

В указанном перечне имеются требования к тормозным системам, рулевому управлению, внешним световым приборам, стеклоочистителям и

стеклоомывателям ветрового стекла, колесам и шинам, двигателю и прочим элементам конструкции конкретных разновидностей транспортных средств.

В настоящей статье мы не будем останавливаться на этих требованиях, поскольку с учетом наличия других нормативных правовых актов (в том числе международных) они требуют специального рассмотрения.

Список использованной литературы

1. Якимов А.Ю. Правовое регулирование статусов отдельных разновидностей транспортных средств, участвующих в дорожном движении, и основные направления его оптимизации // Безопасность дорожного движения: Сборник научных трудов. Выпуск 15. – М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2016.
2. Якимов А.Ю. Преимущества, связанные с участием в дорожном движении, которые установлены для некоторых разновидностей транспортных средств // Безопасность дорожного движения: Сборник научных трудов. Выпуск 17. – М.: ФКУ «НИЦ БДД МВД России», 2018.
3. Якимов А.Ю. Систематизация совокупности приоритетов, являющейся важной частью механизма правового регулирования организации и осуществления дорожного движения // Безопасность дорожного движения: Сборник научных трудов. Выпуск 18. – М.: ФКУ «НИЦ БДД МВД России», 2019.
4. Якимов А.Ю. Некоторые недостатки нормативной правовой основы организации и осуществления дорожного движения и предложения по совершенствованию правового регулирования указанной деятельности // Административное право и процесс, 2018, № 6.

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

Д.А. Тарасенков,
научный сотрудник
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СРЕДСТВ АВИАЦИИ В ЦЕЛЯХ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ НАДЗОРА ЗА ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

Аннотация

В статье раскрыт вопрос использования Госавтоинспекцией средств авиации при осуществлении надзора за дорожным движением, а также высказано мнение о возможности и необходимости их дальнейшего применения.

Ключевые слова: средства авиации, вертолет, дирижабль, аэростат, надзор за дорожным движением, административное правонарушение.

Одной из составляющих ежегодных социально-экономических потерь в России являются расходы, возникающие в результате дорожно-транспортных происшествий⁷. Экономические потери, связанные только с травматизмом в результате ДТП, оцениваются сотнями тысяч жертв за год. Согласно статистическим данным за 2019 год, в ДТП погибло 16981 человек и 210877 человек получили ранения, при этом в 2018 году погибло 18214 человек и 214853 ранены [1]. Таким образом, в 2019 году количество погибших и раненых уменьшилось на 1233 и 3976 человек соответственно.

По данным Российского Союза Автостраховщиков, материальный ущерб от ДТП в России составляет 2,5 % от валового внутреннего продукта [2].

Согласно ст. 3 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» одним из основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения является приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности. Вместе с тем в соответствии со ст. 5 данного закона одним из основных направлений обеспечения безопасности дорожного движения является осуществление федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения. При надзоре за

дорожным движением могут использоваться средства авиации (вертолеты, дирижабли, аэростаты, беспилотные летательные аппараты и др.) [4].

Раньше службой Госавтоинспекции использовались вертолеты, дирижабли, аэростаты [5], а в настоящее время – беспилотные летательные аппараты. Но, так как применение беспилотных летательных аппаратов находится в начале своего развития, можно сказать, на стадии экспериментального применения [10], в статье мы остановимся на особенностях использования вертолетов, дирижаблей и аэростатов [11].

Вертолеты не нуждаются в специальных аэродромах и способны варьировать скорость полета в очень широком диапазоне, а также зависеть в воздухе [7]. Вертолет имеет возможность осуществить посадку на малую площадь либо непосредственно на проезжую часть, а также поддерживать стабильную радиосвязь на большом расстоянии.

Еще в 80-е годы XX века при надзоре за дорожным движением широко использовалось вертолетное патрулирование. Ярким примером служит Тюменская область. По договору с областным Управлением внутренних дел Тобольский авиаотряд выделял отделу ГАИ вертолет МИ-2. В структуре Госавтоинспекции имелся взвод вертолетного патрулирования. Экипаж вертолета, в состав которого входил сотрудник взвода, работал в паре с экипажем патрульного автомобиля.

В основном вертолетное патрулирование велось на автомобильных дорогах республиканского значения (ныне – федеральные трассы) – Тобольском, Ялуторовском, Московском, Червишевском трактах (рис 1).



Рис. 1. Применение вертолета для патрулирования автомобильной дороги

⁷ Далее – ДТП.

Экипажем вертолета выявлялись такие грубые нарушения правил дорожного движения, как значительное превышение установленной скорости движения, нарушение правил обгона. Обнаружив автомобиль-нарушитель, инспектор, находящийся в кабине вертолета, по радию передавал экипажу патрульного автомобиля данные о транспортном средстве, а также с помощью громкоговорящего устройства подавал нарушителю команду остановиться.

Определение скорости движущегося автомобиля производилось путем замера времени прохождения им специально размеченных на дорогах контрольных участков при помощи секундомера.

Присутствие вертолета ГАИ с соответствующими цветографическими схемами и наличие на дорогах щитов с информацией – «Трасса патрулируется вертолетом ГАИ» дисциплинировало водителей.

На всех патрулируемых направлениях были определены места возможной посадки вертолета. Такая необходимость возникала иногда в случаях совершения на трассе ДТП, использования вертолета для проведения поисковых мероприятий и т.д.

Вертолет применялся также для сопровождения на дорогах кортежей руководителей высшего уровня, выявления и пресечения фактов использования государственного автотранспорта (автотранспорт юридических лиц) не по назначению [8].

Кроме того, вертолетный взвод использовался для пресечения мототулиганства в городах и населенных пунктах.

Главным Управлением ГАИ МВД СССР была установлена периодическая отчетность о результатах использования вертолета, при этом в содержание отчета входили анализ аварийности на обслуживаемой вертолетным взводом территории и информация об эффективности использования вертолетов ГАИ по регионам страны. Это мероприятие способствовало повышению ответственности за результаты работы в данном направлении и стимулировало поиск путей дальнейшего ее совершенствования.

Положительный факт применения вертолетов заключается в том, что с высоты нескольких сотен метров в движении есть возможность отслеживать дорожно-транспортную ситуацию (затруднения в движении транспорта, ДТП и т.д.), передавать изображение в режиме онлайн на наземный пункт управления, при этом радиус охвата территории может быть около 100 км. Вертолет может сопровождать нарушителя до того момента, пока инспектор не произведет остановку транспортного средства.

Большим недостатком вертолета является объем затрачиваемых финансовых вложений на содержание вертолетного расчета и его эксплуатацию.

Что касается дирижаблей, то «новая» эра дирижаблестроения в России началась в 1994 году благодаря аппаратам А. Кирилина, который по заказу Минобороны России создал дирижабль «Аэростатика-01», затем «Аэростатика-02», появление которого на авиасалоне МАКС-95 стало заметным событием в мире авиации (рис. 2).



Рис. 2. Дирижабль «Аэростатика-02»

Отметим, что дирижабли выгодно использовать, поскольку они не требуют больших финансовых затрат, при этом могут перевозить грузы.

Дирижабль обладает некоторыми неоспоримыми преимуществами перед вертолетом: его эксплуатация обходится примерно в пять раз дешевле; дирижабль намного безопаснее даже самой надежной винтокрылой машины: при утечке гелия из корпуса дирижабля его падение происходит достаточно медленно; ему не требуется аэродром (посадочная площадка) – для парковки используются специальные мачты, к которым привязывают аппарат; дирижабль практически бесшумен, что очень важно в условиях круглосуточного патрулирования.

В настоящее время аэростаты применяются Госавтоинспекцией совместно с Росгвардией в целях осуществления надзора за дорожным движением (рис. 3) в Республике Адыгея, Новосибирской и Свердловской областях.



Рис. 3. Аэростат с системой высотного видеонаблюдения

К аэростату на специальной платформе (подвесе) прикрепляется профессиональная фотовидеокамера, позволяющая вести наблюдение под разными углами обзора и имеющая многократный «зум». Камера может фиксировать государственный регистрационный знак транспортного средства, водитель которого нарушил правила дорожного движения, в том числе ночью. Видеосигнал с камеры поступает на передвижной пункт управления, после чего информация передается ближайшему экипажу ДПС, который осуществляет административные процедуры исходя из характера выявленного правонарушения (остановка транспортного средства, применение мер административного воздействия в соответствии с законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях, выезд на место дорожно-транспортного происшествия).

Статистика использования аэростатов в Самарской области показывает, что за три дня работы аэростата привлечены к ответственности пять водителей, совершивших административное правонарушение по ч. 4 ст. 12.15 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. В данном регионе аэростаты используются также для профилактики других грубых правонарушений.

Отметим, что в период с 2002 по 2004 год Госавтоинспекция использовала в своей работе дирижабли и аэростаты в Московском регионе. Летательные аппараты поднимали над Москвой и с их помощью следили за дорожной обстановкой.

Порядок применения средств авиации, формы и методы их использования в целях реализации возлагаемых на Госавтоинспекцию функций определяются организационно-распорядительными документами Министерства внутренних дел Российской Федерации, а также совместными приказами с федеральными органами исполнительной власти в зависимости от выполняемых конкретных задач.

Средства авиации, применяемые в целях осуществления надзора за дорожным движением, повышают уровень безопасности, контролируя объекты и людей на определенных территориях. Аэростаты и дирижабли патрулируют города и междугородные трассы во время проведения масштабных мероприятий, а с помощью вертолета имеется возможность при необходимости за достаточно короткое время доставить сотрудников ДПС в труднодоступные места.

На наш взгляд, применение средств авиации необходимо для оценки дорожной обстановки на автомагистралях, оперативной доставки сотрудников Госавтоинспекции и спасательных служб к местам серьезных ДТП, экстренной эвакуации пострадавших с мест ДТП, а также для коррекции действий авто- и мотопатрулей при преследовании скрывающихся на транспортных средствах правонарушителей.

Безусловно, авиационное патрулирование позволяет осуществить большой охват территории и транспортных потоков, подлежащих надзору, и достаточно быстро обнаружить нарушителей правил дорожного движения. Однако применять к водителю меры административного воздействия непосредственно в момент выявления административного правонарушения пока невозможно, так как оператор или пилот не является должностным лицом органов внутренних дел (сотрудником полиции), а передавать сведения о совершенных правонарушениях нарядам ДПС для последующего оформления пока нецелесообразно, поскольку разбирательства по делам об административных правонарушениях в большинстве случаев могут вызывать конфликтные ситуации.

Не исключено, что в ближайшем будущем на смену стационарным наземным постам или в дополнение к ним в массовом порядке могут прийти «авиационные расчеты», работа которых позволит снизить аварийность на дорогах и поспособствует выполнению мероприятий, предусмотренных национальным проектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Список использованной литературы

1. Многопараметрическая информационно-аналитическая система прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения.
2. [Электронный ресурс]: <https://lawavto.ru/bez-rubriki/jekonomicheskaja-ocenka-ushherbat-dtp-2019-god.html> (дата обращения: 29.05.2020).
3. «О безопасности дорожного движения»: Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 29.12.2017) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1995. – № 50. – ст. 4873.
4. Приказ МВД России от 23 августа 2017 № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения».
5. Безопасность дорожного движения: Сборник научных трудов. Вып. 12 / под. ред. Миронова С.С. – М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России. – 2012. – с. 114.
6. Зырянов С.М. Административно-надзорная деятельность федеральных органов исполнительной власти: Монография. М.: ВНИИ МВД России. – 2014.
7. Кузнецов А.С. Контрольные и надзорные функции ГИБДД и их реализация: Автореферат дис. канд. юрид. наук. М. – 2012.
8. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения / В.В. Лукьянов – М.: Транспорт. – 2013. – С. 253.
9. Майоров В.И. К вопросу о безопасности в сфере дорожного движения // Транспортное право. – 2019. – № 4. – С. 38–48.
10. Туманов Е.А., Назаров С.В., Тарасенков Д.А., Головкин В.Д. Возможности применения беспилотных летательных аппаратов на службе Госавтоинспекции. Электронный журнал «Дневник науки». – 2019. – № 12 (36). – С. 46.
11. Назаров С.В., Головкин В.Д. О проблемных вопросах фиксации административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами. Электронный журнал «Дневник науки». 2020. № 1 (37).
12. [Электронный ресурс] URL : http://www.dnevniknauki.ru/images/publications/2020/1/law/Nazarov_Golovkin.pdf.

М.А. Агеев,
старший преподаватель кафедры
административной деятельности
ФГКОУ ВО «Московский университет МВД России
имени В.Я. Кикотя»
(Тверской филиал)

ВЛИЯНИЕ СТОЯЩИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В НЕПОСРЕДСТВЕННОЙ БЛИЗОСТИ ОТ НЕРЕГУЛИРУЕМЫХ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация

В статье на основе анализа положений Правил дорожного движения Российской Федерации и иных нормативных правовых актов рассматриваются пробелы и недостатки, создающие угрозу безопасности пешеходов на нерегулируемых пешеходных переходах. С учетом приведенных расчетов формулируются предложения по совершенствованию нормативных правовых актов в сфере безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: водитель, пешеход, пешеходный переход, проезжая часть, расстояние видимости пешехода, траектория движения, транспортное средство, торможение, треугольник закрытого обзора, остановочный путь.

По итогам 2019 года на территории Российской Федерации зарегистрировано 47440 наездов на пешеходов, что составляет 28,8 % от общего количества дорожно-транспортных происшествий⁸. В них погибло 4783 (28 %) и получили ранения 44534 человека (21 %); 13634 (29 %) ДТП произошло на нерегулируемых пешеходных переходах, при которых погибло 675 (14 %) человек и 13698 (31 %) получили ранения [1]. Но статистические данные не отражают всех причин и условий, способствовавших возникновению ДТП, так как часть из них происходит в условиях ограниченной видимости, создаваемой припаркованными транспортными средствами. При этом в действиях водителей припаркованных транспортных средств, которые значительно снижают расстояние видимости другим участникам дорожного движения, формально отсутствуют нарушения правил остановки и стоянки. В этих условиях автотехнические исследования покажут, что водитель не имел возможности избежать ДТП (с уче-

⁸ Далее – ДТП.

том расстояния видимости), а в карточках учета ДТП никак не отразится наличие транспортных средств перед пешеходными переходами на расстоянии 5 м и более.

Таким образом, в действиях пешехода будет усматриваться нарушение п. 4.5 Правил дорожного движения Российской Федерации⁹, согласно которому перед выходом на пешеходный переход пешеход должен оценить расстояние до приближающегося транспортного средства, его скорость и убедиться в безопасности перехода [2]. Указанное требование не учитывает особенностей поведения детей и лиц преклонного возраста, следовательно, требуется иной подход по обеспечению безопасности этих категорий участников дорожного движения.

Припаркованные транспортные средства ограничивают видимость водителям и пешеходам и фактически являются скрытой причиной большинства ДТП данного вида в населенных пунктах.

Для исследования этого вопроса воспользуемся следующими величинами (рис. 1):

расстояние между стоящим транспортным средством и краем проезжей части (бордюром) равно «0»;

ширина стоящего у края проезжей части транспортного средства составляет 2,066 м (по габаритам ГАЗ-2705);

удаление глаз водителя от левой боковой стороны транспортного средства для большинства легковых автомобилей принято считать 0,5 м, при этом ширина большинства легковых автомобилей составляет около 1,7 м, следовательно, расстояние от глаз водителя до правой стороны транспортного средства: $1,7 - 0,5 = 1,2$ м [3, с. 58–66, 389];

горизонтальные линии разметки, обозначающие границы полосы движения, отсутствуют либо покрыты снегом;

водитель движется параллельно стоящему транспортному средству с минимальным безопасным боковым интервалом, который определяется по формуле: $U = 0,35 + 0,005V$ [3, с. 239],

$$U = 0,35 + 0,005 \times 60 = 0,65 \text{ м};$$

средняя скорость пешехода по наземному пешеходному переходу принимается равной 1,4 м/с [4].

Определим, насколько безопасен проезд пешеходного перехода при видимости пешехода за 1 с до момента пересечения им траектории движения транспортного средства, т.е. пешеход находится на расстоянии:

$$S_{\text{п}} = 2,07 + 0,65 - 1,4 = 1,32 \text{ м.}$$

⁹ Далее – ПДД РФ.

Расстояние от глаз водителя до края проезжей части составит:

$$S_b = 1,2 + 0,65 + 2,07 = 3,92 \text{ м.}$$

Расстояние видимости пешехода составит:

$$S_{\text{пеш.}} = 5 \times 2,6/0,75 = 17,3 \text{ м.}$$

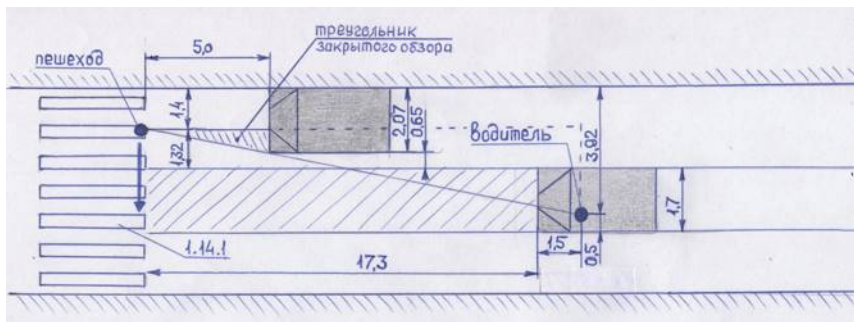


Рис. 1

Для определения остановочного пути транспортного средства время реакции водителя t_1 в расчетах составляет 0,7–0,8 с [5], время срабатывания тормозной системы с гидравлическим приводом t_2 – 0,1 с [3, с. 52]. Максимальное время t_3 нарастания давления в тормозной системе для транспортных средств категории «М1» равно 0,35 с [3, с. 55].

В этом случае остановочный путь при скорости 60 км/ч для сухого покрытия составит:

$$S = (t_1 + t_2 + 0,5t_3)V/3,6 + V^2/26j \text{ [3, с. 232], где:}$$

j – замедление для транспортных средств М1 в снаряженном состоянии 6,8 м/с²;

V – скорость транспортного средства 60 км/ч;

$$S = (0,8 + 0,1 + 0,5 \times 0,35) \times 60/3,6 + 3600/26 \times 6,8 = 38,28 \text{ м.}$$

Из этого следует, что после обнаружения водителем опасности автомобиль еще около секунды будет продолжать движение, не снижая скорости. Учитывая, что максимально разрешенная скорость движения в населенных пунктах (согласно п. 10.2 ПДД РФ) составляет 60 км/ч, за секунду автомобиль проедет 16,7 м. Так как передняя часть легкового автомобиля выступает перед глазами водителя примерно на 1,5 м, наезд на пешехода на скорости около 60 км/ч произойдет с вероятностью 100 %.

Следовательно, водитель в момент наезда на пешехода даже не успеет снизить скорость движения. Европейскими и американскими учеными были выявлены статистические закономерности, которые показывают, что при скорости транспортного средства менее 30 км/ч тяжкие последствия для здоровья пешехода возникают очень редко, при скорости 30–50 км/ч случаи инвалидности и летальный исход наблюдаются довольно часто, а при скорости выше 55 км/ч значительный ущерб здоровью и летальный исход практически неотвратимы [6].

В соответствии с п. 143.3 Правил дорожного движения Республики Беларусь остановка и стоянка транспортных средств запрещаются на пешеходных переходах и ближе 15 м от них на дороге в обе стороны [7].

Таким образом, по Правилам дорожного движения Республики Беларусь применительно к ранее принятым параметрам водитель увидит пешехода на расстоянии:

$$S_{\text{пеш.}} = 15 \times 2,6/0,75 = 52 \text{ м, или за } 3,11 \text{ с движения при скорости } 60 \text{ км/ч.}$$

Во-первых, данного расстояния достаточно для остановки транспортного средства.

Во-вторых, даже при отсутствии действий со стороны водителя пешеход через 1 с окажется на пересечении траектории движения автомобиля, а за последующие 2,11 с пройдет путь $2,11 \times 1,4 = 3,14 \text{ м}$.

Таким образом, учитывая габаритную ширину автомобиля, к моменту пересечения автомобилем траектории движения пешехода последний уже покинет опасную зону на расстоянии 1,44 м, а предпринятое водителем торможение транспортного средства только увеличит рассчитанные выше время и расстояние.

Введенный в действие с 1 апреля 2020 года ГОСТ Р 52289-2019 «Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» [9] дополнил п. 6.2.3, установив, что разметку 1.1 применяют теперь перед всеми пешеходными переходами на расстоянии 20 (40) м, а не только при наличии линий 1.12 или 1.13. Несомненно, это правильное дополнение ввиду наличия прямого запрета остановки и стоянки пп. 12.4 и 12.5 ПДД РФ в местах, где расстояние между сплошной линией разметки и остановившимся транспортным средством менее 3 м, но это не запрещает остановку на обочине. Необходимо учитывать, что изношенную дорожную разметку возможно восстанавливать только в соответствующих СП 78.13330.2012 «Автомобильные дороги» [10] погодных условиях, а снег и противогололедные материалы на проезжей части в зимний период ухудшают види-

мость дорожной разметки. Поэтому наличие дорожной разметки 1.1 только частично решает проблему остановки и стоянки транспортных средств в непосредственной близости от пешеходных переходов.

С этой целью приведем второй вариант развития событий, который представляет опасность в случае, если (рис. 2):

ширина полос движения по 3,5 м;

стоящее транспортное средство располагается на обочине в 5 м от пешеходного перехода;

водитель легкового автомобиля движется по середине полосы движения.

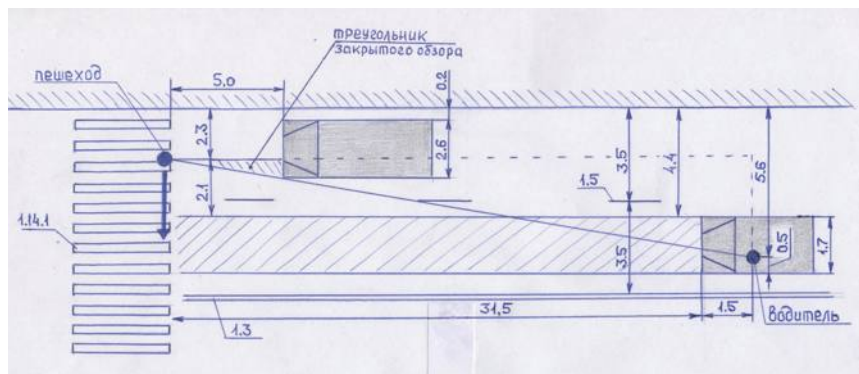


Рис. 2

Определим расстояние видимости пешехода на пешеходном переходе за 1 с до момента пересечения им траектории движения транспортного средства.

Расстояние от пешехода до места пересечения с траекторией движения транспортного средства составит 1,4 м.

Исходя из данных условий, расстояние от пешехода до глаз водителя в поперечном направлении составит: $(1,7 - 0,5) + 1,4 = 2,6$ м.

Пешеход при этом находится перед краем проезжей части на расстоянии 0,5 м.

При расчете видимости водителем пешехода важно учитывать расстояние от припаркованного на обочине транспортного средства до края проезжей части. Треугольник закрытого обзора будет иметь следующие значения, приведенные в таблице 1.

В соответствии с правилом подобия треугольников расстояние, с которого водитель увидит пешехода, составит следующие значения, приведенные в таблице 2.

Таблица 1

Расстояние до края проезжей части	Длина большего катета треугольника	Длина меньшего катета треугольника
0,2 м	5 м	0,3 м
0,3 м	5 м	0,2 м

Таблица 2

Расстояние от края проезжей части до стоящего транспортного средства	Расстояние видимости пешехода водителем
0,2 м	20 м
0,3 м	30 м

Учитывая, что передняя часть легкового автомобиля выступает перед глазами водителя примерно на 1,5 м и он находится не дальше, чем в 0,2 м до края проезжей части, и общее расстояние видимости составляет 20 м, место пересечения с траекторией движения пешехода будет находиться в 18,5 м.

Исходя из времени реакции водителя и времени срабатывания привода тормозной системы, транспортное средство при скорости 60 км/ч за первую секунду проедет 16,7 м, не снижая скорости. Следовательно, длина тормозного пути составит всего 1,8 м.

Скорость движения транспортного средства в результате торможения снизится до $V' = \sqrt{(V - 1,8t_3j)^2 - 26S_{юj}}$ [3, с. 229], где:

$S_{юj}$ – длина следов торможения до остановки, м;

t_3 – время нарастания замедления (с) при экстренном торможении для начальной скорости в 60 км/ч:

$$V' = \sqrt{(60 - 1,8 \times 0,35 \times 6,8)^2 - 26 \times 1,8 \times 6,8} = 52,7 \text{ км/ч.}$$

Время с момента начала торможения до пересечения траектории движения пешехода определим по формуле:

$$t_T^1 = t_{T-\sqrt{(2/j) \times S_T^1}}, \text{ или } t_T^1 = t_{Tx} (1 - \sqrt{1 - S_T^1/S_T}) [3, \text{ с. } 230],$$

где S_T^1 – путь торможения после наезда, м;

S_T^1 – путь торможения до наезда, м;

S_T – тормозной путь, м;

t_T^1 – время торможения до наезда, с;

t_T – время движения транспортного средства с момента начала срабатывания тормозного привода до остановки, с;

$$t_T = V/3,6j [3, \text{ с. } 230]; t_T = 60/3,6 \times 6,8 = 2,45 \text{ с;}$$

$$t_T^1 = 2,45 \times (1 - \sqrt{1 - 1,8/38,28}) = 0,05 \text{ с.}$$

Исходя из расчетов, если транспортное средство будет припарковано на расстоянии 0,2 м от края проезжей части, пешеход окажется на траектории движения транспортного средства за 0,05 с до него, т.е. наезд произойдет правой передней частью транспортного средства. Скорость ТС в момент наезда при условии хорошего коэффициента сцепления колес с дорогой составит около 52,7 км/ч.

Проведя аналогичные расчеты, можно вычислить, что при увеличении расстояния от края проезжей части до стоящего ТС до 0,3 м и расстояния видимости пешехода до 30 м длина тормозного пути составит: $30 - 1,5 - 16,7 = 11,8$ м.

При своевременном торможении на сухом дорожном покрытии время до наезда t_T составит около 0,41 с. Таким образом, ТС достигнет траектории пешехода через 1,41 с, и его скорость составит 31,9 км/ч. Это означает, что пешеход будет находиться на расстоянии $1,4 \times 1,41 = 1,97$ м от первоначального положения, т.е. пройдя уже 0,57 м по траектории движения транспортного средства. Точка столкновения придется на центр передней части транспортного средства и предпринятое водителем торможение будет бесполезно.

Проанализировав вышеприведенные расчеты, необходимо обратить внимание на требования к треугольникам видимости, установленные национальным стандартом ГОСТ 50597-2017 [8]. Согласно п. 7.1 вышеуказанного стандарта не допускается устройство земляных валов, посадка деревьев и кустарников, размещение наружной рекламы и других сооружений (кроме технических средств, устанавливаемых по ГОСТ Р 52289-2019) высотой более 0,5 м в зонах треугольников видимости на нерегулируемых пешеходных переходах для дорог при скорости движения транспортных средств 60 км/ч с размерами сторон прямоугольного треугольника – 7×85 м и для улиц при скорости движения транспортных средств 40 км/ч – с размерами не менее 10×50 м.

Исходя из этих условий, можно утверждать, что данные расстояния позволяют остановить транспортное средство при появлении пешехода, не прибегая к экстренному торможению, при любых коэффициентах сцепления шин с дорогой.

Учитывая, что с момента обнаружения водителем пешехода транспортное средство около 1 с движется без изменения скорости и время движения заторможенного со скорости 60 км/ч транспортного средства до полной остановки – 2,45 с, безопасное расстояние видимости пешехода должно быть не менее чем 3,5 с до пересечения с траекторией его движения или не менее остановочного пути – 38 м.

На основе проведенного анализа можно выделить ряд факторов, негативно влияющих на безопасность нерегулируемых пешеходных переходов.

1. Остановка и стоянка транспортных средств в 5 м от пешеходного перехода не обеспечивает необходимого безопасного расстояния видимости пешехода.

2. Действующие нормы ПДД РФ не согласованы с требованиями ГОСТ 52597-2017 ввиду наличия треугольников видимости перед пешеходными переходами, вследствие чего стоящие вдоль треугольников видимости транспортные средства сводят на нет их значение.

3. ПДД РФ не запрещают остановку и стоянку непосредственно за пешеходным переходом, что фактически ограничивает видимость пешеходов для водителей встречных транспортных средств, особенно на дорогах с одной полосой для движения в каждом направлении.

Принимая во внимание вышеизложенное, с целью повышения безопасности пешеходов на нерегулируемых пешеходных переходах необходимо внести изменение в требование п. 12.4 ПДД РФ, запретив остановку транспортных средств на расстоянии менее 15 м от пешеходного перехода в обе стороны дороги при разрешенной скорости движения до 60 км/ч и 30 м при разрешенной скорости движения свыше 60 км/ч.

Список использованной литературы

1. Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] Официальный сайт Госавтоинспекции «ГУОБДД МВД России» URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 05.03.2020).
2. Постановление Совета министров – Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О правилах дорожного движения» (включая Правила дорожного движения Российской Федерации и Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения) // Собрание актов Президента и Правительства РФ, 22.11.1993, № 47, ст. 4531.
3. Пучкин В.А. Основы экспертного анализа дорожно-транспортных происшествий. База данных. Экспертная техника. Методы решений. – Ростов-на-Дону, 2010. 400 с.
4. Судебная автотехническая экспертиза, ч. II / Под ред. В.А. Иларионова. Опубликовано по решению Ученого совета Всесоюзного научно-исследовательского института судебных экспертиз (ВНИИСЭ). – М. 1980. С. 346–348.
5. Юхименко В.Ф., Яценко А.А. Безопасность транспортных средств: учебное пособие. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2009. С. 54.
6. Последствия для здоровья пешехода после наезда автомобиля. «КиТ оценка» [Электронный ресурс] URL: <https://kitocenka.ru> (дата обращения: 20.09.2019).
7. Правила дорожного движения Республики Беларусь. Утверждены Указом Президента Республики Беларусь 28.11.2005 № 551 [Электронный ресурс] сайт «[Kodeksy-by.com](http://kodeksy-by.com)» URL: <https://kodeksy-by.com/pdd.htm> (дата обращения: 26.04.2019).
8. Национальный стандарт Российской Федерации ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля» // М.: Стандартинформ, 2017.
9. Национальный стандарт Российской Федерации ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. и введен в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 20.12.2019 № 1425-ст) // М.: Стандартинформ, 2020.
10. СП 78.13330-2012 Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 3.06.03-85 [Электронный ресурс] Консорциум Кодекс Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. URL: <http://docs.cntd.ru> (дата обращения: 20.05.2020).

М.А. Агеев,
старший преподаватель кафедры
административной деятельности
ФГКОУ ВО «Московский университет МВД России
имени В.Я. Кикотя»
(Тверской филиал)

ЭКСПЛУАТАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С НЕЧИТАЕМЫМИ ГОСУДАРСТВЕННЫМИ РЕГИСТРАЦИОННЫМИ ЗНАКАМИ: ПРОБЛЕМЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ К ОТВЕТСТВЕННОСТИ И ПУТИ РЕШЕНИЯ

Аннотация

Статья посвящена вопросам документального оформления правонарушений, связанных с эксплуатацией транспортных средств с нечитаемыми государственными регистрационными знаками. На основе анализа положений Правил дорожного движения Российской Федерации и иных нормативных правовых актов рассматриваются пробелы и недостатки, препятствующие сбору доказательств по данному виду правонарушений. С учетом полученных результатов формулируются предложения по совершенствованию нормативных правовых актов в сфере безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: методика измерения, нарушение зрения, нечитаемые государственные регистрационные знаки, обязанность водителя, острота зрения, специальные технические средства, субъективный характер, транспортное средство.

Идентификация автомобиля по государственному регистрационному знаку¹⁰ является важным аспектом контроля и обеспечения безопасности дорожного движения. С развитием информационных технологий в последнее время все большее место в сфере контроля за безопасностью дорожного движения занимают специальные технические средства фиксации правонарушений, в том числе работающие в автоматическом режиме. Так как работа камер фото- и видеofиксации основана на распознавании ГРЗ транспортного средства – нечитаемый или поддельный знак позволяет правонарушителю избежать наказания.

¹⁰ Далее – ГРЗ.

Значимость визуального прочтения ГРЗ ушла на второй план. В 2008 году был отменен абзац 2 пункта 2 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, который предписывал повторение на задней стенке кузовов грузовых автомобилей, прицепов и автобусов цифр (высотой не менее 300 мм) и букв (высотой не менее 200 мм) регистрационных знаков [1].

В то же время действующие нормативные правовые акты в сфере безопасности дорожного движения применительно к участникам дорожного движения, а именно к водителям, не имеют критерия читаемости ГРЗ.

Отдельные требования содержатся в Приложении Ж (обязательное) ГОСТ Р 50577-2018 «Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные параметры. Технические требования». ГРЗ должен быть видимым в пространстве, ограниченном четырьмя плоскостями: двумя вертикальными и двумя горизонтальными, касающимися краев знака в пределах углов видимости не менее: вверх – 15°, вниз – 0°, влево и вправо – 30°, и устанавливаться таким образом, чтобы в темное время суток обеспечивалось его прочтение с расстояния не менее 20 м при освещении штатным фонарем (фонарями) [2]. Также данные требования повторяются в Техническом регламенте Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» [3].

При этом только примечание к ст. 12.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях¹¹ содержит критерий, при котором ГРЗ признается нечитаемым: «...если с расстояния 20 м не обеспечивается прочтение в темное время суток хотя бы одной из букв или цифр заднего ГРЗ, а в светлое время суток хотя бы одной из букв или цифр переднего либо заднего ГРЗ» [4].

Отсутствие в законодательстве четкого определения читаемости ГРЗ и алгоритма фиксации данного вида правонарушений приводит к тому, что судами отменяются вынесенные по делу постановления о наложении административных наказаний, например, решение судьи Междуреченского городского суда Кемеровской области от 30.05.2016 по делу № 12116/2016, решение судьи Сыктывкарского городского суда (Республика Коми) от 04.08.2015 по делу № 12-1004/2015.

С юридической точки зрения при квалификации данного вида правонарушений существует два проблемных вопроса.

Во-первых, формулировка «нечитаемый» имеет очень субъективный подход, т.к. не содержит требования к остроте зрения наблюдателя.

¹¹ Далее – КоАП РФ.

По данным Всемирной организации здравоохранения, в мире насчитывается не менее 2,2 млрд случаев нарушения зрения или слепоты. При этом, по прогнозу, к 2020 году структура нарушений зрения внутри этой численности в 1 млрд человек выглядит следующим образом:

пресбиопия (в сумме) – 826 млн,
возрастная макулодистрофия (30–97 лет) – 196 млн,
диабетическая ретинопатия – 146 млн,
нарушения рефракции – 124 млн,
катаракта – 65 млн,
глаукома (40–80 лет) – 6,9 млн [5].

По статистическим данным, в 2018 году на территории Российской Федерации болезни глаз наблюдались у 15 234 600 чел., что составляет 10 375,6 на 100 тыс. чел. (более 10 %) [6].

Директор Национального медицинского исследовательского центра глазных болезней имени Гельмгольца В.В. Нероев на VIII Российском общенациональном офтальмологическом форуме в 2015 году сказал, что среди лиц трудоспособного возраста болезни глаз встречаются с частотой 6505 на 100 тыс. населения (6,5 %) [7].

По мнению Безденежных В.Н., каждый третий человек на планете страдает близорукостью (миопия). Близорукие люди видят предметы, находящиеся вблизи, а объекты, расположенные на расстоянии, видят нечетко [8].

Научные исследования показывают, что 95 % младенцев рождаются с нормальным зрением. Но очень малый процент людей достигают пожилого возраста с хорошим зрением. Быстрое ухудшение зрения – одна из серьезных проблем современной цивилизации. Так, в школе уже 20 % учащихся имеют дефекты зрения, студенты институтов – 40 %, лица в возрасте 40 лет – 60 %, а в 60 лет – 95 % [9].

Следует обратить внимание, что положения статей 25.6 и 25.7 КоАП РФ не содержат требований, касающихся остроты зрения, ни к свидетелям, ни к понятым. Также Постановлением Правительства Российской Федерации от 29.12.2014 № 1604 (ред. от 03.08.2019) «О перечнях медицинских противопоказаний, медицинских показаний и медицинских ограничений к управлению транспортным средством» [10] и Приказом Минздравсоцразвития России от 12.04.2011 № 302н (ред. от 13.12.2019) «Об утверждении перечней вредных и (или) опасных производственных факторов и работ, при выполнении которых проводятся обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры (обследования), и Порядка проведения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров (обследований) работников, занятых на тяжелых работах и на работах с

вредными и (или) опасными условиями труда» установлено требование к остроте зрения водителей транспортных средств категорий «С» и «Д» не ниже 0,8 на лучшем глазу и не ниже 0,4 на худшем глазу с переносимой коррекцией при двух открытых глазах не более 8 дптр, для водителей других категорий эти требования еще ниже. Причем последний из документов допускает наличие недостатков зрения и у сотрудников полиции.

Необходимо также учитывать условия освещения. Сумерки не являются темным временем суток, следовательно, в сумерки должна обеспечиваться читаемость обоих ГРЗ с 20 м, при этом острота зрения человека при различных степенях сумеречного освещения также варьируется. Так, при снижении освещенности с 2,2 лк до 0,5 лк острота зрения у человека снижается до 0,75 [11].

Обычная фото- и видеоаппаратура не позволяет задокументировать нечитаемость ГРЗ по причине загрязнения вследствие того, что качество изображения зависит от таких параметров, как светосила объектива технического устройства, выбранная экспозиция, чувствительность и разрешение матрицы и др.

Исходя из вышесказанного, фиксация нечитаемого ГРЗ сотрудниками полиции с привлечением в качестве понятых и свидетелей даже водителей транспортных средств имеет субъективный характер, поскольку не содержит абсолютного показателя.

Во-вторых, для привлечения водителя транспортного средства к административной ответственности в соответствии со статьями 1.5 и 2.1 КоАП РФ необходимо, чтобы его действия или бездействия были признаны противоправными, виновными, т.е. должны быть нарушены нормы права. Однако в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196-ФЗ¹², в Правилах дорожного движения Российской Федерации¹³, а также в других нормативных правовых актах обязанность водителя обеспечивать читаемость ГРЗ отсутствует. В соответствии с п. 2.3.1 ПДД РФ водитель не обязан перед выездом проверять и в пути обеспечивать чистоту и читаемость ГРЗ. Здесь не совсем уместно применяется фраза «перед выездом», т.к. не имеет четкого определения, следовательно, трактоваться может по-разному. Целесообразнее в данном абзаце использовать фразу «перед началом движения с места парковки, остановки или стоянки», содержащую строго оговоренные в ПДД РФ термины.

¹² Далее – ФЗ «О безопасности дорожного движения».

¹³ Далее – ПДД РФ.

Различные погодно-климатические условия, в которых эксплуатируются транспортные средства (дождь, снег), а также состояние проезжей части (грязь, противогололедные материалы) непременно оказывают влияние на читаемость ГРЗ. В данных условиях у водителя реально отсутствует возможность постоянного контроля за их чистотой – нет датчиков, видеонаблюдения и т.д., поэтому установить момент, когда ГРЗ станет нечитаемым с расстояния 20 м в процессе управления транспортным средством, он не способен, следовательно, противоправные действия с его стороны отсутствуют.

Для устранения вышеуказанных проблем, связанных с документированием и привлечением виновных лиц к административной ответственности за эксплуатацию транспортного средства с нечитаемыми ГРЗ необходимо:

1. Дополнить пункт 2.3.1 ПДД РФ, вменив в обязанность водителю перед началом движения с места парковки, остановки или стоянки очистить государственные регистрационные знаки от загрязнений.

2. Дополнить пункт 11 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения запретом на эксплуатацию транспортных средств с нечитаемыми ГРЗ.

3. Учитывая достижения информационных технологий, разработать техническое задание на создание специального технического средства – портативной аппаратной системы распознавания ГРЗ для контроля параметров их читаемости с функцией вывода результатов измерения на печатающее устройство, устранив таким образом субъективность оценки нечитаемости.

4. Дополнить пункт 4.12 «Требования к обеспечению возможности идентификации транспортных средств» ГОСТ 33997-2016 Межгосударственный стандарт. Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки» [12] методикой измерения параметров читаемости ГРЗ с применением специальных технических средств контроля. При этом необходимо учесть, что современные системы распознавания ГРЗ имеют читаемость около 99 %, следовательно, для чистоты измерений их должно быть три.

5. Закрепить понятие «нечитаемый государственный регистрационный знак» с учетом методики измерения данного параметра в ПДД РФ либо в ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Список использованной литературы

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 16.02.2008 № 84 «О внесении изменений в Постановление Совета министров – Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 // Собрание законодательства РФ, 25.02.2008, № 8, ст. 741.

2. ГОСТ Р 50577-93. Государственный стандарт Российской Федерации. Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования // – М., ИПК Издательство стандартов, 1993.

3. ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» / Официальный сайт Комиссии Таможенного союза. URL: <http://www.tsouz.ru> (дата обращения: 10.02.2020).

4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 06.03.2019) // Собрание законодательства РФ, 07.01.2002, № 1 (ч. 1), ст. 1.

5. См. напр.: Глобальный веб-сайт ВОЗ [Электронный ресурс]. URL: <https://www.who.int/ru/news-room/detail/08-10-2019-who-launches-first-world-report-on-vision> (дата обращения: 20.02.2020).

6. Здоровоохранение в России. 2019: Стат. сб. / Росстат. – М., 2019. С. 29–30.

7. Нероев В.В. Доклад на VIII Российском общенациональном офтальмологическом форуме (РООФ) [Электронный ресурс] / Информационно-образовательный интернет-ресурс «Российская офтальмология онлайн» URL: <https://eyepress.ru/article.aspx?19148> (дата обращения: 25.02.2020).

8. См. напр.: Безденежных В.Н. Миопия – проблема XXI века [Электронный ресурс] // Молодой ученый. 2015. № 24. URL: <https://moluch.ru/archive/104/24236/> (дата обращения: 28.12.2019).

9. См. напр.: Подкопова Л.В. Влияние освещенности кабинетов на зрение [Электронный ресурс] / Международный педагогический портал URL: <https://solncesvet.ru/opublikovannyye-materialyi/vliyaniye-osveshhyonnosti-kabinetov-na-zr> (дата обращения: 28.12.2019).

10. Постановление Правительства Российской Федерации от 29.12.2014 № 1604 (ред. от 03.08.2019) «О перечнях медицинских противопоказаний, медицинских показаний и медицинских ограничений к управлению транспортным средством» // Собрание законодательства РФ, № 2, 12.01.2015, ст. 506.

11. См. напр.: Ковалевский Е.И. Зрительные функции. Периферическое зрение [Электронный ресурс] / Медицинский сайт MedBe.ru URL: <https://medbe.ru/materials/obshchee-v-oftalmologii/zritelnye-funktsii-perifericheskoe-zrenie/> (дата обращения: 15.02.2020).

12. ГОСТ 33997-2016. Межгосударственный стандарт. Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки // – М.: Стандартинформ, 2017.

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.

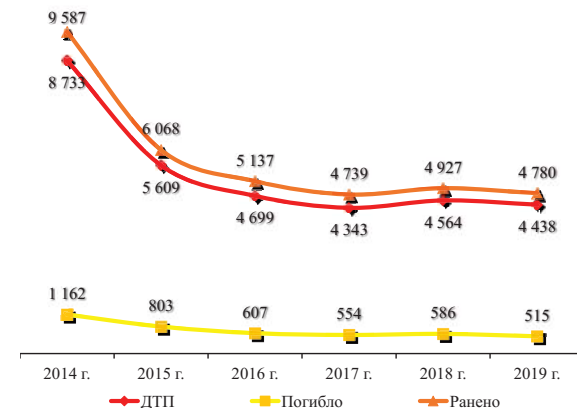


Рис. 1. Количество ДТП и число пострадавших из-за нарушения правил дорожного движения водителями мотоциклов

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 комплексу 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 выбрать 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 BGBI. 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-

рации¹⁶ (далее – УК РФ). Институт конфискации имущества в юридической науке имеет межотраслевой характер, что обуславливает особый порядок его применения. Отношения собственности регулируются гражданским законодательством, что детерминирует, рецептируя данный институт в сферу уголовно-правовых отношений, учет положений Гражданского кодекса Российской Федерации¹⁷ (далее – ГК РФ). В соответствии с ч. 1 ст. 243 ГК РФ допускается безвозмездное изъятие имущества у собственника по решению судебных органов в качестве санкции за совершение преступления (правонарушения).

В порядке п. «г» ч. 1 ст. 104¹ УК РФ законодатель допустил конфискацию орудий, оборудования и иных средств совершения преступления, принадлежащих обвиняемому. В этой связи особый интерес представляют объективные стороны преступлений, предусмотренных ст. 264–264¹ УК РФ. Особую сложность вызывает отнесение транспортного средства к конкретному элементу объективной стороны состава преступления. В научных кругах ведутся дискуссии по вопросам отнесения транспортного средства в преступлениях, предусмотренных ст. 264–264¹ УК РФ, либо к орудию преступления, либо к средствам совершения преступления, либо к предмету преступления. У правоприменителя также не было четкого понимания места транспортного средства в системе объективных признаков составов преступлений, предусмотренных ст. 264–264¹ УК РФ, что подтверждается, например, приговором мирового суда судебного участка № 4 г. Буденновска от 23 декабря 2015 года, на основании которого Б. осужден за совершение преступления, предусмотренного ст. 264¹ УК РФ. Суд признал транспортное средство орудием совершения преступления, и оно было конфисковано, однако данное решение было обжаловано в суд кассационной инстанции, который изменил вышеуказанный приговор, исключив из его содержания применение к осужденному иной меры уголовно-правового характера – конфискации транспортного средства. Суд кассационной инстанции в мотивировочной части своего решения указал, что суд первой инстанции не отразил в приговоре, что автомобиль использовался Б. в целях достижения какого-либо преступного результата, а значит, не может рассматриваться в качестве орудия преступления¹⁸.

¹⁶ Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 18.02.2020). Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.03.2020).

¹⁷ Гражданский кодекс Российской Федерации от 30.11.1994 № 51-ФЗ. Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.03.2020).

¹⁸ Постановление Президиума Ставропольского краевого суда № 44У-205/2016, 44У-408/16, 4У-360/2016 от 30 августа 2016 г. по делу № 44У-205/2016.

В 2016 году Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»¹⁹ (далее – ППВС РФ от 09.12.2008 № 25) было дополнено п. 30, в соответствии с которым транспортное средство в преступлениях, предусмотренных ст. 264–264¹ УК РФ, не может рассматриваться ни в качестве орудия совершения преступления, ни в качестве средства совершения преступления, вследствие чего применение п. «г» ч. 1 ст. 104¹ УК РФ исключается. Данная формулировка позволила разрешить вышеуказанную проблему, однако необходимо выявить причины появления такой нормы-толкования.

По мнению В.В. Сверчкова, под орудиями совершения преступления необходимо понимать материальный предмет, который использован или предназначен виновным для воздействия непосредственно на объект уголовно-правовой охраны, для достижения преступного результата [1, с. 116].

А.И. Плотников под средствами совершения преступления понимает предметы, облегчающие совершение конкретного преступления [2, с. 97]. По своей сути орудие совершения преступления лишь увеличивает физические возможности субъекта преступления, а средство совершения преступления облегчает ему реализацию объективной стороны состава преступления. Конкретную вещь материального мира можно признать орудием или средством совершения преступления лишь тогда, когда у субъекта существует абстрактная возможность нанести вред охраняемым уголовным законом отношениям и без применения орудия или предмета, используемого в качестве него. Проецируя это положение на нормы, сформулированные в ст. 264–264¹ УК РФ, можно сделать вывод о том, что транспортные средства не могут являться ни орудиями, ни средствами совершения преступлений, поскольку из природы общественно опасных деяний, предусмотренных ст. 264–264¹ УК РФ, вытекает обязательное наличие транспортного средства в качестве структурного элемента объективной стороны состава преступления. Иными словами, совершить преступления, предусмотренные ст. 264–264¹ УК РФ, без использования транспортного средства невозможно.

Под предметом преступления Н.И. Коржанский понимает конкретную материальную вещь, в которой проявляются определенные признаки охра-

¹⁹ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» (ред. от 24.05.2016). Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 18.03.2020).

няемых уголовным законом общественных отношений, с помощью физического или психического воздействия на которую причиняется социально опасный вред охраняемому уголовным законом общественному отношению [3, с. 86]. Представляется, что отнесение транспортных средств в качестве конструктивных признаков к предметам преступлений, предусмотренных ст. 264–264¹ УК РФ, является наиболее правильным. Во-первых, транспортное средство является материальной вещью, во-вторых, воздействуя на него, можно причинить вред охраняемым уголовным законом отношениям в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

В связи с тем, что конфискация предмета преступления, за исключением случаев, предусмотренных п. «а» ч. 1 ст. 104¹ УК РФ, невозможна, считаем целесообразным ввести специальную норму о конфискации транспортных средств для целей реализации ст. 264–264¹ УК РФ. Предлагаем дополнить ч. 1 ст. 104¹ УК РФ новым пунктом следующего содержания: п. «д») транспортных средств, явившихся предметами преступлений, предусмотренных статьями 264–264¹ УК РФ».

Проблематика реализации предлагаемой выше нормы заключается в том, что транспортное средство, подлежащее конфискации, может находиться в собственности другого лица, которое может и не являться непосредственным причинителем вреда охраняемым уголовным законом отношениям. Кроме того, на основании ч. 2 ст. 244 ГК РФ транспортное средство может находиться в долевой или совместной собственности, что также затруднит применение института принудительного безвозмездного изъятия имущества за совершение преступления, поскольку такие действия повлекут за собой незаконное и необоснованное ограничение прав и законных интересов иных лиц. Более того, ч. 1 ст. 243 ГК РФ в качестве лица, имущество которого может быть подвергнуто конфискации, называет только собственника. По нашему мнению, для разрешения этих противоречий ст. 104¹ УК РФ можно дополнить следующими формулировками: «4. Имущество, указанное в пункте «д» части 1 настоящей статьи, подлежит конфискации только в том случае, если субъектом преступления является собственник»; «5. Если имущество, указанное в пункте «д» части 1 настоящей статьи, находится в долевой или совместной собственности, соответствующая доля, принадлежащая на праве собственности субъекту преступления, подлежит конфискации с последующей реализацией с публичных торгов с предоставлением преимущественного права покупки конфискованной доли в общем имуществе другим долевым собственникам этого имущества».

Дополнительно с целью недопущения нарушения прав и законных интересов иных лиц, не причастных к совершению вышеуказанных преступлений, в ст. 255 ГК РФ необходимо внести следующие положения: «Если доля имущества, находящаяся в общей собственности, подлежит конфискации и последующей реализации с публичных торгов в соответствии с п. «д» ч. 1 ст. 104¹ УК РФ, преимущественное право покупки этой доли предоставляется другим долевым собственникам этого имущества, при этом конфискованная доля в общем имуществе реализуется тому долевному собственнику, который предложит наиболее выгодные условия».

Таким образом, на наш взгляд, применение для целей ст. 264–264¹ УК РФ института конфискации имущества (предмета преступления – транспортного средства) повысит дисциплинированность водителей на дорогах страны. Особое внимание при решении вопроса о конфискации рассматриваемого имущества следует уделять правам и законным интересам иных лиц, не являющихся субъектами вышеуказанных преступлений. Применяя жесткий механизм имущественных взысканий к лицам, совершившим вышеуказанные преступления, общество в ближайшей перспективе может добиться сокращения числа увечий и смертей, причиненных в результате преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Список использованной литературы

1. Сверчков В.В. Уголовное право. Общая и Особенная части: учебник для академического бакалавриата / В.В. Сверчков. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Юрайт, 2019. – 630 с.
2. Плотников А.И. Уголовное право России. Общая часть: учебник для бакалавров / А.И. Плотников. – Оренбург: ООО ИПК «Университет», 2016. – 442 с.
3. Коржанский Н.И. Предмет преступления / Н.И. Коржанский. – Москва: Академия МВД СССР, 1980. – 248 с.

С.Н. Антонов,
аналитик I категории
ФКУ «НЦ БДД МВД России»,
кандидат юридических наук, доцент

А.Д. Дымберов,
заместитель начальника отдела
ФКУ «НЦ БДД МВД России»,
кандидат юридических наук

П.В. Молчанов,
ведущий научный сотрудник
ФКУ «НЦ БДД МВД России»,
кандидат юридических наук, доцент

Н.А. Шестериков,
научный сотрудник
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ОПТИМИЗАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНО-ЮРИСДИКЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ В ЧАСТИ ПРОЦЕССУАЛЬНОГО ОФОРМЛЕНИЯ НАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация

В статье рассматриваются некоторые вопросы оптимизации административно-юрисдикционной деятельности Госавтоинспекции в части процессуального оформления нарушений в области дорожного движения в целях сокращения и упрощения документооборота, решение которых предлагается посредством совершенствования законодательства об административной ответственности.

Ключевые слова: Госавтоинспекция, административно-юрисдикционная деятельность, административное правонарушение, дорожное движение.

В 2019 г. подразделениями Госавтоинспекции МВД России на региональном уровне в ходе осуществления надзора за дорожным движением выявлено 145,2 млн административных правонарушений (+10,7 АППГ), из которых исполнено 119,2 млн постановлений (+16,2) (в том числе вынесено

142,4 млн постановлений о назначении административных штрафов (+11,2) на сумму 106,5 млрд руб. (+ 8,7), по которым исполнено решений на сумму 67,9 млрд руб. (+ 16,2)²⁰).

В условиях сокращения штатной численности Госавтоинспекции возникла необходимость оптимизации деятельности по оформлению правонарушений в области дорожного движения. Одним из направлений такой оптимизации является сокращение и упрощение документооборота, что позволит активизировать работу по непосредственному осуществлению федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения.

Процессуальное оформление нарушений в области дорожного движения осуществляется на стадии возбуждения дела и применения мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении. При этом оптимизация административно-юрисдикционной деятельности Госавтоинспекции в части процессуального оформления нарушений в области дорожного движения не должна повлечь нарушение прав и законных интересов лиц, привлекаемых к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения²¹.

В науке административного права и процесса проблематика процессуального оформления нарушений в области дорожного движения рассматривалась в рамках исследований проблем возбуждения дела об административном правонарушении и применения мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении указанной категории²². Вместе с тем вопросы оптимизации административно-юрисдикционной деятельности в части процессуального оформления нарушений в области дорожного движения и сокращения документооборота изучены недостаточно.

Как представляется, целью оптимизации документооборота является приведение его в соответствие с потребностями управления с одновременным снижением затрат на его ведение.

Собственно, оптимизация административно-юрисдикционной деятельности Госавтоинспекции в части процессуального оформления нарушений в области дорожного движения, на наш взгляд, должна состоять из двух сегментов:

снижение количества процессуальных документов;

²⁰ Статистические данные Госавтоинспекции МВД России.

²¹ Далее – ПДД.

²² См. напр.: Горяинов А.И. Правовые и организационные основы деятельности ГИБДД МВД России по применению мер административного принуждения. Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2004; Молчанов П.В. Возбуждение дела об административном правонарушении в области дорожного движения. Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2008.

расширение использования фото-, видео- и звукозаписывающей аппаратуры в качестве доказательств по делу об административном правонарушении.

Как представляется, оптимизация в данном случае позволит:

снизить временные затраты;

повысить качество административно-юрисдикционной деятельности;

ускорить принятие решения по делу.

Одна из попыток оптимизации документооборота при применении мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении предпринималась законодателем в 2014 году посредством принятия Федерального закона от 14 октября 2014 г. № 307-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации в связи с уточнением полномочий государственных и муниципальных органов в части осуществления государственного контроля (надзора) и муниципального контроля»²³. Одной из его основных новелл является частичное исключение понятий при оформлении административных правонарушений. Необходимо отметить, что до этого понятие требовалось в случаях освидетельствования водителя на состояние опьянения, направления его на медицинское освидетельствование, при проведении осмотра и досмотра транспортного средства. В соответствии с требованиями указанного закона, если при производстве процессуальных действий используется видеозапись, то присутствие понятий не требуется. В этом случае видеозапись должна обязательно прилагаться к протоколу. К примеру, наличие понятий требуется при проведении личного досмотра водителя или его пассажиров, а также в иных случаях, когда видеозапись процессуальных действий производиться не может.

Таким образом, одним из направлений оптимизации документооборота по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения должно стать увеличение количества случаев использования материалов, полученных с помощью фото-, видео- и звукозаписывающей аппаратуры, в качестве доказательств по делу.

Фиксация хода осуществления процессуальных действий с помощью средств видеозаписи позволит значительно повысить объективность контроля за соблюдением должностными лицами порядка привлечения лица к административной ответственности, по сравнению с их проведением в присутствии понятий. Наличие видеозаписи в материалах существенно по-

²³ СЗ РФ. 2014. № 42. Ст. 5615.

вышает гарантии привлекаемого к ответственности лица по объективности рассмотрения дела.

Об этом указывает также и Верховный Суд Российской Федерации²⁴: «Применение видеозаписи при составлении административного материала является одной из гарантий обеспечения прав лица, привлекаемого к административной ответственности, с целью исключения любых сомнений относительно полноты и правильности фиксирования в соответствующем протоколе или акте содержания и результатов проводимого процессуального действия».

В процессе защиты лица, привлекаемого к административной ответственности, видеозапись дает возможность выявления всех нарушений, допущенных должностным лицом при применении мер обеспечения по делу, что в конечном счете позволяет прекратить производство по данному делу.

Кроме того, применение видеозаписи не позволит виновному в совершении административного правонарушения лицу уйти от ответственности в случаях, когда все процессуальные действия совершаются уполномоченными лицами надлежащим образом. Видеозапись может осуществляться не только штатными техническими средствами должностных лиц, но и с помощью принадлежащих им мобильных телефонов (видеорегистраторов), поскольку именно само содержание имеет доказательное значение.

Представляется возможным именовать указанные технические средства как средства объективного контроля²⁵. В данном случае это возможно путем заимствования положений из нормативной базы Минобороны России. Так, п. 2 Федеральных авиационных правил по организации объективного контроля в государственной авиации²⁶, утвержденных приказом Минобороны России от 17 октября 2001 г. № 420 «Об утверждении Федеральных авиационных правил по организации объективного контроля в государственной авиации»²⁷, предусмотрено, что «объективный контроль представляет собой комплекс мероприятий по сбору, обработке и анализу инструментально-регистрируемой информации о полноте и качестве выполнения полетных заданий экипажами воздушных судов, о действиях лиц группы руководства полетами. Под средствами объективного контроля среди прочего понимаются бортовые фото- и видеоконтрольные приборы».

П. 6 Правил установлено, что «первичными носителями информации средств объективного контроля являются (среди прочих) носители с меха-

²⁴ Постановление Верховного Суда РФ от 20.01.2017 № 36-АД16-8.

²⁵ См. напр.: Ипполитов С.В., Кучевский В.Л., Юдин В.Т. Методы и средства объективного контроля. Учебное пособие. Воронеж: ВАИУ, 2011.

²⁶ Далее – Правила.

²⁷ Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2002. № 10.

ническим, фотографическим, магнитным или электронным принципом записи параметрической и звуковой информации, а также фото- и видеопленки бортовых фотоконтрольных и видеоконтрольных приборов».

В соответствии с п. 7 Правил «материалами объективного контроля (среди прочих) являются первичные носители информации средств объективного контроля с зарегистрированной на них параметрической, звуковой, кино-, видео- и другой информацией, а также копии зарегистрированной информации на вторичных носителях информации (в том числе и электронные)».

Сравнительно-правовой анализ положений, соответствующих нормативных правовых актов одной из стран СНГ (Республики Беларусь), а также Франции выявил некоторые нормы, которые могут быть адаптированы в национальное законодательство об административных правонарушениях.

Так, представляет интерес статья 6.10 Процессуально-исполнительного кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях от 20 декабря 2006 г. № 194-З²⁸, которая содержит понятие «Протокола процессуального действия»: «Это процессуальный документ, составленный должностным лицом органа, ведущего административный процесс, в порядке, установленном данным Кодексом, удостоверяющий обстоятельства и факты, установленные при осмотре, освидетельствовании, административном задержании физического лица, изъятии вещей и документов, а также составленные в установленном порядке протокол опроса, протокол судебного заседания или протокол заседания коллегиального органа». Суть положительного опыта в данном случае заключается в том, что на все меры обеспечения составляется универсальный процессуальный документ. В соответствии с ч. 2 ст. 6.3 ПИКоАП РБ протокол процессуального действия является (среди прочих) источником доказательств.

Относительно сокращения документооборота и количества дел об административных нарушениях ПДД, полагаем, заслуживает внимания норма, закрепленная в ст. 529-10 Уголовно-процессуального кодекса Франции, согласно которой в случае оспаривания факта правонарушения предусмотрено внесение оспаривающим правонарушение лицом депозита на сумму, превышающую размер штрафа на 10 % (дополнительная сумма в 10 % предназначена для оплаты судебных издержек при установлении судом факта правонарушения, в случаях его неподтверждения весь депозит возвращается). Полагаем, оптимизация документооборота может осуществляться не только путем сокращения количества документов, но и посредством введения указанного выше института, так как это позволит

избежать случаев возбуждения новых дел об административных правонарушениях и, как следствие, осуществления излишних процессуальных действий.

Как представляется, исследование проблематики оптимизации административно-юрисдикционной деятельности Госавтоинспекции в части процессуального оформления нарушений в области дорожного движения является актуальным и отвечает интересам службы.

Список использованной литературы

1. Горяинов А.И. Правовые и организационные основы деятельности ГИБДД МВД России по применению мер административного принуждения. Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2004.
2. Ипполитов С.В., Кучевский В.Л., Юдин В.Т. Методы и средства объективного контроля. Учебное пособие. Воронеж: ВАИУ, 2011.
3. Молчанов П.В. Возбуждение дела об административном правонарушении в области дорожного движения. Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2008.

²⁸ Далее – ПИКоАП РБ, или Кодекс.

Г.Н. Василенко,
доцент кафедры государственно-правовых
и уголовно-правовых дисциплин
РЭУ имени Г.В. Плеханова,
кандидат юридических наук, доцент

К ВОПРОСУ О ВОЗМОЖНОСТЯХ ПРИМЕНЕНИЯ ОТДЕЛЬНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ КОДЕКСА ГОРОДА МОСКВЫ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В УСЛОВИЯХ РЕЖИМА ПОВЫШЕННОЙ ГОТОВНОСТИ

Аннотация

В статье представлен авторский взгляд на перспективы реализации отдельных положений ст. 3.18.1 Кодекса города Москвы об административных правонарушениях в части, касающейся совершения административного правонарушения с использованием транспортного средства.

Ключевые слова: полиция, протокол, административное правонарушение, соглашение, полномочия, безопасность, режим.

Взаимодействие органов исполнительной власти всех уровней приобретает особое значение в условиях развития чрезвычайных ситуаций, угрожающих жизни и здоровью граждан. В марте 2020 года в Российской Федерации сложилась сложная санитарно-эпидемиологическая обстановка, причиной которой стало стремительное распространение коронавирусной инфекции COVID-19. Масштабы проблемы приобрели международный характер. В сложившихся условиях исполнительная власть принимала оперативные меры по стабилизации обстановки и недопущению развития негативных сценариев, которые наблюдались на территории государств Европейского союза, Китая и США.

Наличие эффективного нормативного правового регулирования в подобных условиях обеспечивает соблюдение законности при реализации мер административно-правового воздействия. Инициативы изменений профильного охранительного законодательства поступали как с федерального, так и с регионального уровня государственного управления.

В развитие Указа Президента Российской Федерации от 2 апреля 2020 г. «О мерах по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия населения на территории Российской Федерации в связи с распространением новой коронавирусной инфекции (COVID-19)» власти г. Москвы ини-

цировали внесение изменений в Кодекс города Москвы об административных правонарушениях²⁹. Часть указанных изменений непосредственно затрагивает деятельность органов внутренних дел, обеспечивающих безопасность дорожного движения. Однако стремление городских властей максимально быстро обеспечить правовым основанием деятельность по реализации мер административно-правового принуждения в условиях распространения коронавирусной инфекции при ближайшем рассмотрении вызывает вопросы относительно самой возможности применения законодательных новелл КоАП г. Москвы.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации высшим должностным лицам (руководителям высших исполнительных органов государственной власти) субъектов Российской Федерации, исходя из санитарно-эпидемиологической обстановки и особенностей распространения новой коронавирусной инфекции (COVID-19) в субъекте Российской Федерации, поручается обеспечить разработку и реализацию комплекса ограничительных и иных мероприятий, в первую очередь, установить особый порядок передвижения на соответствующей территории лиц и транспортных средств, за исключением транспортных средств, осуществляющих межрегиональные перевозки.

Такой порядок был установлен Указом Мэра Москвы от 31 марта 2020 г. № 35-УМ «О внесении изменений в Указ Мэра Москвы от 5 марта 2020 года № 12-УМ», п. 9.3 которого предусмотрена обязанность граждан не покидать мест проживания (пребывания), за исключением перечисленных случаев. Кроме того, 2 апреля вступил в силу Закон города Москвы «О внесении изменений в ст. 2 и 8 Закона города Москвы от 10 декабря 2003 г. № 77 «Об общественных пунктах охраны порядка в городе Москве» и Закон города Москвы от 21 ноября 2007 года № 45 «Кодекс города Москвы об административных правонарушениях», в соответствии с которым в городском Кодексе появилась ст. 3.18.1 «Нарушение требований нормативных правовых актов города Москвы, направленных на введение и обеспечение режима повышенной готовности на территории города Москвы». Часть 4 данной статьи предусматривает административную ответственность для граждан за указанные нарушения, совершенные с использованием транспортного средства.

По замыслу московских властей протоколы по ч. 4 ст. 3.18.1 КоАП г. Москвы должны составлять сотрудники полиции. С этой целью ч. 3 ст. 16.5 Кодекса дополнена п. 1.1 соответствующего компетенционного содержания.

²⁹ Далее – КоАП г. Москвы, или Кодекс.

Вместе с тем необходимо учитывать, что ст. 3.18.1 КоАП г. Москвы находится именно в третьей главе, которая содержит составы административных правонарушений, посягающих на общественный порядок и общественную безопасность, составление протоколов сотрудниками полиции по таким правонарушениям в соответствии с ч. 6 ст. 28.3 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях³⁰ возможно только после заключения соглашения о передаче полномочий между администрацией г. Москвы и МВД России. Таким образом, при отсутствии специального соглашения сотрудники полиции не вправе составлять протоколы по ст. 3.18.1 КоАП г. Москвы. На момент подготовки данной статьи такого соглашения заключено не было.

В целом, оценивая изменения, вносимые в административно-деликтное законодательство в период сложной санитарно-эпидемиологической обстановки, следует констатировать принятие представительными органами власти федерального и регионального уровня фактически дублирующих друг друга норм (ст. 3.18.1 КоАП г. Москвы и ст. 20.6.1 КоАП РФ), конкуренция которых создает условия для неоднозначного понимания гражданами и правоприменителями возможностей реализации указанных норм, что, в свою очередь, негативно сказывается на уровне правовой защищенности граждан, юридических лиц и государственных интересов.

³⁰ Далее – КоАП РФ.

НЕКОТОРЫЕ МЕРЫ, ПРИНИМАЕМЫЕ ШВЕЦИЕЙ ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ПРИЧИН ВОЗНИКНОВЕНИЯ ДТП И СНИЖЕНИЯ ТЯЖЕСТИ ИХ ПОСЛЕДСТВИЙ

Аннотация

В статье рассматривается возникновение и развитие концепции Vision Zero, а также ряд мер по обеспечению безопасности дорожного движения и снижению дорожно-транспортного травматизма на примере Швеции.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортные происшествия, Vision Zero, концепция нулевой смертности.

Королевство Швеция достигло значительных успехов в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения и по признанию мирового сообщества занимает ведущую позицию в борьбе с дорожно-транспортным травматизмом.

По данным Международной группы по анализу данных о безопасности дорожного движения (IRTAD), в Швеции с 1990 по 2017 год количество ежегодных дорожно-транспортных происшествий снизилось на 67 %, а уровень социального риска в 2018 году составил 3,2 погибшего на 100 тыс. населения (в 2000 году этот показатель составлял – 6,7)³¹. Для сравнения в 2018 году в Европейском союзе средний показатель составлял 4,9 смерти на 100 тыс. человек, в России по данным за 2019 год – 11,7.

С 1997 года Швеция приступила к осуществлению собственной национальной концепции по безопасности дорожного движения, известной как концепция нулевой смертности Vision Zero³², целью которой стало полное предотвращение гибели участников дорожного движения и серьезных травм. Имея широкую политическую поддержку, эта инициатива изменила подход к вопросу дорожной безопасности в стране³³.

³¹ Электронный ресурс URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/sweden-road-safety.pdf> (дата обращения: 20.02.2020).

³² Далее – Концепция.

³³ Электронный ресурс URL: <https://www.citylab.com/transportation/2014/11/the-swedish-approach-to-road-safety-the-accident-is-not-the-major-problem/382995> (дата обращения: 20.02.2020).

Согласно Vision Zero необходимо организовать дорожное движение таким образом, чтобы ошибки его участников не приводили к смертельным исходам или серьезным травмам. В концепции применяется интегрированный подход к пользователям дорог, особенно к незащищенным участникам дорожного движения, транспорту и дорожной сети в рамках широкого диапазона мероприятий с акцентом на научно обоснованные меры по регулированию скорости и проектированию транспортных средств и дорог. При этом важно, чтобы дороги и транспортные средства были адаптированы к пределам устойчивости человеческого организма к биомеханическим воздействиям. Кроме того, согласно шведскому законодательству ответственность за безопасность дорожного движения распределена между создателями дорожно-транспортной системы (в первую очередь это дорожные службы, автомобильная промышленность, полиция, законодательные органы) и ее пользователями.

За 22 года существования Концепция показала значительные результаты по сокращению ДТП со смертельным исходом и серьезных травм и в настоящий момент является образцом для подражания во всем мире, что было отмечено на третьей Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения в Стокгольме 19–20 февраля 2020 года. Опыт Швеции является примером для многих государств: части Канады, Норвегия, различные штаты США и некоторые страны ЕС экспериментировали с вариантами схемы Vision Zero³⁴.

Рассмотрим ряд конкретных мер, принимаемых Швецией для предупреждения дорожно-транспортного травматизма.

Во-первых, это создание более безопасной общественной инфраструктуры. В настоящее время шведская дорожная сеть протяженностью 579 564 км (из них автомагистралей – 2050 км) входит в число самых безопасных в ЕС. Швеция осуществила реконструкцию наиболее опасных участков дорог, уделив первостепенное внимание вопросам безопасности в ущерб скорости и другим критериям. Сюда следует отнести создание с 2000 года сельских дорог типа «2+1» с двумя полосами движения в одном направлении и одной встречной, одна из которых переменного направления в зависимости от напряженности потока, и разделительным барьером из металлических тросов. Таким образом, каждые несколько километров в одном направлении движения имеются две полосы, что позволяет водителям спокойно опережать транспорт, следующий в попутном направлении. А барьеры из металлических тросов очень плавно тормозят автомобиль при

возникновении аварийной ситуации и служат дополнительными ремнями безопасности, только вне автомобиля. Следует отметить, что на дорогах с разделительным барьером скорость ограничена до 100 км/ч.

Реконструированные дороги оправдали свою экономическую эффективность за счет сокращения встречных лобовых столкновений. По данным The Economist, за первые 10 лет реализации Vision Zero такое расположение полос позволило предотвратить смерть примерно 145 человек³⁵.

Одна из задач концепции нулевой смертности – к 2025 году установить на всех сельских дорогах со среднегодовой пропускной способностью (AADT) свыше 2 000 транспортных средств в день разделительный барьер или ограничение скорости до 80 км/ч.

Кроме того, за последние 20 лет произошло значительное увеличение перекрестков с круговым движением и искусственных преград для снижения скорости (они построены по принципу «лежачего полицейского»). Светофорное регулирование способствует снижению количества аварий и увеличивает пропускную способность перекрестка. Однако подобные ДТП, как правило, приводят к более тяжелым последствиям, чем на перекрестках с круговым движением, перед въездом на которые большинство водителей снижают скорость, в результате последствия ДТП становятся менее тяжелыми.

В настоящее время принимаются меры по реализации Национального плана развития транспорта на 2018–2029 гг. (принят правительством страны 31 мая 2018 года), направленные на улучшение городской дорожной сети за счет строительства велосипедных дорожек, безопасных пешеходных переходов, в том числе пешеходных мостов и «зебр», не только обозначенных разметкой, но и оборудованных световой сигнализацией, а также «лежачими полицейскими», и других инфраструктурных мероприятий.

Во-вторых, это совершенствование законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения. Исходя из уровня безопасности в Швеции введены следующие ограничения скорости: от 30 до 50 км/ч на городских дорогах с наибольшей вероятностью бокового столкновения транспортных средств и конфликта между автомобилями и уязвимыми участниками дорожного движения, от 60 до 100 км/ч на сельских дорогах, 110–120 км/ч – на автомагистралях с отсутствием вероятности бокового или лобового столкновения участников дорожного движения. Штрафы за превышение скорости очень высокие. В частности, за превышение скорости на 1–10 км/ч на территории с действующим ограничением в 50 км/ч

³⁴ Электронный ресурс URL: <https://www.weforum.org/agenda/2018/04/sweden-zero-vision-traffic-road-deaths/> (дата обращения: 20.02.2020).

³⁵ Электронный ресурс URL: <https://inosmi.ru/world/20150102/225308328.html> (дата обращения: 20.02.2020).

взимается штраф в размере 179 евро, на 16–20 км/ч – 250 евро, на дорогах с ограничением скорости более 50 км/ч – 134 и 214 евро соответственно. Декларируется отказ от каких-либо неадминистрируемых порогов превышения скорости, однако погрешность устройств фиксации установлена на уровне 3 км/ч.

Шведы научно доказали, что скорость в 30 км/ч является пределом, при котором большинство незащищенных участников дорожного движения (велосипедист, пешеход) выживают при наездах транспорта.

Королевство Швеция разделено на 290 коммун (муниципалитетов), которые несут ответственность за местную безопасность дорожного движения и с мая 2000 года обладают полномочиями самостоятельно устанавливать ограничение скорости в жилых районах до 30 км/ч. Реализации этой возможности способствовал изданный Ассоциацией коммун и ландстингов Швеции материал «Спокойные улицы», представляющий собой практическое руководство по применению концепции нулевой смертности в жилых районах³⁶.

Камеры фиксации нарушений скоростного режима получили широкое распространение на шведских дорогах в связи с тем, что их использование является эффективным способом предотвращения превышения ограниченной скорости и снижения количества аварий. Стоит отметить, что в Российской Федерации фиксация административного правонарушения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, также давно доказала свою эффективность в вопросах привлечения к ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения и является необходимым условием успешной реализации принципа неотвратимости наказания, играющего важную роль в обеспечении безопасности дорожного движения³⁷.

В конце 2017 года в Швеции на дорожной сети в сельской местности было установлено около 1550 камер, в 2018 году их использовалось уже около 1800, целевой ориентир на 2020 год – 2300 камер.

³⁶ Электронный ресурс URL: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/unda/Sweden_Rus_VisionZero.pdf (дата обращения: 20.02.2020).

³⁷ Подробнее см.: Антонов С.Н., Баканов К.С. О некоторых подходах к определению вида и размеров административного наказания // Наука и практика. 2016. № 1 (66). С. 16–19; Гордеева А.Д. Развитие международного сотрудничества в сфере привлечения к административной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения водителей, являющихся иностранными гражданами // Вестник Московского университета МВД России. 2019. № 1. С. 170–176; Гордеева А.Д., Якимов А.Ю. Механизм реализации компетентными органами государств-участников СНГ и иных иностранных государств принципа взаимного признания административной ответственности за нарушения в области дорожного движения // Административное право и процесс. 2018. № 2. С. 31–37.

Согласно шведскому законодательству о дорожном движении с 2013 года водителям запрещено использование мобильных телефонов и иных устройств связи при управлении транспортным средством. Среди мер, направленных на предупреждение управления ТС в нетрезвом состоянии, следует отметить установление допустимого предела содержания алкоголя в крови для всех участников дорожного движения равного 0,2 г/л. Если уровень алкоголя в крови превышает допустимый, то законом предусмотрено лишение нарушителя свободы, а также изъятие водительского удостоверения.

В-третьих, это подробное расследование аварий со смертельным исходом. Начиная с 1997 года все дорожные аварии с летальным исходом расследуются специальной комиссией с целью сбора информации о причинах, вызвавших смертельно опасные телесные повреждения. По окончании расследования проводится встреча заинтересованных создателей дорожно-транспортной системы, в ходе которой предлагаются решения, позволяющие избежать повторения происшедшего. Вопросы, связанные с управлением транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, и мерами, которые необходимо предпринимать по недопущению подобных фактов, также неоднократно становились предметом обсуждения в научных кругах в нашей стране³⁸.

В-четвертых, это акцент на пассивную безопасность и разработка новых транспортных средств с современными требованиями к безопасности и воздействию на окружающую среду.

Швеция является ведущей страной в разработке технических решений, направленных на повышение использования ремней безопасности. Представителями промышленности, науки, госучреждений и страховых компаний разработан общий подход к вопросу повышения уровня использования ремней безопасности с помощью системы напоминания. Применение ремней безопасности является обязательным в Швеции с 1975 года на передних сиденьях и с 1986 года – на задних. Для детей (до 12 лет) ростом ниже 135 см использование детской удерживающей системы обязательно

³⁸ Подробнее см.: Баканов К.С. Административно-правовой запрет на управление транспортным средством в состоянии опьянения: Автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. юрид. наук. М., 2018. С. 22.; Гордеева А.Д. Административные правонарушения и виды решений, подлежащие взаимному признанию и исполнению компетентными органами государств, ратифицировавших Конвенцию о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения // Административное право и процесс. 2019. № 1. С. 75–81; Портяшников О.М., Антонов С.Н., Баканов К.С. и др. Выявление и доказывание сотрудниками Госавтоинспекции фактов управления транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии опьянения. Методические рекомендации / Москва, 2016, с. 56.

с 1988 года, при этом дети весом до 13 кг должны перевозиться в детском удерживающем устройстве, установленном против направления движения.

В целях снижения роли человеческого фактора производимые в стране автомобили оснащаются интеллектуальными системами предотвращения столкновений и адаптивного круиз-контроля, защиты от засыпания, принудительного снижения скорости на пересечениях дорог и пешеходных переходах, также ведется разработка и внедрение беспилотных транспортных средств. Кроме того, новые шведские автомобили в составе заводской комплектации имеют систему активной безопасности Alcolock (алкозамок), которая подключается к системе запуска двигателя автомобиля и блокирует его, если водитель не пройдет тест на содержание алкоголя в выдыхаемом воздухе. Сейчас 90 % всех школьных автобусов в Швеции оборудованы такой технологией.

Модернизируется антиблокировочная тормозная система (ABS) в качестве стандартного оборудования для большинства основных моделей мотоциклов. С 2016 года в Европейском союзе наличие ABS обязательно для всех выпускаемых мотоциклов с рабочим объемом двигателя более 125 см³. Доля мотоциклов с ABS увеличилась с 9 % в 2007 году до 55 % в 2017 году.

В Швеции шлемы являются обязательными для мотоциклистов с 1975 года, для водителей мопедов – с 1978 года. В 2005 году принят закон, согласно которому дети в возрасте до 15 лет обязаны использовать шлем во время езды на велосипеде (уровень использования – 60–70 %). В апреле 2017 года правительство Швеции представило Национальную стратегию в области велоспорта, которая предусматривает создание безопасных условий для велосипедистов при социальном планировании, а также функциональной и удобной для пользователей инфраструктуры.

В-пятых, в Швеции особое внимание уделяется вопросам обеспечения безопасности перевозки грузов. Все предприятия и организации, являющиеся заказчиками или исполнителями грузовых перевозок, несут ответственность за их воздействие на окружающую среду и безопасность. В результате проведенных мероприятий, направленных на безопасность грузовых перевозок, многие шведские организации стали предъявлять более высокие требования к транспортным средствам и их эксплуатации. Все больше заказчиков исходят из экологических соображений и требований безопасности при выборе перевозчика, и все больше компаний-перевозчиков учитывают эти требования при осуществлении грузовых перевозок.

В-шестых, это не только осуществление эффективных мероприятий в области безопасности дорожного движения заинтересованными органами власти и организациями, но и совместное сотрудничество.

В 2005 году правительство Швеции инициировало несколько реформ в транспортном секторе, которые в итоге в 2009–2010 годах привели к созданию двух новых правительственных учреждений, отвечающих за организацию безопасности дорожного движения, а именно Шведской транспортной администрации (Trafikverket) и Шведского транспортного агентства (Transportstyrelsen).

В 2016 году в связи со стагнацией числа жертв ДТП с 2010 года правительство решило возобновить свои обязательства в отношении Vision Zero, в результате чего была принята обновленная концепция нулевой смертности, направленная на активизацию работы по обеспечению безопасности на транспорте и акцентированная на уязвимых участниках дорожного движения при проектировании и обслуживании инфраструктуры. Возглавить работу в направлении Vision Zero, в том числе распространение знаний о концепции, было поручено Шведской транспортной администрации³⁹. Благодаря усилиям, принимаемым Trafikverket для руководства работой по реализации Vision Zero на национальном и региональном уровнях, принят План действий по безопасному дорожному движению на 2019–2022 годы, предусматривающий 111 мероприятий, которые инициативно внесены 14 заинтересованными субъектами для реализации собственных амбиций по созданию безопасных дорог. Под руководством Шведской транспортной администрации информация по выполнению вышеуказанного плана ежегодно анализируется, представляется в виде отчета и учитывается на предстоящий год заинтересованными субъектами при планировании и осуществлении своих мероприятий.

В 2019 году Шведская транспортная администрация учредила Академию Vision Zero (Vision Zero Academy), представляющую собой глобальный центр знаний, основная цель которого – распространять знания о концепции, а также сотрудничать с различными заинтересованными сторонами по всему миру в стремлении создать безопасные автомобильные транспортные системы⁴⁰.

Положительный опыт Швеции в области обеспечения безопасности дорожного движения свидетельствует о том, что в его основе лежит разработка и принятие на государственном уровне перспективной и амбициозной концепции, предусматривающей всесторонний подход к решению проблем безопасности дорожного движения, которую можно контролировать и корректировать в процессе реализации.

³⁹ Электронный ресурс URL: <https://www.trafikverket.se/en/startpage/operations/Operations-road/vision-zero-academy/Background-Vision-Zero/> (дата обращения: 20.02.2020).

⁴⁰ Электронный ресурс URL: <https://www.trafikverket.se/en/startpage/operations/Operations-road/vision-zero-academy/> (дата обращения: 20.02.2020).

Для достижения нулевого уровня смертности на дорогах к 2030 году, предусмотренного Стратегией безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы⁴¹, целесообразно рассмотреть вопрос о внедрении некоторых схем шведского опыта в регионы нашей страны через призму национального законодательства.

Список использованной литературы

1. Антонов С.Н., Баканов К.С. О некоторых подходах к определению вида и размеров административного наказания // Наука и практика. 2016. № 1 (66). С. 16–19.
2. Баканов К.С. Административно-правовой запрет на управление транспортным средством в состоянии опьянения: Автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. юрид. наук. М., 2018. С. 22.
3. Гордеева А.Д. Административные правонарушения и виды решений, подлежащие взаимному признанию и исполнению компетентными органами государств, ратифицировавших Конвенцию о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения // Административное право и процесс. 2019. № 1. С. 75–81.
4. Гордеева А.Д. Развитие международного сотрудничества в сфере привлечения к административной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения водителей, являющихся иностранными гражданами // Вестник Московского университета МВД России. 2019. № 1. С. 170–176.
5. Гордеева А.Д., Якимов А.Ю. Механизм реализации компетентными органами государств-участников СНГ и иных иностранных государств принципа взаимного признания административной ответственности за нарушения в области дорожного движения // Административное право и процесс. 2018. № 2. С. 31–37.
6. Кондратьев В.Д., Щепкин А.В. Комплексное оценивание в области безопасности дорожного движения. М.: ИПУ РАН. 2002. 51 с.
7. Корнев А.П. Административная деятельность органов внутренних дел. Часть особенная / под ред. А.П. Корневой. М.: ЦИТ-М; МЮИ МВД России, 2001.
8. Порташников О.М., Антонов С.Н., Баканов К.С. и др. Выявление и доказывание сотрудниками Госавтоинспекции фактов управления транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии опьянения. Методические рекомендации / Москва, 2016, с. 56.
9. Электронный ресурс: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/sweden-road-safety.pdf> (дата обращения: 20.02.2020).
10. Электронный ресурс: <https://www.citylab.com/transportation/2014/11/the-swedish-approach-to-road-safety-the-accident-is-not-the-major-problem/382995> (дата обращения: 20.02.2020).
11. Электронный ресурс: <https://www.colta.ru/articles/society/19184-troe-malovato-a-detest-kak-shvetsiya-izbavlyatsya-ot-smertnosti-na-dorogah> (дата обращения: 20.02.2020).
12. Электронный ресурс: <https://www.weforum.org/agenda/2018/04/sweden-zero-vision-traffic-road-deaths/> (дата обращения: 20.02.2020).
13. Электронный ресурс: <https://inosmi.ru/world/20150102/225308328.html> (дата обращения: 20.02.2020).
14. Электронный ресурс: https://www.unecsc.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/unda/Sweden_Rus_VisionZero.pdf (дата обращения: 20.02.2020).
15. Электронный ресурс: <https://www.trafikverket.se/en/startpage/operations/Operations-road/vision-zero-academy/> (дата обращения: 20.02.2020).

⁴¹ Распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы».

УДК 614.8; 656.08

Е.В. Горячева,
старший научный сотрудник
ФГБУ «Всероссийский научно-исследовательский институт
по проблемам гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций МЧС России»
(федеральный центр науки и высоких технологий)

РЕАЛИЗАЦИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ «ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2013–2020 ГОДАХ» В 2013–2019 ГОДАХ В ЧАСТИ МЧС РОССИИ

Аннотация

В статье рассмотрена реализация основных мероприятий федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» в 2013–2019 годах в части МЧС России.

Ключевые слова: федеральная целевая программа, безопасность дорожного движения, дорожно-транспортные происшествия, МЧС России, Центр мониторинга ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий.

МЧС России в период с 2013 по 2019 год в рамках реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»⁴² выполнен комплекс мероприятий, направленных на развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях⁴³ [1].

В рамках реализации аналогичной Программы в 2006–2012 годах создан Центр мониторинга ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий⁴⁴ и разработана федеральная государственная информационная система «Информационно-аналитическая система в области ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий»⁴⁵ [2, 3].

Используя ресурсы и сведения, содержащиеся в ИАС-ДТП, сотрудники Центра ДТП ежедневно осуществляют информационно-аналитическое сопровождение деятельности территориальных органов МЧС России в области реагирования на ДТП и развития системы спасения пострадавших в автоавариях. За последние 10 лет проведено более 100 мероприятий по

⁴² Далее – Программа.

⁴³ Далее – ДТП.

⁴⁴ Далее – Центр ДТП.

⁴⁵ Далее – ИАС-ДТП.

оказанию методической помощи территориальным органам МЧС России и подготовлен ряд нормативных правовых и методических документов.

В рамках учений, тренировок, соревнований выполняются мероприятия по отработке приемов и навыков личного состава пожарно-спасательных подразделений, реагирующих на ДТП. За период реализации Программы проведено более 300 тактико-специальных учений с привлечением взаимодействующих экстренных служб. Ежегодно организуются и проводятся итоговые Всероссийские соревнования на звание «Лучшая команда МЧС России по ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций на автомобильном транспорте» (рис. 1).



Рис. 1. Итоговые Всероссийские соревнования на звание «Лучшая команда МЧС России по ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций на автомобильном транспорте»

Основными являются мероприятия Программы, в рамках которых пожарно-спасательные подразделения МЧС России оснащаются современными образцами техники и аварийно-спасательного инструмента для проведения работ на месте ДТП. Подразделения МЧС России, которые имеют в своем штате медицинскую службу, оснащаются пожарно-спасательными автомобилями с медицинским модулем «ПСА-ММ – Мегapolis» (рис. 2).



Рис. 2. Пожарно-спасательный автомобиль с медицинским модулем «ПСА-ММ – Мегapolis»

В целях сокращения времени прибытия на автоаварии в крупных городах создаются специальные части экстренного реагирования, в которые поставляются мотоциклы, оснащенные современным пожарно-спасательным оборудованием (рис. 3) [4].



Рис. 3. Мотоциклы, оснащенные современным пожарно-спасательным оборудованием

С целью прикрытия участков дорог, которые находятся на удаленном расстоянии от населенных пунктов, разработан мобильный комплекс «Кирасир» – пожарный автокемпер, в котором размещаются мотоциклы и квадроциклы, а также модуль для проживания и питания личного состава с кухней, гигиеническим отсеком, что дает возможность нести посменное дежурство (рис. 4).



Рис. 4. Мобильный комплекс «Кирасир» – пожарный автокемпер

Перспективной разработкой МЧС России является мобильный программно-технический комплекс обеспечения проведения аварийно-спасательных работ при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий⁴⁶ (рис. 5). МПТК-АСР-ДТП предназначен для комплексной оценки пожарно-спасательным расчетом обстановки на месте ДТП, в том числе обусловленной перевозкой опасных грузов, и определения в окружающей среде наличия радиационно, химически, пожаровзрывоопасных веществ.

Образцы МПТК-АСР-ДТП поставлены в Главные управления МЧС России по г. Санкт-Петербургу, Тверской, Московской и Пензенской областям и ФГКУ «Центр по проведению спасательных операций особого риска «Лидер».



Рис. 5. МПТК-АСР-ДТП

В рамках выполнения мероприятий Программы осуществлено строительство пяти учебно-тренировочных комплексов в Центральном, Южном, Северо-Кавказском, Дальневосточном и Сибирском федеральных округах. Для пожарно-спасательных подразделений МЧС России, осуществляющих индивидуальную подготовку пожарных и спасателей, был разработан типовой комплект учебного класса для отработки действий при ликвидации последствий ДТП.

С целью обмена опытом и популяризации деятельности МЧС России в области развития системы спасения пострадавших в ДТП сотрудники Центра ДТП принимают активное участие в коммуникативных мероприятиях (конференциях, форумах, выставках и иных общественных мероприятиях), в том числе международных.

В период с 2013 по 2019 год обеспечено представление более 25 выставочных экспозиций, пропагандирующих деятельность МЧС России в области развития системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, в том числе в рамках Международного салона средств обеспечения безопасности «Комплексная безопасность», Международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», Международной выставки средств обеспечения безопасности государства «Интерполитех», Международного форума «Армия» и др.

Таким образом, выполнение мероприятий Программы, внедрение новых образцов современной техники, инструмента и технологий позволит обеспечить более качественную подготовку личного состава пожарно-спасательных подразделений МЧС России к выполнению аварийно-спасательных работ по ликвидации последствий ДТП и оказанию помощи пострадавшим.

Список использованной литературы

1. Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://base.garant.ru/70467076/> (дата обращения: 30.03.2020).
2. Федеральная государственная информационная система «Информационно-аналитическая система в области ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий» [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://abdtп.ru/> (дата обращения: 30.03.2020).
3. Приказ МЧС России от 04.09.2007 № 474 «О создании Центра по мониторингу ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий» [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://base.garant.ru/70175880/> (дата обращения: 30.03.2020).
4. Проведение спасательных работ при дорожно-транспортных происшествиях / С.В. Колеганов, Н.А. Поздняков, В.С. Иванов, И.В. Пляскина, Д.Р. Просветова, Е.В. Горячева, Л.И. Дежурный, А.Ю. Закурдаева, Г.В. Неудухин, Ю.С. Шойгу, Е.В. Афанасьева. – М.: ФГБУ ВНИИ ГОЧС (ФЦ) МЧС России, 2019. – 330 с., илл.

⁴⁶ Далее – МПТК-АСР-ДТП.

Р.О. Душенкин,
заместитель начальника отдела
– начальник отделения дорожного надзора отдела надзора
УГИБДД УМВД России по Омской области

А.Е. Бондаренко,
начальник отдела надзора
УГИБДД УМВД России по Омской области

ТРЕБОВАНИЯ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ РАЗМЕЩЕНИИ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ОБЪЕКТОВ ДОРОЖНОГО СЕРВИСА

Аннотация

В статье проанализированы законодательные аспекты размещения объектов дорожного сервиса в полосах отвода автомобильных дорог, требования ведомственных нормативных правовых актов, а также правил и стандартов, регламентирующих мероприятия по обеспечению безопасности и организации дорожного движения при обустройстве таких объектов. Рассмотрен общий порядок осуществления федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения при эксплуатации объектов дорожного сервиса, типовые нарушения со стороны их владельцев, фиксируемые в рамках надзорной деятельности.

Ключевые слова: федеральный государственный надзор, безопасность дорожного движения, дорожный надзор, объект дорожного сервиса, автомобильная дорога, организация дорожного движения, государственная инспекция безопасности дорожного движения, дорожная деятельность.

В соответствии с положениями статей 2 и 5 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» обеспечение безопасности дорожного движения – деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий, которая осуществляется в том числе путем регулирования деятельности в дорожном хозяйстве и организации дорожного движения.

При этом одним из основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения является приоритет жизни и здоровья граждан, участ-

вующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности⁴⁷.

Объекты дорожного сервиса – здания, строения, сооружения, иные объекты, предназначенные для обслуживания участников дорожного движения по пути следования (автозаправочные станции, автостанции, автовокзалы, гостиницы, кемпинги, мотели, пункты общественного питания, станции технического обслуживания, подобные объекты, а также необходимые для их функционирования места отдыха и стоянки транспортных средств)⁴⁸.

Автомобильные дороги общего пользования федерального, регионального, межмуниципального и местного значения обустраиваются различными видами объектов дорожного сервиса, размещаемых в границах полос отвода таких автомобильных дорог, исходя из транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств этих дорог⁴⁹.

Объекты дорожного сервиса размещаются в полосе отвода автомобильных дорог на основании специального договора присоединения, заключенного с владельцем автомобильной дороги⁵⁰.

При этом реконструкция, капитальный ремонт и ремонт самих примыканий к автомобильным дорогам (пересечений с ними), необходимых для объектов дорожного сервиса, допускаются при наличии согласия в письменной форме владельцев автомобильных дорог на выполнение указанных работ⁵¹. Это согласие должно содержать технические требования и условия, подлежащие обязательному исполнению лицами, осуществляющими такую реконструкцию, капитальный ремонт и ремонт.

Обеспечение автодорог объектами дорожного сервиса не должно ухудшать условия безопасности дорожного движения⁵², при этом в целях повы-

⁴⁷ Статья 3 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

⁴⁸ Пункт 13 статьи 3 Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

⁴⁹ Постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2009 № 860 «О требованиях к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода».

⁵⁰ Часть 7 статьи 22 Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

⁵¹ Пункт 11 статьи 22 Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

⁵² Пункт 3 статьи 22 Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

шения безопасности и пропускной способности дорог необходимо проводить мероприятия по организации дорожного движения⁵³.

Любой объект дорожного сервиса не может и не должен функционировать без подъездов, съездов и примыканий, посредством которых обеспечивается доступ к ним с автомобильной дороги. Данные примыкания должны быть оборудованы переходно-скоростными полосами, освещением и иными требуемыми законодательством элементами обустройства автомобильной дороги, а на прилегающей к объекту территории должно быть размещено необходимое количество парковок⁵⁴, бытовые помещения и иные элементы, включая технические средства организации дорожного движения⁵⁵.

Исходя из вышеуказанного перечня обязательных дополнительных элементов обустройства, объекты дорожного сервиса не могут существовать как отдельные обособленные строения (здания, сооружения). Их размещение рассматривается в совокупности с самой автодорогой и ее элементами в целях комплексного обеспечения безопасности дорожного движения.

С учетом того, что объекты дорожного сервиса располагаются (или могут располагаться) в полосе отвода автомобильной дороги, а сама автомобильная дорога включает в себя земельные участки в границах полосы отвода⁵⁶, то и уровень содержания объекта дорожного сервиса должен соответствовать той автодороге, к которой он присоединен, т.к. земельные участки под данным объектом также расположены в полосе отвода и входят в состав автомобильной дороги.

Капитальный ремонт, ремонт и содержание подъездов, съездов и примыканий, стоянок и мест остановки транспортных средств, переходно-скоростных полос осуществляются в соответствии с Классификацией работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог, утвержденной Приказом Минтранса России от 16.11.2012 № 402⁵⁷.

⁵³ Пункт 1 статьи 21 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

⁵⁴ Часть 6 статьи 22 Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

⁵⁵ С учетом требований Приложения К Свода правил 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», региональных и местных норм градостроительного проектирования, ГОСТ 33062-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к размещению объектов дорожного и придорожного сервиса».

⁵⁶ Статья 3 Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

⁵⁷ Далее – Классификация.

Данные мероприятия проводятся владельцем объекта дорожного сервиса или за его счет⁵⁸.

Деятельность по организации дорожного движения регулируется Федеральным законом от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», согласно пункту 7 статьи 11 которого размещение на дороге технических средств организации дорожного движения, не предусмотренных документацией по организации дорожного движения, не допускается.

Требования к порядку разработки, оформлению и составу проектов организации дорожного движения утверждены Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 26.12.2018 № 480.

Согласно подпункту 17 пункта 9 Классификации работы по организации дорожного движения входят в прочие работы по содержанию дорог. При этом приказом Минтранса России от 13.11.2018 № 406 утверждена отдельная Классификация работ по организации дорожного движения.

После заключения между владельцем автомобильной дороги и владельцем (инициатором размещения) объекта дорожного сервиса соответствующего договора присоединения и получения письменного согласия с техническими условиями и требованиями вышеуказанных нормативных документов обусловлены и определены необходимость и порядок разработки проектов организации дорожного движения⁵⁹ на каждый объект дорожного сервиса, которые предусматривают в том числе:

порядок движения к объекту дорожного сервиса и на его территории;

параметры сооружений и элементов обустройства;

схему расстановки и перечень технических средств организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, светофоры, ограждения, направляющие устройства).

Порядок и нормативы обустройства каждого из элементов обустройства объекта дорожного сервиса регламентированы следующими основными ГОСТами и сводами правил⁶⁰.

Выбор типа примыкания к основной автодороге должен соответствовать требованиям пунктов 6.11 и 6.20 СП 34.13330.2012.

Согласно пункту 5.5.8 ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» и пункта

⁵⁸ Часть 10 статьи 22 Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

⁵⁹ Далее – ПОДД.

⁶⁰ Включая содержащиеся в них ссылки на иные нормативные документы.

6.38 Свода правил 34.13330.2012 «Автомобильные дороги» для обеспечения беспрепятственного проезда транзитного транспорта съезды и выезды в местах размещения объектов дорожного сервиса должны быть оборудованы переходно-скоростными полосами определенных размеров.

В соответствии с пунктом 4.6.1.1 ГОСТ Р 52766-2007 на участках дорог в зонах размещения переходно-скоростных полос на съездах к сооружениям обслуживания движения, действующим в темное время суток, должно предусматриваться стационарное электрическое освещение.

Согласно пункту 6.4 СП 34.13330.2012 все съезды и выезды на подходах к дорогам IБ, IВ, II, III и IV категорий должны иметь покрытия на протяжении от 50 до 100 м с укрепленной обочиной на ширину 0,5–0,75 м.

В соответствии с пунктами 6.16–6.19 СП 34.13330.2012 и пунктом 7.1 ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля» на подходах к пересечениям и примыканиям должны обеспечиваться треугольники видимости, в границах которых недопустимо размещение посторонних предметов, объектов и сооружений высотой более 0,5 м.

Определение перечня и порядка размещения необходимых технических средств организации дорожного движения должно осуществляться в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Контроль за соблюдением перечисленных выше норм обеспечивается Госавтоинспекцией МВД России в рамках федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения путем осуществления административных процедур, включая надзор за дорожным движением в соответствии с положениями Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения в части соблюдения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог, утвержденного Приказом МВД России от 30.03.2015 № 380⁶¹, и с Федеральным законом от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции»⁶².

⁶¹ Далее – Административный регламент.

⁶² Далее – ФЗ «О полиции».

Согласно пункту 83 Административного регламента при надзоре за дорожным движением степень соответствия обязательным требованиям безопасности дорожного движения устанавливается в том числе и для объектов дорожного сервиса.

При проверке определяется наличие и соответствие договора присоединения, проектной документации на объект дорожного сервиса, осуществляется проверка наличия и состояния необходимых и предусмотренных ПОДД технических средств организации дорожного движения, наличия переходно-скоростных полос, стационарного электрического освещения.

Отсутствие (утрата) данных элементов на объекте дорожного сервиса либо наличие в их состоянии дефектов, предусмотренных ГОСТ Р 50597-2017, ГОСТ 33180-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к уровню летнего содержания» или ГОСТ 33181 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к уровню зимнего содержания» (для объектов, расположенных на дорогах вне населенных пунктов) является основанием для реализации надзорных мер, аналогичных тем, которые необходимо выполнить при выявлении таких нарушений на самой автодороге, в соответствии с пунктом 17 Административного регламента.

В случае предоставления ПОДД, разработанного до вступления в силу Федерального закона от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и Приказа Минтранса России от 26.12.2018 № 480, необходимо обеспечить внесение владельцу объекта дорожного сервиса представления в рамках ФЗ «О полиции».

Отсутствие ПОДД является основанием для возбуждения дела об административном правонарушении в порядке части 1 статьи 12.34 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях⁶³ в связи с несоблюдением требований по обеспечению безопасности дорожного движения при содержании объекта дорожного сервиса, присоединенного к автодороге.

Выполнение следующих работ (в том числе после их окончания) без согласования с владельцем автомобильной дороги или с нарушением технических требований и условий является основанием для возбуждения дела об административном правонарушении по ч. 2 ст. 11.21 КоАП РФ:

строительство, реконструкция, капитальный ремонт, ремонт пересечений автомобильных дорог с другими автомобильными дорогами и примыканий автомобильных дорог к другим автомобильным дорогам;

⁶³ Далее – КоАП РФ.

реконструкция, капитальный ремонт и ремонт примыканий объектов дорожного сервиса к автомобильным дорогам;

строительство, реконструкция объектов дорожного сервиса.

Установление виновных лиц в рамках расследования данных дел предполагает последующее вручение им требований о прекращении противоправных действий с запрещением производства незаконных работ, а также выдачу предписаний на устранение нарушений обязательных требований безопасности.

Таким образом, применение изложенных выше положений нормативных правовых актов при регулярном проведении со стороны Госавтоинспекции МВД России надзорных и проверочных мероприятий в отношении объектов дорожного сервиса призвано способствовать соблюдению со стороны их владельцев обязательных требований в области обеспечения безопасности дорожного движения, что соответствует целям защиты жизни, здоровья, прав и свобод граждан.

Список использованной литературы

1. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
2. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
3. Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
4. Федеральный закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях».
5. Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции».
6. Постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2009 № 860 «О требованиях к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода».
7. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог».
8. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 13.11.2018 № 406 «Об утверждении Классификации работ по организации дорожного движения и о внесении изменений в Классификацию работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог, утвержденную приказом Минтранса России от 16 ноября 2012 г. № 402».
9. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26.12.2018 № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».
10. Приказ Министерства внутренних дел Российской Федерации от 30.03.2015 № 380 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения в части соблюдения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспе-

чения безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог».

11. Свод правил 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».
12. Свод правил 34.13330.2012 «Автомобильные дороги».
13. ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования».
14. ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля».
15. ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».
16. ГОСТ 33062-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к размещению объектов дорожного и придорожного сервиса».
17. ГОСТ 33180-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к уровню летнего содержания».
18. ГОСТ 33181 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к уровню зимнего содержания».

С.Г. Зубриский,

кандидат технических наук, доцент
(ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ»)

И.И. Туницын,

аспирант (ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ»)

ОСНОВЫ ПРОГРАММНО-ЦЕЛЕВОГО ПОДХОДА В ОЦЕНКЕ НАДЕЖНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

Аннотация

В статье рассматриваются основы проведения анализа остаточного ресурса транспортных средств в эксплуатации, по которым можно судить об их надежности. Так как среди эксплуатационных факторов наибольшее влияние на остаточный ресурс транспортного средства оказывают дорожно-транспортные происшествия, особое внимание уделяется именно вопросам восстановительного ремонта и обслуживания.

Ключевые слова: транспортное средство, надежность, остаточный ресурс, безопасность дорожного движения, восстановительный ремонт, технический осмотр.

Проблема безопасности дорожного движения сильно переплетена с понятием надежности транспортных средств⁶⁴ на этапе эксплуатации. Если на этапе проектирования и производства безопасность и, следовательно, надежность ТС определяется стандартами, то при эксплуатации она регулируется косвенно посредством систем предупреждения возможных отказов и их устранения. Другими словами, систем технического осмотра и обслуживания (проверка технического состояния транспортных средств (в том числе их частей, предметов их дополнительного оборудования) на предмет их соответствия обязательным требованиям безопасности ТС в целях их допуска к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации, а также за ее пределами [1] в случаях, предусмотренных международными договорами Российской Федерации) и восстановительного ремонта (комплекс операций по техническому воздействию на транспортное средство, выполняемых по потребности, для устранения повреждений, отказов и неисправностей с целью восстановления его работоспособности [2]).

⁶⁴ Далее – ТС.

Тогда критерием оценки будет являться остаточный ресурс, под которым понимается суммарная наработка на отказ на момент измерения, то есть на момент оценки технического состояния объекта. Соответственно, переход объекта в предельное состояние означает, что наработка на отказ достигла пикового для данного объекта значения, а срок службы подошел к концу. Если принимать во внимание конкретную специфику сложной технической системы (эксплуатационную надежность транспортного средства), то на первый план выходит такой показатель надежности, как работоспособность. Это исходит из Венского соглашения [3], которое требует контролировать заданное значение свойств транспортного средства в эксплуатации посредством технического осмотра.

Однако для того, чтобы поддерживать работоспособное состояние объекта, недостаточно выявить его текущее техническое состояние на предмет работоспособности только на момент технического контроля – технического осмотра. Это объясняется тем, что дорожно-транспортные происшествия являются вероятностными всплесками, определяющими неизвестную функциональную зависимость в преобразовании свойств транспортного средства. Если углубляться в это, то предположим, что ориентировочная функциональная зависимость снижения остаточного ресурса с течением эксплуатации транспортного средства известна и просчитана изготовителем еще на этапе проектирования и производства. Тогда, после *n*-ого количества аварий, работоспособность в «заданных», требуемых пределах может сохраниться, тогда как функция изменения остаточного ресурса уже станет неизвестной.

Стоит отметить, что учет эксплуатационной надежности ведется изготовителем только для этапа приработки, что примерно соответствует сроку службы в три года и называется гарантией или готовностью изготовителя возмещать траты собственника на отказы, вызванные технической неисправностью. Исходя из этого видно, что даже зарубежная система учета отказов основана именно на принципе работоспособности сложной технической системы не ниже определенного заданного значения (по каждой функции). Однако эксплуатация также подразумевает действие на объект суммы неизвестных факторов, которые влияют на характер изменения остаточного ресурса. Поэтому задача состоит в выявлении соответствия транспортного средства установленным значениям не только в ходе технического осмотра (контроля), но и на этапе восстановления после аварии. Другими словами, требуется производить оценку не конкретных свойств транспортного средства, а учитывать динамику их изменения для выявления функциональной зависимости изменения остаточного ресурса сложной технической системы под влиянием многочисленных эксплуатационных факторов.

Теперь более подробно рассмотрим возможность и целесообразность покомпонентной оценки транспортного средства. По статистической информации изготовителя транспортных средств марки Toyota, современный автомобиль состоит примерно из 30 000 деталей. Если исходить из ресурса каждой отдельной детали, то при грубом анализе их можно разделить на несколько групп. Очевидно, что наиболее уязвимыми при циклических нагрузках (городской цикл, подверженность износу движущихся частей) будут резинометаллические изделия и расходные компоненты (фильтры и т.п.). Износ остального пласта деталей в целом также будет зависеть от огромного числа эксплуатационных факторов, например, манеры вождения собственника транспортного средства.

Из этого следует, что остаточный ресурс автомобиля в эксплуатации нельзя приравнять только к сохраняемости его свойств в заданных пределах с течением времени, так как существует ряд косвенных причин, которые также влияют на их изменение, на математическую функцию этого изменения и физику появления отказов вследствие такого изменения. Поэтому физическая оценка ресурса каждого компонента с последующей комплексной аппроксимацией не принесут должного результата в связи с огромной погрешностью, вызванной неучтенным эксплуатационным фактором. Он является своеобразным «черным ящиком», который содержит в себе подавляющее количество причин отказов, которые возможно оценить с минимальной погрешностью в комплексе на основе реальных данных теории вероятности.

Таким образом, для комплексного полноценного исследования изменения ресурса транспортного средства в эксплуатации требуется не построение математической модели, основанной лишь на прогнозируемой в лабораторных условиях наработке на отказ каждого компонента или группы компонентов на этапе приработки (что из-за количества компонентов нецелесообразно и просто невозможно), а анализ статистических данных, формирующих «черный ящик», и разработка методики обработки большого объема постоянно обновляемых данных. Также стоит отметить, что при должном учете «черного ящика» возможно полностью оценить ресурс транспортного средства, в том числе наиболее уязвимых к износу деталей, а также остальных по принципу значимости.

Из этого следует, что аппроксимация полученных данных с оценочной методикой (алгоритмом) возникновения аварий даст полную картину возникновения неисправностей. Принимая во внимание восстановительный ремонт, перечень требуемых алгоритмов для комплексного моделирования динамики остаточного ресурса ТС следующий:

- алгоритм анализа процессов возникновения неисправностей (по вероятности безотказной работы),
- алгоритм оценки износа,
- алгоритм оценки остаточного ресурса,
- алгоритм оценки повреждений (поглощенной энергии),
- алгоритм оценки диагностических параметров (вероятных связей),
- алгоритм вариативности ремонтных воздействий,
- алгоритм допуска ТС к эксплуатации.

Важным моментом является то, что для обеспечения взаимосвязи алгоритмов потребуется обратная связь по изменению/восстановлению утраченных или ухудшенных свойств по результатам восстановительного ремонта. Однако, просчитать эмпирически данное изменение не представляется возможным, так как большинство ремонтных работ проводятся по технологии восстановительного ремонта «вслепую» без фактической оценки параметров. Другими словами, возникнет ситуация, связанная либо с отсутствием исходных данных, либо с проблемой их достоверности и требуемой точности. Поэтому в текущих условиях потребуется минимальный перечень испытаний, фиксирующих изменение конкретных свойств транспортного средства после ремонта и не нагружающих процедуру технического осмотра.

Таблица

Виды исследований	Что исследуется	Исходные данные (ИД)	ИД в методике
Анализ физики отказов	Механизм возникновения отказов	Справочники, отчеты об испытаниях и эксплуатации	Алгоритм анализа процессов возникновения неисправностей (с учетом оценки ДТП)
Эмпирический анализ результатов стресс-испытаний	Число отказавших элементов	Лабораторные испытания типового образца	Алгоритм оценки остаточного ресурса (с учетом «черного ящика»)
Эмпирическая функция распределения времени отказа			
Определение распределения отказов на отрезке времени цензурирования	Отказы на этапе приработки	Лабораторные испытания на малом отрезке времени	Аппроксимация испытаний ТС после восстановительного ремонта
Нулевой эксперимент (безотказовое наблюдение)	Верхняя граница распределения отказов	Лабораторные испытания малой выборки	Испытания конкретного ТС после восстановительного ремонта

Из представленной таблицы видно, что фактически все исходные данные, используемые для прогнозирования, заменены динамическими статистическими данными, получаемыми при эксплуатации транспортных средств.

Дополнительно стоит отметить, что используемый для выявления и устранения предсерийных дефектов производства при проектировании компонентный анализ невозможен для применения на практике в процессе эксплуатации, в связи с тем, что повреждение при испытаниях принадлежащего владельцу транспортного средства и его компонентов недопустимо.

Вышесказанное подтверждает, что единственным методом оценки остаточного ресурса в эксплуатации, несмотря на возможность упрощенного проведения испытаний (которые несут больше уточняющий характер), является программно-целевой подход в статистическом анализе, основанном на проведении испытаний на местах. Однако на сегодняшний день статистические данные собираются в недостаточном количестве, носят крайне разрозненный и противоречивый характер. Они наиболее применимы для анализа коммерческой составляющей рынка, нежели для проведения научного исследования и конкретной оценки изменения свойств с привязкой к остаточному ресурсу транспортного средства в целом. Именно поэтому крайне важны систематизация и выработка отлаженных процессов на уже имеющейся инфраструктуре по сбору и обработке статистических данных согласно алгоритмам, описанным в разрабатываемой методике.

Список использованной литературы

1. Федеральный закон от 01.07.2011 № 170-ФЗ (ред. от 01.05.2019) «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // КонсультантПлюс URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_115853/08fc56bd86e19a3adf05254e1449e3ae4694df32/ (дата обращения: 15.03.2020).
2. Методические рекомендации по проведению независимой технической экспертизы транспортного средства при ОСАГО (№ 001МР/СЭ)» (утв. НИИАТ Минтранса РФ 12.10.2004, РФЦСЭ при Минюсте РФ 20.10.2004, ЭКЦ МВД РФ 18.10.2004, НПСО «ОТЭК» 20.10.2004) // КонсультантПлюс URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_62669/ (дата обращения: 15.03.2020).
3. Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров // Техэксперт URL: <http://docs.cntd.ru/document/499039093> (дата обращения: 15.03.2020).

УДК 519.246.5

В.Т. Капитанов,
профессор Московского автомобильно-дорожного
государственного технического университета (МАДИ),
доктор технических наук

О.Ю. Мошина,
ведущий научный сотрудник
ФКУ «НЦ БДД МВД России»,
кандидат технических наук, доцент

ПРОГНОЗНАЯ ОЦЕНКА ЗНАЧЕНИЯ ЧИСЛА ПОГИБШИХ В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В 2020 ГОДУ

Аннотация

С использованием математических методов и моделей рассчитано прогнозное значение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях в Российской Федерации в 2020 году, а также диапазон его предельного изменения.

Ключевые слова: прогноз, тренд, дорожно-транспортная аварийность, статистическая оценка, модель.

Исходя из теории и практики, а также, по мнению специалистов, долгосрочные прогнозы, как правило, не сбываются. В лучшем случае с той или иной вероятностью можно предсказать развитие событий на два-три года вперед. При этом качество расчетов зависит от обоснованно выбранного математического аппарата и достоверности анализируемых данных.

Для решаемой задачи прогнозирования значения \bar{x}_{k+n} числа погибших в ДТП в момент времени $(n+k)$ с учетом наличия тренда предложена [1] следующая формула (прогноз на глубину k в момент n ; α_k, β_k – параметры)

$$\bar{x}_{k+n} = \alpha_k \cdot x_n + (1 - \alpha_k)x_{n-1} + \beta_k,$$

где x_n – фактическое значение прогнозируемой величины.

В частном случае при прогнозировании на один год формула имеет вид:

$$\bar{x}_{n+1} = \alpha \cdot x_n + (1 - \alpha)x_{n-1} + \beta, \quad (n = 2, \dots). \quad (1)$$

Параметр в этой формуле находится путем решения оптимизационной задачи:

$$\sum_{i=3}^n (\bar{x}_i - x_i)^2 \rightarrow \min_{\alpha} \quad (2)$$

Для этой цели использован метод Нелдера и Мида [2], ориентированный на поиск оптимума целевой функции произвольного вида, а также массив данных – число погибших в ДТП в 2012–2019 годах (табл. 1). Такое ограничение по годам вызвано неоднократными отдельными корректировками правил учета ДТП, однако этих значений достаточно для краткосрочного прогнозирования.

Таблица 1

Число погибших в ДТП в Российской Федерации

Год	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Значение	27991	27025	26963	23114	20308	19088	18214	16981

Ранее подобный подход использовался для соответствующего прогнозирования для двух предыдущих лет, и были получены значения 18218 погибших для 2018 года и 17555 для 2019 года.

На основе статистических данных рассчитаны коэффициенты и величина свободного члена в формуле (1):

$$\bar{x}_i = 1.27391 \cdot x_{i-1} - 0.27391 \cdot x_{i-2} - 1.0855, \quad (i = 3, \dots, n), \quad (3)$$

где

\bar{x}_i – прогнозируемое значение в момент t ;

x_{i-1} – фактическое значение годом раньше;

x_{i-2} – фактическое значение двумя годами раньше.

Расчетные и фактические данные для восьмилетнего периода представлены на рис. 1.

Прогнозируемое для 2020 года значение, полученное по формуле (3), – 15558 человек. Таким образом, предполагается дальнейшее снижение числа погибших в ДТП на 8,38 %.

Поскольку формула (1) позволяет достаточно неплохо смоделировать процесс аварийности, представляется целесообразным в рамках предложенного модельного подхода оценить диапазон возможного предельного изменения рассматриваемого показателя сверху и снизу, т.е. лучший и худший вариант исходя из истории процесса.

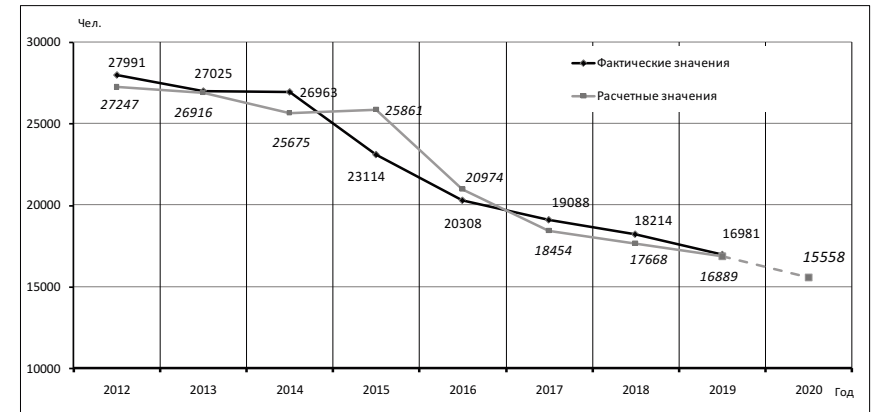


Рис. 1. Фактические и расчетные значения числа погибших в ДТП в Российской Федерации с прогнозом на 2020 год

Предполагается, что эти предельные изменения также описываются формулой (1) и при этом соответствующие расчетные значения при худшем варианте не меньше (при лучшем – не больше) фактических значений. Параметры модели выбираются из условия минимальности расстояния между фактическими и расчетными значениями. В формализованном виде это означает решение следующей задачи (ограничение снизу):

$$\bar{x}_i = \alpha \cdot x_{i-1} + (1 - \alpha) \cdot x_{i-2} + \beta, \quad (i = 3, \dots, n), \quad x_i \leq \bar{x}_i \quad (4)$$

$$\sum_{i=3}^n (\bar{x}_i - x_i)^2 \rightarrow \min_{\alpha, \beta}$$

где α, β параметры.

Для решения также используется упомянутый метод Нелдера и Мида со штрафной функцией [2].

Результат оптимизации следующий

$$\bar{x}_i = 0.72459 \cdot x_{i-1} + 0.27541 \cdot x_{i-2} - 3.86606. \quad (5)$$

Аналогичная формула для ограничения сверху имеет вид

$$\bar{x}_i = 1.31611 \cdot x_{i-1} - 0.31611 \cdot x_{i-2} + 0.24335. \quad (6)$$

На рис. 2 представлены фактические значения числа погибших в ДТП и кривые, соответствующие значениям, полученным по формулам (5) и (6). Таким образом, диапазон предельного изменения числа погибших в ДТП в

2020 году от 13455 до 16835. Это означает, исходя из истории, что вряд ли без каких-то особых мер воздействия на процесс удастся выйти из этого диапазона.

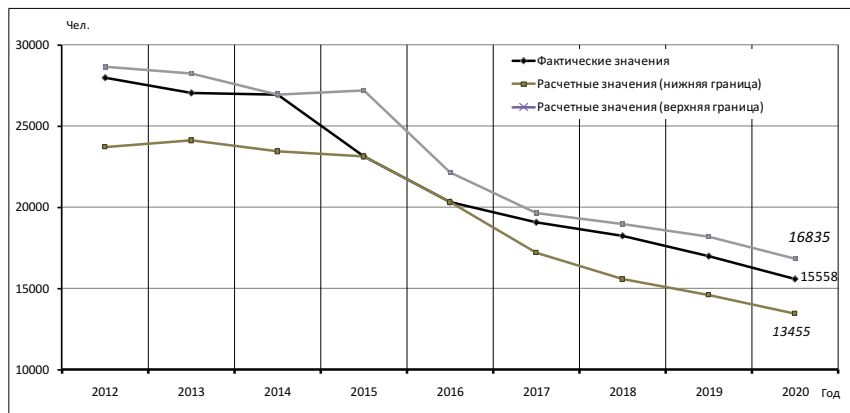


Рис. 2. Фактические значения и диапазон предельного изменения числа погибших в ДТП в Российской Федерации с прогнозом на 2020 год

Предлагаемый подход к количественному определению прогнозной оценки числа погибших в ДТП в Российской Федерации на последующий год подтвержден соответствующими расчетами для 2018 и 2019 года. Реализация этого подхода для 2020 года свидетельствует о дальнейшем снижении числа погибших в ДТП более чем на 8 %. Кроме того, определены пределы изменения рассчитываемой величины в диапазоне от 13455 до 16835 человек.

Список использованной литературы

1. Редкозубов С.А. Статистические методы прогнозирования в АСУ. М., Энергоиздат, 1981.
2. Химмельблау Д. Прикладное нелинейное программирование. М.: Мир, 1975. – 536 с.
3. Капитанов В.Т. О прогнозе дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации в 2019 году / В.Т. Капитанов, О.Ю. Моница, В.В. Сильянов, А.Б. Чубуков // Наука и техника в дорожной отрасли. – 2019. – № 3 (89). – С. 2–4. ISSN 1993–8543.

УДК 656.132

А.В. Капустин,
заместитель начальника отдела
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

В.С. Князев,
старший научный сотрудник отдела
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ В ЦЕЛЯХ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ПАССАЖИРОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Аннотация

В настоящей статье представлены общая характеристика состояния дорожно-транспортной аварийности при перевозках пассажиров автобусами в Российской Федерации, а также анализ нормативных правовых актов, регулирующих организацию данного вида перевозок и обеспечение их безопасности, на основании которых разработаны предложения по совершенствованию нормативно-правовой базы в целях повышения безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортная аварийность, дорожно-транспортное происшествие, пассажирские перевозки, нормативно-правовая база.

Автобусы – наиболее аварийно-опасная категория транспортных средств, причем в первую очередь автобусы, принадлежащие физическим лицам.

Одной из основных причин ДТП является нарушение водителями автобусов Правил дорожного движения Российской Федерации⁶⁵.

Начиная с 2013 года происходило последовательное ежегодное увеличение количества происшествий, связанных с нарушением ПДД водителями автобусов, и числа раненых в таких дорожно-транспортных происшествиях⁶⁶. При этом отмечалась тенденция к снижению числа погибших в ДТП данного вида⁶⁷.

⁶⁵ Далее – ПДД РФ.

⁶⁶ Далее – ДТП.

⁶⁷ Данные основаны на сведениях, содержащихся в базе Многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения, введенной в эксплуатацию приказом МВД России от 16.08.2014 № 700 «О порядке эксплуатации в органах внутренних дел Российской Федерации автоматизированных систем оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения».



Рис. 1. Основные показатели аварийности в ДТП по вине водителей автобусов (2008–2018 гг.)

В ходе анализа состояния аварийности при перевозках пассажиров автобусами установлено, что 88 % ДТП из-за нарушения ПДД водителями произошло вне городов и населенных пунктов, а 12 % на дорогах вне городов и населенных пунктов. При этом 73 % от общего числа пассажиров автобусов, погибших в ДТП, допущенных водителями автобусов в результате нарушения ПДД, имели место вне городов и населенных пунктов, 27 % – в городах и населенных пунктах.

Приведенные выше данные свидетельствуют о том, что ДТП с автобусами, происшедшие вне населенных пунктов, характеризуются высокой тяжестью последствий по сравнению с аналогичными ДТП в городах и населенных пунктах.

По результатам проведенного анализа нарушения ПДД водителями автобусов, ставшие причиной ДТП, распределились следующим образом:

- несоблюдение очередности проезда перекрестков (1609);
- неправильный выбор дистанции (1483);
- выезд на полосу встречного движения (658);
- несоответствие скорости конкретным условиям движения (504);
- нарушение правил проезда пешеходного перехода (485);
- нарушение правил расположения ТС на проезжей части (430);
- нарушение требований сигналов светофора (336).

Следует отметить, что за последние 5 лет приняты основополагающие законодательные и нормативные правовые акты, регулирующие сферу пассажирских перевозок автомобильным транспортом⁶⁸.

Таким образом, большинство требований по обеспечению безопасности дорожного движения, предъявляемых к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, физическим лицам при эксплуатации транспортных средств, согласно ст. 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196–ФЗ «О безопасности дорожного движения»⁶⁹, обеспечены соответствующими актуализированными подзаконными нормативными правовыми актами.

На основании практики применения действующих в сфере организации пассажирских перевозок нормативных правовых актов и анализа статистических данных об аварийности предлагается внести следующие изменения в нормативные правовые акты, регулирующие сферу перевозок пассажиров автомобильным транспортом.

1. Совершенствование нормативных требований к режиму труда и отдыха водителей автобусов.

Одним из существенных факторов, влияющих на безопасность дорожного движения, является соблюдение режима труда и отдыха водителями транспортных средств. При управлении автомобилем в состоянии сниженной работоспособности водители допускают ошибки, которые могут привести к ДТП с особо тяжкими последствиями. Причиной снижения работоспособности водителей чаще всего становится утомление.

Следует отметить, что зарубежное законодательство в отличие от отечественного характеризуется значительной дифференциацией ответствен-

⁶⁸ Федеральный закон от 30 октября 2018 года № 386-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами» // Сборник законодательства РФ, 2018, № 45, ст. 6841;

Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 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» (ред. от 29.12.2017) // Сборник законодательства РФ, 2015, № 29 ч. 1, ст. 4346;

Приказ Минтранса России от 15 января 2014 года № 7 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации» (ред. от 01.03.2018) // Российская газета, 2014, № 136.

⁶⁹ Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 27.12.2018) // Сборник законодательства РФ, 1995, № 50, ст. 4873. Далее – Федеральный закон № 196-ФЗ.

ности за нарушения режима труда и отдыха в зависимости от вида правонарушения и степени общественной опасности. Ответственность варьируется также в зависимости от количественных показателей времени, на которые превышены нормативы.

В этой связи предлагается дополнить ст. 11.23 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях⁷⁰ соответствующими частями.

2. Обеспечение соответствия категории и класса автобуса виду перевозки.

Одной из мер, направленных на снижение числа погибших в ДТП с участием автобусов, по нашему мнению, является обеспечение соответствия категории и класса автобуса виду перевозки (на городском, пригородном, междугородном и международном сообщении).

Вместе с тем в нормативных правовых актах не определено, в каких случаях могут использоваться те или иные категории и классы автобусов.

В этой связи предлагаем п. 61 Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных приказом Минтранса России от 15.01.2014 № 7, дополнить текстом следующего содержания:

«Перевозки в междугородном сообщении должны осуществляться автобусами, относящимися к категории транспортных средств М3 класса В или III⁷¹».

3. Регламентация применения шин на автобусах в соответствии с сезоном.

Одним из мероприятий, позволяющих сократить количество ДТП, может являться регламентация применения различных типов шин в зависимости от климатического сезона.

Несмотря на наличие нормы технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» ТР ТС 018/2011 об укомплектовании зимними шинами транспортных средств в зимний период, данное требование не является обязательным, так как за его нарушение не установлена какая-либо ответственность.

Поэтому представляется целесообразным включить аналогичную норму в приложение к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц, утвержденным постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090, дополнив его пунктом следующего содержания:

«Транспортные средства укомплектованы шинами с шипами противоскольжения в летний период (июнь, июль, август).

⁷⁰ Далее – КоАП РФ.

⁷¹ Категории и классы автобусов в соответствии с техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), утвержденным Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877.

Транспортные средства категорий М1, М2 и N1 не укомплектованы зимними шинами в зимний период (декабрь, январь, февраль).

Примечание. По решению органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации сроки, определяющие летний и зимний период, могут быть изменены в сторону увеличения».

4. Регламентация применения светоотражающей маркировки на наружных поверхностях автобусов.

Полагаем, одной из профилактических мер, направленной на сокращение аварийности с участием автобусов в темное время суток, является применение светоотражающей маркировки на наружных поверхностях автобусов.

Однако в настоящее время в Российской Федерации требование об использовании светоотражающей маркировки является необязательным, так как законодательством не предусмотрено какой-либо ответственности за ее отсутствие.

В этой связи предлагаем ст. 12.5 КоАП РФ дополнить новой частью следующего содержания:

«Управление транспортным средством большой длины и грузоподъемности, на котором отсутствует светоотражающая маркировка, предусмотренная техническим регламентом о безопасности колесных транспортных средств, – влечет наложение административного штрафа в размере двух тысяч рублей».

5. Регламентация порядка получения, хранения и использования, в том числе в надзорной деятельности, информации о работе пассажирского транспорта, подключенного к системе спутниковой навигации ГЛОНАСС.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2018 г. № 153 утверждены Правила оснащения транспортных средств категорий М2, М3 и транспортных средств категории N, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS (действие данного документа приостановлено до 31 мая 2020 года).

В настоящее время существует пробел нормативного регулирования вопросов, связанных с получением, хранением и использованием информации о работе пассажирского транспорта, подключенного к системе спутниковой навигации ГЛОНАСС.

Предлагается предусмотреть передачу данных пространственно-временных характеристик транспортного средства через систему «ЭРА-ГЛОНАСС» наравне с Ространснадзором в подразделения Госавтоинспекции.

В перспективе целесообразно рассмотреть возможность привлечения к административной ответственности нарушителей правил дорожного дви-

жения на основании данных системы спутниковой навигации ГЛОНАСС, например, при превышении допустимой скорости движения.

6. Обеспечение безопасности дорожного движения при посадке и высадке пассажиров автобусов.

Для повышения безопасности пассажиров во время посадки или высадки целесообразно рассмотреть вопрос об обязательном оснащении рейсовых автобусов системами блокировки движения при открытых пассажирских дверях. При этом должна быть предусмотрена защита от самопроизвольного движения автобуса при закрытии дверей.

7. Внедрение дистанционных телемедицинских технологий для проведения предрейсовых и других медицинских осмотров водителей транспортных средств и оформления электронных путевых листов.

Одним из перспективных направлений повышения объективности предрейсовых и других медицинских осмотров является внедрение дистанционных телемедицинских технологий.

Для внедрения данных технологий абзац 5 ч. 1 ст. 20 Федерального закона № 196-ФЗ предлагается изложить в следующей редакции:

«организовывать в соответствии с требованиями настоящего Федерального закона проведение обязательных медицинских осмотров, в том числе с использованием дистанционных телемедицинских технологий».

8. Совершенствование квалификационных требований к водителям, осуществляющим управление автобусами вне городов и населенных пунктов.

В целях повышения уровня подготовки водителей автобусов статью 26 Федерального закона № 196-ФЗ предлагается дополнить следующими условиями допуска к обучению:

категории «D1» лиц, достигших возраста 21 год и имеющих право на управление транспортными средствами категории «B», «C» или подкатегории «C1» в течение не менее двадцати четырех месяцев;

категории «D» лиц, имеющих право на управление транспортными средствами категории «D1» в течение не менее двенадцати месяцев [3].

Список использованной литературы

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ.
2. Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), принятый Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877.
3. Капустин А.В. Обеспечение безопасности дорожного движения при перевозке пассажиров автобусами и легковым такси. Безопасность дорожного движения: сборник научных трудов, выпуск 17. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2018.

УДК 656.131

А.В. Капустин,
заместитель начальника отдела
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

В.С. Князев,
старший научный сотрудник
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

М.Г. Михайлов,
научный сотрудник
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

ВОПРОСЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ В ЦЕЛЯХ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ ЛЕГКОВЫМ ТАКСИ

Аннотация

В настоящей статье представлены общая характеристика состояния дорожно-транспортной аварийности при перевозках пассажиров легковыми такси в Российской Федерации, а также анализ нормативных правовых актов, регулирующих организацию данного вида перевозок и обеспечение их безопасности, на основании которых разработаны предложения по совершенствованию нормативно-правовой базы в целях повышения безопасности дорожного движения при перевозках пассажиров автомобильным транспортом (такси).

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортная аварийность, дорожно-транспортное происшествие, пассажирские перевозки и перевозки багажа, легковое такси, нормативно-правовая база.

За последние пять лет рынок такси существенно изменился в связи с увеличением числа активных пользователей и водителей, проблемы обеспечения безопасности при перевозках легковым такси приобрели повышенную актуальность.

В 2019 году отмечен рост основных показателей аварийности с участием автомобилей такси. Так, количество дорожно-транспортных происшествий⁷² составило 3613 (на 61,9 % выше аналогичного показателя прошлого

⁷² Далее – ДТП.

го года⁷³), в которых погибло 145 (+43,6 % АППГ) и ранены 4748 человек (+60,6 %).

Похожая ситуация складывалась в 2019 году с ДТП, совершенными непосредственно из-за нарушения правил дорожного движения⁷⁴ водителями такси. Количество таких происшествий составило 2323 (+67 % АППГ), в них погибли 73 человека (+29,2 %) и 3001 ранен (+59,3)⁷⁵.



Рис. 1. Аварийность с участием автомобилей такси

Следует отметить, что в 2019 году в населенных пунктах из-за нарушения ПДД водителями такси совершено 2183 ДТП, в которых погибло 30 человек, тогда как вне населенных пунктов по указанной причине произошло 140 ДТП, в которых погиб 21 человек.

Как видно из представленных данных, в населенных пунктах ДТП из-за нарушения ПДД водителями такси совершаются в 15 раз чаще, чем за их пределами.

Вместе с тем тяжесть последствий ДТП вне населенных пунктов по данной причине значительно превышает средние показатели и составляет 8,6, тогда как в населенных пунктах тяжесть последствий таких ДТП 1,8.

⁷³ Далее – АППГ.

⁷⁴ Далее – ПДД.

⁷⁵ Данные основаны на сведениях, содержащихся в базе Многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения, введенной в эксплуатацию приказом МВД России от 16.08.2014 № 700 «О порядке эксплуатации в органах внутренних дел Российской Федерации автоматизированных систем оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения».

При наезде на препятствие водителями такси тяжесть последствий ДТП составляет 8,3, что более чем в 3 раза превышает тяжесть последствий при других видах ДТП.



Рис. 2. Погибшие в ДТП с участием автомобилей такси

Виды ДТП в 2018 году из-за нарушения ПДД водителями такси распределились следующим образом: столкновение (56,8 %), наезд на пешехода (26,6 %), наезд на препятствие (5,4 %), наезд на стоящее транспортное средство (4,7 %), наезд на велосипедиста (1,9 %), опрокидывание (1,4 %), падение пассажира (0,98 %), иные (2,22 %).

Нарушения правил дорожного движения водителями такси, ставшие причиной ДТП, распределились следующим образом: несоблюдение очередности проезда перекрестков (22,2 %), неправильный выбор дистанции (15 %), нарушение правил проезда пешеходного перехода (14,8 %), нарушение требований сигналов светофора (6,5 %), несоответствие скорости конкретным условиям движения (5,7 %), нарушение правил перестроения (5,2 %), нарушение правил расположения ТС на проезжей части (4,9 %), иные (25,7 %).

Представленные данные указывают на необходимость принятия дополнительных мер, направленных на повышение безопасности дорожного движения при перевозках пассажиров легковым такси.

Основным нормативным правовым актом, регулирующим деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, является Федеральный закон от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Согласно указанному закону деятельность такси осуществляется на основании разрешения регионального органа власти, выдаваемого не менее чем на 5 лет на каждое транспортное средство. Данный документ должен находиться в салоне автомобиля и предъявляться по требованию пассажира, уполномоченного должностного лица или сотрудника Госавтоинспекции. Реестр выданных разрешений размещается в сети Интернет.

Автомобиль, используемый в качестве такси, должен быть оборудован таксометром, иметь на кузове цветографическую схему, представляющую собой композицию из квадратов контрастного цвета, расположенных в шахматном порядке, и на крыше – опознавательный фонарь оранжевого цвета, а также подлежит техосмотру каждые 6 месяцев. Общий водительский стаж водителя такси должен составлять не менее трех лет.

В настоящее время подготовлен проект Федерального закона № 481004-7 «О государственном регулировании отношений в области организации и осуществления деятельности по перевозке легковым такси и деятельности служб заказа легкового такси, внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации».

В данной редакции закона затрагивается регуляция деятельности агрегаторов (служб заказа такси), а также водителей такси. Предполагается, что информация по заказам должна храниться в течение полугода, а в случае ДТП с участием транспортного средства, за рулем которого находился водитель без разрешения, агрегатор будет привлекаться к ответственности. Если ранее разрешение на работу такси выдавалось на конкретную машину, то теперь планируется выдавать разрешение на каждого водителя индивидуально. Из прочих пунктов стоит выделить отмену требования к цвету кузова автомобиля.

Следует отметить, что законопроект принят только в первом чтении и, скорее всего, последует его корректировка.

Повышение доступности и популярности услуги заказа легкового такси явилось следствием создания программных решений, позволяющих осуществлять заказ легкового такси с помощью соответствующих мобильных приложений.

Вместе с тем в процессе борьбы за клиента, в том числе посредством снижения стоимости предоставляемой услуги по перевозке, забывается один из основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения – приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности⁷⁶.

⁷⁶ Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 27.12.2018) // Собрание законодательства РФ, 1995, № 50, ст. 4873.

В результате перевозчики пренебрегают исполнением своих обязанностей: транспортные средства хранятся во дворах, контроль технического состояния легковых такси не осуществляется, не обеспечивается прохождение водителями медицинского осмотра, режим их труда и отдыха не соблюдается, путевые листы оформляются формально и не учитываются перевозчиками. Зачастую перевозка пассажиров осуществляется легковыми такси, не прошедшими технический осмотр.

В качестве основных направлений совершенствования нормативно-правовой базы в целях повышения безопасности дорожного движения при перевозках пассажиров автомобильным транспортом можно определить следующие:

- установление правового статуса, требований к ним и ответственности;
- установление обязательных требований для доступа перевозчиков к электронным ресурсам заказа легкового такси (соответствие транспортного средства и водителя установленным требованиям, наличие разрешения на деятельность такси и страховки, а также водительских прав и необходимого стажа управления, отсутствие грубых нарушений правил дорожного движения и т.д.);
- разработка нормативного правового акта, устанавливающего состав информации, предоставляемой агрегатором пассажирам посредством электронных сервисов (сведений о транспортном средстве, водителе, тарифах на перевозку и т.д.);
- наличие возможности обратной связи пассажира с агрегатором;
- введение обязательной функции отключения автомобиля такси от электронного сервиса заказа такси в случае нарушения режима труда и отдыха водителя, а также других грубых нарушений законодательства о перевозке легковым такси;
- разработка и внедрение информационного ресурса, содержащего информацию о водителях транспортных средств, в целях осуществления проверки наличия у них водительского удостоверения, подтверждающего право на управление транспортными средствами соответствующей категории, и отсутствия действующих санкций в виде лишения права на управление транспортными средствами, а также на обеспечение доступа к этому информационному ресурсу юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, оказывающих услуги по перевозке пассажиров легковым такси для осуществления в обязательном порядке необходимых проверок;

- внедрение дистанционных телемедицинских технологий для проведения предрейсовых и других медицинских осмотров водителей легковых такси;
- оснащение автомобилей такси аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

Список использованной литературы

1. Федеральный закон от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ, 1995, № 17, ст. 2310.
2. Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 27.12.2018) // Собрание законодательства РФ, 1995, № 50, ст. 4873.
3. Многопараметрическая информационно-аналитическая система прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения, введенной в эксплуатацию приказом МВД России от 16.08.2014 № 700 «О порядке эксплуатации в органах внутренних дел Российской Федерации автоматизированных систем оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения».

УДК 656.08

А.А. Карданов,
научный сотрудник отдела
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

ОПЫТ СОЗДАНИЯ ТРАССОВОЙ СЛУЖБЫ ЦЕНТРА МЕДИЦИНЫ КАТАСТРОФ И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА ГОСПИТАЛЬНУЮ ЛЕТАЛЬНОСТЬ ПОСТРАДАВШИХ В ДТП (НА ПРИМЕРЕ КАБАРДИНО-БАЛКАРСКОЙ РЕСПУБЛИКИ)

Аннотация

В статье рассмотрены основные цели и задачи деятельности трассовой службы Кабардино-Балкарского центра медицины катастроф, а также расстановка трассовых постов на всей протяженности дорог Кабардино-Балкарской Республики. Представлено влияние данной службы на показатели госпитальной летальности пострадавших в ДТП и смертности при транспортировке пострадавших в медицинские учреждения, приведены обоснования необходимости создания трассовых служб на всей территории Российской Федерации.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, госпитальная летальность, ДТП, пострадавшие, медицина катастроф, трассовая служба, трассовые посты, федеральные автодороги, Северо-Кавказский федеральный округ, реанимационные бригады, реанимобили, скорая помощь.

На протяжении последних лет в Российской Федерации наблюдается устойчивое сокращение количества дорожно-транспортных происшествий⁷⁷ и числа погибших в них. Несмотря на положительные тенденции, дорожно-транспортный травматизм остается одной из основных социально-экономических и демографических проблем. В этой связи Президентом РФ поставлена задача снижения смертности в результате ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом до уровня, не превышающего четырех погибших в ДТП на 100 тысяч населения к 2024 году. Для решения этой задачи в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» разработан федеральный проект «Безопасность дорожного движения». Несмотря на достижение общероссийского целевого показателя (11,6 погибшего в ДТП на 100 тыс. населения) национального проекта, в 2019 году более трети (34) субъектов не достигли региональных целевых показателей

⁷⁷ Далее – ДТП.

социального риска. Одним из критериев недостижения показателей стало отсутствие мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения и оказанию специализированной помощи пострадавшим в ДТП⁷⁸.

Для снижения тяжести последствий ДТП в некоторых субъектах РФ, в частности в Северо-Кавказском федеральном округе, на федеральных автодорогах работает трассовая служба медицины катастроф, которая занимается оказанием экстренной медицинской помощи пострадавшим в ДТП, а также их транспортировкой в специализированные медицинские учреждения субъекта. Следует отметить, что, несмотря на большое количество ДТП в пределах населенных пунктов, наиболее тяжелые последствия прослеживаются именно на федеральных дорогах. Почти каждый второй (44,1 %) из погибших вне городов и населенных пунктов получил несовместимые с жизнью травмы. В 2019 году на автомобильных дорогах вне городов и населенных пунктов произошло каждое пятое (20,9 %) ДТП (13740 ДТП; -7,2 %) и почти половина (48,7 %) смертельных случаев.

Создание вдоль федеральных автомобильных дорог, как правило на наиболее опасных участках, системы мобильных медицинских пунктов – трассовой службы, уже показало свою эффективность в ряде регионов. В целях более детального освещения данного вопроса представляется целесообразным рассмотреть опыт Кабардино-Балкарской Республики, касающийся создания трассовой службы.

Так, по данным Министерства здравоохранения Кабардино-Балкарской Республики, в 2010 г. госпитальная летальность составляла 10–15 %. За 9 лет существования трассовой службы Кабардино-Балкарского центра медицины катастроф и скорой медицинской помощи смертность после приезда в лечебное учреждение снизилась до 2,7 %⁷⁹.

⁷⁸ См. например: Порташников О.М., Антонов С.Н., Баканов К.С. и др. Выявление и доказывание сотрудниками Госавтоинспекции фактов управления транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии опьянения. Методические рекомендации / Москва, 2016, с. 56; Баканов К.С. Перспективы внедрения современных средств диагностики наркотического опьянения в деятельность Госавтоинспекции // Труды Академии управления МВД России. 2018. № 3 (47). С. 173–178; Баканов К.С. Административно-правовой запрет на управление транспортным средством в состоянии опьянения: Автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. юрид. наук. М., 2018. С. 22; Гордеева А.Д. Правовые и организационные основы взаимного признания и исполнения компетентными органами государств-участников СНГ и иных иностранных государств решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения: Автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. юрид. наук. М., 2019. С. 30.

⁷⁹ Медицина катастроф – отрасль медицины, задача которой является ликвидация медико-санитарных последствий ЧС и ДТП. Оказание экстренной медицинской помощи пострадавшим в результате ЧС и ДТП.

ГБУЗ «Кабардино-Балкарский центр медицины катастроф и скорой медицинской помощи»⁸⁰ осуществляет тесное сотрудничество с УГИБДД по Кабардино-Балкарской Республике в области обеспечения безопасности дорожного движения в целях снижения смертности в ДТП.

Деятельность медицинских организаций, в частности КБЦМК, в сфере дорожного движения регулируется Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196-ФЗ, в соответствии с которым пострадавшим в ДТП оказывается скорая специализированная медицинская помощь на месте происшествия и по пути следования в медицинскую организацию.

Нормативная база КБЦМК постоянно совершенствуется, улучшается качество работы сотрудников. Так, в соответствии с приказом Министерства здравоохранения КБР от 28 сентября 2015 № 204-П «О совершенствовании скорой специализированной медицинской помощи выездными экстренными консультативными бригадами скорой медицинской помощи на территории Кабардино-Балкарской Республики» полномочия по оказанию специализированной медицинской помощи, выполняемые структурными подразделениями, переданы КБЦМК, также в КБЦМК создано учреждение по оказанию медицинской помощи населению Кабардино-Балкарской Республики выездными экстренными консультативными бригадами скорой медицинской помощи, что позволило более равномерно распределить нагрузку среди выездных бригад Центра⁸¹.

Таким образом, бригады, которые дежурят на трассовых постах, выезжают на ДТП в пределах своего поста, а на вызовы в близлежащие населенные пункты – бригады скорой помощи.

В республике проходят три федеральные трассы: Р-217 «Кавказ» (протяженность 126 км), А-154 «Урвань–Уштулу» (83 км), А-158 «Прохладный–Азау» (153 км).

В настоящее время обеспечение медицинской помощи осуществляется силами групп анестезиологии-реанимации мобильного медицинского отряда специального назначения КБЦМК на шести круглосуточных постах. Четыре поста располагаются на трассе Р-217 «Кавказ», прикрывая ее с 383 до 498 км (100 %), один пост – на трассе «Урвань–Уштулу» (с 1 по 83 км (100 %), один пост – на трассе «Прохладный–Азау» (с 73 по 113 км (50 %)). Трассовые посты осуществляют деятельность только в пределах своих

⁸⁰ Далее – «КБЦМК».

⁸¹ Приказ 204-П от 28.09.2015 «О совершенствовании скорой специализированной медицинской помощи выездными экстренными консультативными бригадами скорой медицинской помощи на территории Кабардино-Балкарской Республики» // Официальный сайт министерства здравоохранения Кабардино-Балкарской Республики.

участков, на сообщения о ДТП, произошедших в границах прилегающих населенных пунктов, отвечает скорая медицинская помощь. Расположение постов позволяет прибыть на место ДТП максимум в течение 10 минут после вызова⁸². Каждый реанимобиль оснащен системой ГЛОНАСС.

Бригада состоит из трех человек: водитель, врач анестезиолог-реаниматолог, медбрат-анестезист. Каждая бригада дежурит на своем отрезке трассы 24 часа. За бригадой закреплен специальный реанимобиль, который укомплектован всеми необходимыми средствами для спасения жизни пострадавшего и поддержания его в стабильном состоянии до приезда в стационар.

КБЦМК – единственный центр в стране, где в состав трассовой бригады входят врачи-анестезиологи высшей категории. Для примера, в Свердловской области, где деятельность трассовой службы находится на высоком уровне, в состав дежурных бригад входят фельдшеры, зачастую обладающие меньшей квалификацией, чем профильные врачи-анестезиологи.

При ДТП с большим количеством пострадавших применяется специальный способ эвакуации. Для сокращения времени доставки пострадавшего в Городскую и Республиканскую клиническую больницы г. Нальчика эвакуацию начинают линейные бригады скорой помощи, которые выезжают навстречу основному реанимобилю с целью последующей перегрузки пострадавшего в реанимобиль Центра (система «рандеву»).

Также в соответствии с Приказом Министерства здравоохранения № 256 -П⁸³ КБЦМК является одним из центров, который использует при доставке пострадавших в ДТП на трассах специализированные реанимобили, отличающиеся от автомобилей скорой помощи наличием дополнительного оборудования и вместительным салоном, в то время как в большей части субъектов Российской Федерации транспортировкой пострадавших занимаются автомобили скорой медицинской помощи. Данное нововведение позволило сократить госпитальную летальность на 13 % по сравнению с данными прошлых лет (2010 год – 15 %, 2019 год – 2,7 %).

Необходимость создания трассовой службы обосновал в своих работах доктор медицинских наук В.П. Попов. Он провел исследование влияния трассовой службы на дорожную безопасность в Свердловской области, которое позволило ему сделать вывод, что организация в Свердловской

области на федеральных автодорогах сети трассовых пунктов привела к сокращению в зонах их ответственности числа погибших в ДТП на 26,2 %, экономический эффект составил 345429,0 тыс. руб.

Оптимизация системы экстренной медицинской помощи в Свердловской области обеспечивается дальнейшим развитием организационной модели территориального центра медицины катастроф, приданием ему функций управления региональной службой скорой медицинской помощи, расширением трассовой службы, развитием санитарной авиации, совершенствованием организации скорой медицинской помощи на догоспитальном и госпитальном этапах⁸⁴.

На основании изложенного можно сделать следующие выводы.

Благодаря продуманной расстановке дежурных бригад трассовой службы выезды на ДТП стали осуществляться в несколько раз быстрее, время прибытия составляет максимум 10 мин., что является хорошим показателем относительно субъектов, в которых трассовые службы отсутствуют.

В связи с тем, что пострадавших доставляют в специализированные медицинские учреждения республики, а не в больницы прилегающих населенных пунктов, где зачастую для оказания соответствующей помощи не хватает сил и средств, значительно снизилась госпитальная летальность. Однако в целом на Северном Кавказе смертность от ДТП за пределами населенных пунктов остается высокой ввиду недостаточно продуманного расположения постов скорой медицинской помощи и отсутствия трассовой службы. К сожалению, остаются фактом высокие показатели госпитальной летальности в других регионах, где трассовые службы развиты слабо или отсутствуют. К таким субъектам относятся Карачаево-Черкесская Республика, Республика Северная Осетия-Алания, Республика Ингушетия.

В этой связи считаем, что для снижения смертности за пределами города трассовые службы необходимо создавать и развивать по всей России, особенно в регионах с повышенной аварийностью.

На наш взгляд, посты трассовой службы должны располагаться на всей протяженности дорог Российской Федерации. Ведь зачастую ДТП происходят на отрезках трасс, отдаленных от прилегающих населенных пунктов, а значит, труднодоступных для бригад скорой помощи.

Таким образом, трассовые посты следует устанавливать во всех субъектах РФ, в том числе на Северном Кавказе, по всем участкам федеральных трасс для своевременного оказания помощи пострадавшим в ДТП и оперативной доставки их в центральные медицинские учреждения субъектов.

⁸⁴ Попов В.П. Совершенствование системы организации экстренной медицинской помощи в субъекте Российской Федерации / В.П. Попов // Екатеринбург-2014.

⁸² https://kbcmk.000webhostapp.com/ob_org/ (дата обращения: 23.01.2020).

⁸³ Приказ Министерства здравоохранения Кабардино-Балкарской Республики от 28 декабря 2017 г. № 256-П «О работе выездных реанимационных бригад (специализированной анестезиолого-реанимационной акушерской, реанимационной неонатальной, детской реанимационной) и о дистанционном консультативном центре телемедицины с выездными бригадами в Кабардино-Балкарской Республике» (с изменениями и дополнениями) // Официальный сайт министерства здравоохранения Кабардино-Балкарской Республики.

Список использованной литературы

1. Постановление Правительства КБР № 557 от 31.10.1998 «О Республиканском Центре медицины катастроф» // Официальный сайт министерства здравоохранения Кабардино-Балкарской Республики.
2. Приказ 204-П от 28.09.2015 «О совершенствовании скорой специализированной медицинской помощи выездными экстренными консультативными бригадами скорой медицинской помощи на территории Кабардино-Балкарской Республики» // Официальный сайт министерства здравоохранения Кабардино-Балкарской Республики.
3. Приказ Министерства здравоохранения от 24 июля 2013 года № 162-П «О реализации мероприятий, направленных на совершенствование организации медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортном происшествии на автомобильных дорогах, проходящих по территории Кабардино-Балкарской Республики» // Официальный сайт министерства здравоохранения Кабардино-Балкарской Республики.
4. Приказ Министерства здравоохранения Кабардино-Балкарской Республики от 28 декабря 2017 г. № 256-П «О работе выездных реанимационных бригад (специализированной анестезиолого-реанимационной акушерской, реанимационной неонатальной, детской реанимационной) и о дистанционном консультативном центре телемедицины с выездными бригадами в Кабардино-Балкарской Республике» (с изменениями и дополнениями) // Официальный сайт министерства здравоохранения Кабардино-Балкарской Республики.
5. Порташников О.М., Антонов С.Н., Баканов К.С. и др. Выявление и доказывание сотрудниками Госавтоинспекции фактов управления транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии опьянения. Методические рекомендации / Москва, 2016, с. 56.
6. Баканов К.С. Перспективы внедрения современных средств диагностики наркотического опьянения в деятельность Госавтоинспекции // Труды Академии управления МВД России. 2018. № 3 (47). С. 173–178.
7. Баканов К.С. Административно-правовой запрет на управление транспортным средством в состоянии опьянения: Автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. юрид. наук. М., 2018. С. 22.
8. Гордеева А.Д. Правовые и организационные основы взаимного признания и исполнения компетентными органами государств-участников СНГ и иных иностранных государств решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения: Автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. юрид. наук. М., 2019. С. 30.
9. Попов В.П. Трассовая служба: спасти за десять минут / В.П. Попов // Автоэлита-2011.
10. Попов В.П. Медико-спасательная бригада трассового пункта как особый тип бригады экстренной медицинской помощи / В.П. Попов // Итоги реализации мероприятий федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» в системе здравоохранения: материалы Всероссийской. конференции. – Екатеринбург, 2012.
11. Попов В.П. Совершенствование системы организации экстренной медицинской помощи в субъекте Российской Федерации / В.П. Попов // Екатеринбург-2014.

УДК 629.33

К.А. Кириллов,
заместитель генерального директора
ООО «ПТИА-АВТО»,
эксперт по сертификации
продукции автомобилестроения

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ КОНТРОЛЯ ЗА КОНСТРУКЦИЕЙ И ТЕХНИЧЕСКИМ СОСТОЯНИЕМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, НАХОДЯЩИХСЯ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

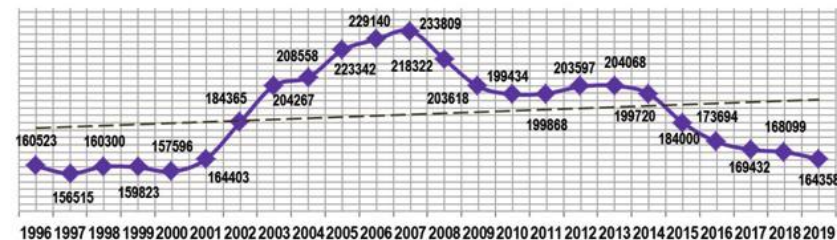
Аннотация

В статье исследуется статистика дорожно-транспортных происшествий в Российской Федерации за период с 1996 по 2019 год, в том числе по причине технической неисправности транспортных средств, анализируется состояние и перспективы парка автотранспортных средств в России и предлагаются меры по совершенствованию технического осмотра как составляющей безопасности дорожного движения.

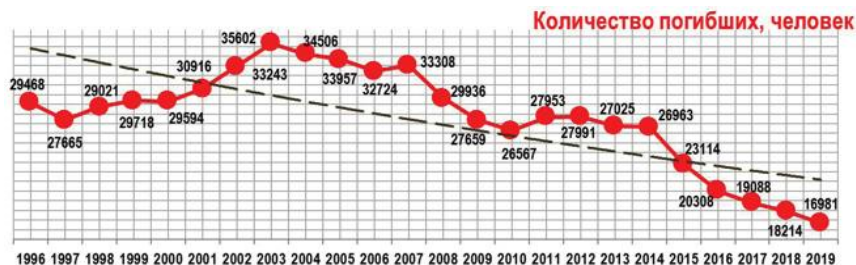
Ключевые слова: технический осмотр, диагностическая карта, дорожно-транспортные происшествия, неисправности.

Задача обеспечения безопасности дорожного движения является одной из приоритетных для государства. Сохранение жизней и защита здоровья граждан – цель всех передовых стран. Начиная с 2007 г. в России, несмотря на рост парка автотранспортных средств⁸⁵ (рис. 1), зафиксирована устойчивая тенденция к снижению количества ДТП, а также общего числа погибших и раненых в результате ДТП.

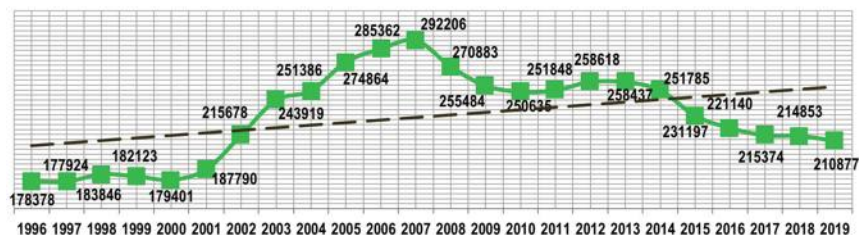
Количество ДТП



⁸⁵ Далее – АТС.



Количество раненых, человек



Парк АТС, млн шт.

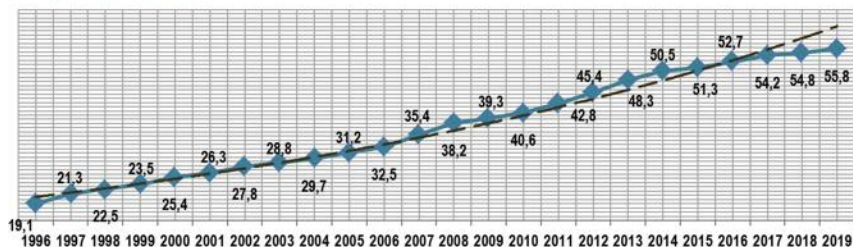


Рис. 1. Динамика основных абсолютных показателей состояния безопасности дорожного движения с 1996 по 2019 год, а также изменение парка АТС в России в этот же период [1, 2]

АТС обладает наибольшей потенциальной опасностью. Данный объект рассматривается на стадии эксплуатации. Эксплуатационной безопасностью АТС называют возможность водителя комфортно управлять и маневрировать механической подсистемой без возникновения внезапных отказов конструктивных систем АТС. Эти внезапные отказы приводят к ДТП по причине неисправного технического состояния.

По мнению многих экспертов, одна из причин, оказывающих влияние на безопасность АТС, заключается в диагностировании исправного состояния, которое проверяется в ходе технического осмотра. Обязанность поддержа-

ния АТС в исправном состоянии возложена на собственника либо эксплуатирующие лица и во многом зависит от качества технического обслуживания и ремонта, а также используемых при этом компонентов. На текущий момент сложилась опасная ситуация, когда автовладельцы не предоставляют АТС на реальный технический осмотр, наблюдается тенденция к игнорированию требований к ремонту и техническому обслуживанию. В нашей стране нормы периодичности технического осмотра – одни из самых либеральных в Европе. Исходя из вышеизложенного, требуется пересмотр периодичности проведения технического осмотра в зависимости от наработки (пробега) [3].

С 1987 года Россия является участницей Женевского Соглашения 1958 года, устанавливающего требования к безопасности конструкции колесных транспортных средств (WP. 29). Также Россия присоединилась к Венскому Соглашению 1997 года, установившему требования к техническому осмотру ТС, участвующих в международном движении. Помимо международных соглашений, с 2014 года действует Договор о Евразийском экономическом союзе, согласно которому устанавливаются единые принципы и обязательные требования в стандартизации, метрологии, аккредитации, оценке соответствия, надзоре (контроле), устранении технических барьеров и общей безопасности. На основании Соглашения о единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации была создана база из 35 технических регламентов, одним из которых является технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), утвержденный решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877, который действует с 2015 года [4].

В России существует Федеральное законодательство о техническом регулировании, безопасности дорожного движения, техническом осмотре, стандартизации, об обеспечении единства измерений, ведомственные нормативно-правовые акты президента и правительства, а также компетентных органов – Минтранса, МВД, Росстандарта и других ведомств.

Главным инструментом реализации технических регламентов Евразийского экономического союза является межгосударственная стандартизация. В рамках технического комитета по стандартизации «Безопасность дорожного движения» МТК278 разработан ГОСТ 33997-2016 «Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки», который вошел в доказательную базу ТР ТС 018/2011 на основании актуализации по решению Коллегии ЕЭК от 25.12.2018 № 219 и начал действовать с 1 января 2020 г. в качестве обязательного для всех заинтересованных лиц [5].

Повышение безопасности конструкции ТС должно обеспечиваться внедрением современных требований безопасности. Согласно стратегии повышения БДД тяжесть последствий должна снижаться, несмотря на рост автомобильного парка и числа ДТП.

По сведениям Госавтоинспекции, на начало 2020 г. парк АТС по сроку эксплуатации распределяется таким образом: 27,68 % – менее 5 лет, 21,55 % – 5–10 лет и 50,77 % – более 10 лет (табл. 1).

В связи со сложившейся экономической ситуацией неизбежны дальнейшее старение автомобильного парка и, как следствие, рост количества неисправных автомобилей в эксплуатации. Сложившаяся структура и оснащение предприятий технического обслуживания и ремонта не обеспечиваю исправное состояние всего автомобильного парка.

Таблица 1

Структура парка ТС в Российской Федерации [2]

Категория ТС	Кол-во	Тип	Уд. вес, %	Срок эксплуатации		
				до 5 лет	от 5 до 10 лет	свыше 10 лет
M1	48429549	Легковые автомобили	78,44	29 %	23 %	48 %
M2	497287	Автобусы	1,4	29 %	26 %	46 %
M3	371860					
L3-L5, L7	2319187	Мототранспорт	3,75	8 %	5 %	87 %
N1	3288601	Грузовые автомобили	10,59	14 %	17 %	61 %
N2	1513260					
N3	1737667					
O1-O4	3581745	Прицепы и полуприцепы	5,8	33 %	13 %	54 %
Все ТС (L, M, N, O)	61739156	Парк	100	27,68 %	21,55 %	50,77 %

Анализ статистики ДТП по причине технической неисправности показывает, что до передачи полномочий по проведению технического осмотра организациям, аккредитованным профессиональным объединением страховщиков (РСА), наблюдалось планомерное снижение показателей аварийности по данной причине, а начиная с момента передачи полномочий резко выросло количество ДТП и увеличилась тяжесть их последствий (рис. 2).

При усилении надзора и нормальном функционировании системы аварийность по причине неудовлетворительного технического состояния можно снизить до минимума, определяемого частотой внезапных недиагностируемых отказов составных частей АТС.

Показатели тяжести последствий ДТП с 1996 по 2019 год (число погибших в 100 ДТП и число погибших на 100 пострадавших) в общей характеристике аварийности составляют 14,8 и 12,1, эти же показатели из-за технической неисправности – 20,0 и 14,8 соответственно.

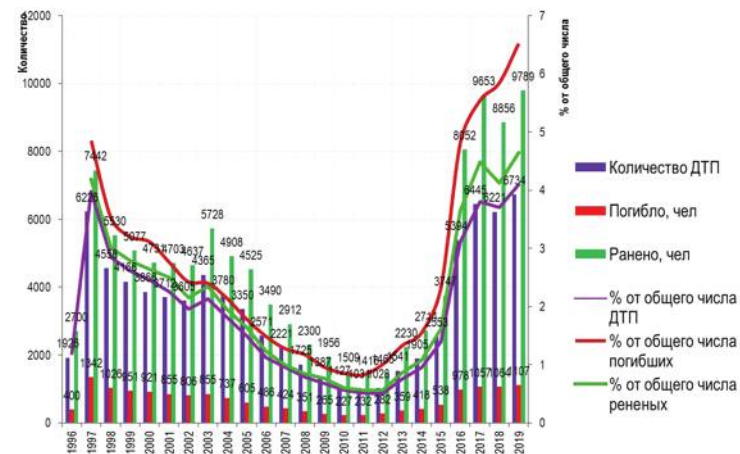


Рис. 2. Динамика показателей аварийности по причине неудовлетворительного технического состояния АТС в Российской Федерации [1, 6]

Таким образом, технический осмотр перестал быть эффективным инструментом повышения уровня безопасности транспортных средств, находящихся в эксплуатации. Число документально оформленных диагностических карт, внесенных в ЕАИСТО, не соответствует количеству практически произведенных работ. В базе данных содержатся заведомо ложные сведения о проведении технического осмотра.

Необходимо привлечь экспертное сообщество для разработки критериев аккредитации и подтверждения компетентности операторов технического осмотра, которые должны учитывать минимальную стоимость предоставления услуги, производственные мощности оператора, фотовидеофиксацию, выявление и последующий запрет на работу недобросовестных сотрудников или учредителей. Затем в ходе процедуры подтверждения компетентности по прозрачным критериям необходимо выявить недобросовестные организации, аккредитованные РСА, и заставить их реально работать, как установлено законом. Необходимо рассмотреть целесообразность ввода дополнительной нотификации операторов технического осмотра со стороны государства, а именно путем выездной проверки с участием сотрудников технадзора МВД. Частично предложения уже включены в еще не вступивший в силу Федеральный закон 122-ФЗ от 06.06.2019.

В последнее время прорабатывается вопрос о возврате полномочий федерального контрольно-надзорного органа за проведением технического осмотра Госавтоинспекции, а также разработки и принятия нормативно-правовых актов о государственном контроле (надзоре) за организацией и прове-

дением технического осмотра и правил организации и проведения технического осмотра автобусов. Существующая система проведения технического осмотра в России требует модернизации путем формирования государственной политики в указанной сфере. Усиление государственного контроля в отношении процедур его проведения и принятия мер, обеспечивающих квалифицированную и профессиональную организацию технического осмотра, исключающую фальсификацию результата техосмотра, позволит сохранить жизни граждан и сократить количество страховых случаев.

Предстоит большая комплексная работа по совершенствованию нормативных документов, принятие которых должно спасти жизни участников дорожного движения.

Выводы.

1. Необходимо организовать работу операторов технического осмотра, устранив причины, связанные с фальсификацией результатов технического осмотра, путем организации государственного контроля за конструкцией и техническим состоянием автотранспортных средств, находящихся в эксплуатации.

2. Представляется целесообразным внести изменения в национальное законодательство, предусмотрев внеочередное прохождение технического осмотра в случаях интенсивной эксплуатации (пробега свыше 100 000 км за год), внесения изменений в конструкцию, после капитального агрегатного восстановительного ремонта в результате ДТП, а также при внесении изменений в конструкцию АТС.

3. Требуется продолжить работу по совершенствованию нормативно-правовых актов, устанавливающих требования к производственно-технической базе, расчету пропускной способности операторов и тарифному регулированию размеров стоимости проведения технического осмотра.

Список использованной литературы

1. UNECE Statistical Database. URL: http://w3.unece.org/PXWeb2015/pxweb/en/STAT/STAT_40-TRTRANS_01-TRACCIDENTS (дата обращения: 31.03.2020).
2. Сведения о состоянии безопасности дорожного движения. Количество автотранспортных средств и прицепов к ним, стоящих на учете. URL: <http://www.gibdd.ru/stat/> (дата обращения: 31.03.2020).
3. Кириллов К.А. Перспективы нормативно-правового регулирования и некоторые результаты деятельности по контролю за конструкцией и техническим состоянием автотранспортных средств, находящихся в эксплуатации // Труды НАМИ. – 2016. – № 2 (265). – С. 66–75.
4. Информационная система «Техэксперт: 6 поколение» Интранет. URL: <http://lab2.cntd.ru/> (дата обращения: 31.03.2020).
5. Мороз С.М., Парфенов Е.В., Зиновчук Д.В. Новый межгосударственный ГОСТ 33997-2016 «Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки» // Журнал ААИ. – 2017. – № 6 (107).
6. Показатели состояния безопасности дорожного движения URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 31.03.2020).

УДК 342.92

А.В. Козун,

доцент кафедры административного права
и административной деятельности
органов внутренних дел
Омской академии МВД России,
кандидат юридических наук, доцент

А.И. Щеглов,

преподаватель кафедры административного права
и административной деятельности
органов внутренних дел
Барнаульского юридического института МВД России

ЛАТЕНТНОСТЬ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ФИКСИРУЕМЫХ КОМПЛЕКСАМИ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ФОРМЫ, ПРИЧИНЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Аннотация

В статье рассматриваются формы и способы уклонения водителей транспортных средств от административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, фиксируемые с помощью средств автоматической фото- и видеофиксации, и предлагаются пути их устранения.

Ключевые слова: транспортное средство, государственный регистрационный номер, государственный регистрационный знак, дорожно-транспортное происшествие, водитель, камера автоматической фиксации административных правонарушений в области дорожного движения.

Практика показывает, что, несмотря на внушительную статистику выявляемости административных правонарушений, фиксируемых средствами фото- и видеофиксации, существует ряд форм и способов сокрытия этого вида правонарушений от учета и законодательных пробелов в регулировании данного сегмента правоотношений.

Одной из форм является нарушение правил дорожного движения водителями, управляющими автомобилями с иностранными государственными регистрационными номерами⁸⁶. В случае автоматической фиксации совер-

⁸⁶ Далее – госномер.

шенного правонарушения они остаются неидентифицированными из-за того, что сведения о регистрации транспортного средства⁸⁷ и его владельце в базе ГИБДД МВД России отсутствуют.

Для решения данного вопроса в сети Интернет размещены различные материалы, в которых говорится о якобы временно принятой схеме, по которой сотрудники ГИБДД имеют право останавливать автомобиль с иностранными госномерами и вручать им штрафные квитанции с камер за последние 2 месяца⁸⁸. Кроме того, московский центр организации движения составит выгрузку из номеров автомобилей-нарушителей, которые чаще всех не соблюдают правила, и передаст данные для проверки в ДПС. В свою очередь инспекторы будут останавливать машины для проверки документов. Если водитель признает свою вину, то его отправят в УГИБДД, где оформят постановления за последние два месяца. После этого выявленная машина со всеми данными собственника будет занесена в реестр для дальнейшего автоматического выписывания постановлений. Такая схема в экспериментальном режиме начнет действовать в ближайшее время в Москве и ряде других регионов⁸⁹.

По нашему мнению, эффективность исполнения соответствующего постановления является сомнительной, так как если и предположить, что инспектор ГИБДД может проверить остановленное ТС на предмет ранее совершенных правонарушений, однако выдать квитанцию на оплату штрафа вряд ли возможно поскольку подобная форма «административно-деликтных взысканий» не предусмотрена КоАП РФ. И ради ясности вопроса можно предположить вариант о вручении лично водителю постановления по делу об административном правонарушении, но это процессуальный документ, который составляется уполномоченным на то должностным лицом и находится в подразделении ЦАФАП МВД России соответствующего субъекта Российской Федерации, где зафиксировано правонарушение. Соответственно инспектор полка ДПС ГИБДД не может иметь при себе такие документы. И, наконец, в соответствии с ч. 1 ст. 2.6.1 КоАП РФ к ответственности за административные правонарушения в области безопасности дорожного движения, совершенные с использованием ТС, в случае их фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и видеофиксации (далее – ком-

плексами), привлекаются только собственники (владельцы) транспортного средства.

Кроме того, высказывается мнение о наличии возможности проверки задолженностей перед ГИБДД для ТС с иностранными госномерами на основании обмена информацией между странами, ратифицировавшими Венскую Конвенцию о дорожном движении. Так, Россия, Белоруссия, Казахстан приняли решение заключить специальное соглашение о доступе к общей базе данных – сведениям о собственниках ТС. Следовательно, в случае фиксации комплексами нарушения постановление по делу об административном правонарушении будет направляться по месту жительства владельца ТС таких государств. Однако следует отметить, что участниками дорожного движения являются владельцы транспортных средств из стран, которые не являются участниками данной Конвенции. За последние месяцы 2019 года значительно возрос поток машин, например, с государственными регистрационными знаками Республики Киргизия, а также ряда европейских государств. Но даже это не гарантирует процедуру взыскания задолженностей, а тем более привлечение таких лиц, находящихся за пределами Российской Федерации, по ч. 1 ст. 20.25 КоАП РФ (за неуплату административного штрафа в срок). Законодательство Российской Федерации об административных правонарушениях пока не имеет полной реальной возможности привлечения данной категории субъектов к ответственности. Общее учение о составе правонарушения не позволяет этого сделать. Поэтому данная проблема требует более детального исследования и решения.

В качестве примера решения обозначенной проблемы возможно использовать положительный опыт зарубежных стран, в частности Китая. Где при пересечении границы на автомобиле необходимо пройти процедуру подтверждения своего национального водительского удостоверения, получить национальные государственные регистрационные знаки на автомобиль и пройти технический осмотр на предмет соответствия техническим требованиям, действующим на территории Китая. При выезде из страны необходимо пройти процедуру проверки на наличие штрафов и причастности к дорожно-транспортным происшествиям, при этом оплатив имеющиеся задолженности. Такая система на сегодня вполне продуктивно работает в Казахстане, но лишь в части наказаний в виде административных штрафов.

Еще одной актуальной проблемой является управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке: снятым с учета или не поставленным на учет; когда прекращена регистрация ТС по заявлению прежнего владельца ТС при условии, что его новый владелец в течение десяти дней со дня его покупки не обратился в регистрационное

⁸⁷ Далее – ТС.

⁸⁸ Авто на иностранных номерах: как будут начислять штрафы и где их проверить // <https://muscary.ru/shtrafi/kakoy/inostrannye-nomera-shtrafy-proverka.html> (дата обращения: 02.12.2019).

⁸⁹ Плотникова Н. Владельцам авто с иностранными номерами больше не удастся скрываться от штрафов, объявлена массовая проверка документов: <https://naavtotrasse.ru/auto-news/vladeltsam-avto-s-inostrannymi-nomerami-shtraf.html> (дата обращения: 16.09.2019).

подразделение для внесения соответствующих изменений в регистрационные данные транспортного средства; когда владелец ТС признан умершим более чем 6 месяцев назад (речь идет о сроке вступления в наследство) и т.д.

Использование транспортных средств, не зарегистрированных в установленном порядке, а также снятых с регистрации в связи с невозможностью использования их владельцем после продажи является достаточно известной и в то же время не потерявшей своей актуальности проблемой. Данные ситуации возможны, когда лицо, по различным причинам не предприняло необходимых мер по регистрации в установленном порядке своего ТС, а также после продажи ТС, когда недобросовестный покупатель не предпринял должных мер к постановке на регистрационный учет автомобиля на свое имя в течение 10 дней⁹⁰. Дополнительно может быть не внесена запись в паспорт транспортного средства о факте совершенной сделки, отсутствовать подписи прежнего и нынешнего владельца, а также даты заключения сделки.

При этом договор купли-продажи можно переписывать каждые 10 дней. При таких обстоятельствах нерадивый покупатель, совершая административные правонарушения в области дорожного движения, фиксируемые комплексами фото- и видеофиксации, не может быть привлечен к ответственности, так как постановление по делу об административном правонарушении будет составлено в отношении прежнего владельца, включая и начисленный транспортный налог.

Также следует обратить внимание на то, что при последующей продаже данного ТС добросовестному покупателю у последнего также возникнет ряд трудностей при постановке его на регистрационный учет. Это обусловлено тем, что, как правило, на автомобиль может быть наложен целый ряд ограничений. Поэтому новому собственнику либо приходится искать правосубъектного продавца, либо самостоятельно оплачивать штрафы за правонарушения, совершенные предыдущим владельцем.

При выявлении подобных фактов водитель ТС может быть привлечен к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.1 КоАП РФ за управ-

ление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке.

Кроме того, существует немало способов нарушения правил установки на ТС государственных регистрационных знаков. Так, например, управление ТС с нечитаемыми, нестандартными или установленными с нарушением требований государственного стандарта государственными регистрационными знаками; управление ТС без установленных на предусмотренных для этого местах государственных регистрационных знаков либо управление ТС с государственными регистрационными знаками, видоизмененными или оборудованными с применением устройств или материалов, препятствующих идентификации государственных регистрационных знаков либо позволяющих их видоизменить или скрыть, а также управление ТС с заведомо подложными государственными регистрационными знаками.

Исходя из этого видно, что в КоАП РФ имеются пробелы, которые обуславливают различные формы уклонения от идентификации ТС на дорогах, а предусмотренная административная ответственность не способна обеспечить неукоснительное соблюдение закона.

В этой связи представляется целесообразным изложить ст. 12.2 КоАП РФ в следующей редакции: «Управление транспортным средством с нарушением требования к установке государственных регистрационных знаков на транспортных средствах», которое подразумевает собой любое несоответствие перечисленным нормам в приложение «И»⁹¹. В качестве исключения можно оговорить лишь одно условие – нечитаемость госномеров при движении в неблагоприятных погодных условиях (госномер забрызган свежей грязью, заметен снегом, обледенел), – при котором возможно устранить недостаток на месте. Иные варианты необходимо расценивать как умышленное нарушение, поскольку перед выездом водитель в соответствии с п. 2.3.1 ПДД обязан проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние транспортного средства в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации⁹².

Таким образом, перечисленные правонарушения, на наш взгляд, следует расценивать как умышленное нарушение установленных правил и требований, вследствие которых необходимо запретить дальнейшую эксплуатацию ТС с помещением их на специализированную стоянку, поэтому

⁹⁰ Владелец транспортного средства обязан обратиться с заявлением в регистрационное подразделение для постановки транспортного средства на государственный учет в течение десяти дней со дня выпуска в обращение транспортного средства при изготовлении его для собственного пользования, со дня временного ввоза транспортного средства на территорию Российской Федерации на срок более одного года либо со дня приобретения прав владельца транспортного средства, ранее не состоявшего на государственном учете в Российской Федерации: п. 1 ст. 8 Федерального закона от 3 августа 2018 г. № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс».

⁹¹ ГОСТ Р 50577-93. Государственный стандарт Российской Федерации. Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования / Требования к установке государственных регистрационных знаков на транспортных средствах (Приложение «И») // СПС «КонсультантПлюс».

⁹² О Правилах дорожного движения // Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 // СПС «КонсультантПлюс».

предлагаем внести изменения в ст. 27.13 КоАП РФ «Задержание транспортного средства», дополнив ст. 12.1 и 12.2 КоАП РФ.

Подводя итог, сделаем ряд выводов.

Целесообразно исключить законодательным путем возможность участия в дорожном движении на территории России транспортных средств с иностранными государственными регистрационными номерами без отражения в информационной базе ГИБДД МВД России сведений о собственнике или ином лице, имеющем право управлять таким ТС.

Ограничить или полностью запретить выезд транспортных средств из России при наличии неоплаченного административного штрафа (штрафов) до полного их погашения. Целесообразна такая процедура и в отношении граждан, выезжающих за пределы Российской Федерации на транспорте общего пользования или убывающих иным путем вне зависимости от их гражданства, места жительства или проживания, имеющих неоплаченные «дорожные» штрафы. Это, безусловно, будет способствовать стабилизации дорожно-транспортной дисциплины.

Целесообразно внесение изменений в ст. 12.2 и 27.13 КоАП РФ. Они позволять существенным образом скорректировать правовое поле их предмета регулирования и повысить показатели безопасности дорожного движения.

Список использованной литературы

1. Авто на иностранных номерах: как будут начислять штрафы и где их проверить // <https://mycar.ru/shtrafi/kakoy/inostrannye-nomera-shtrafy-proverka.html>.
2. Водители машин с иностранными номерами скоро не смогут безнаказанно нарушать правила на российских дорогах: https://www.ltv.ru/news/2019-11-07/375319-voditeli_mashin_s_inostrannymi_nomerami_skoro_ne_smogut_beznakazanno_narushat_pravila_na_rossijskih_dorogah.
3. ГОСТ Р 50577-93. Государственный стандарт Российской Федерации. Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования / Требования к установке государственных регистрационных знаков на транспортных средствах (Приложение «И») // СПС «КонсультантПлюс».
4. О Правилах дорожного движения // Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 // СПС «КонсультантПлюс».
5. Плотникова Н. Владельцам авто с иностранными номерами больше не удастся скрываться от штрафов, объявлена массовая проверка документов: <https://naavtotrasse.ru/auto-news/vladeltsam-avto-s-inostrannymi-nomerami-shtraf.html>.

УДК 159.9.07

Е.В. Котельникова,
научный сотрудник
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

О НЕКОТОРЫХ АСПЕКТАХ ВЛИЯНИЯ СОЦИАЛЬНОЙ РЕКЛАМЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация

Статья посвящена анализу осведомленности участников дорожного движения о социальной рекламе по безопасности дорожного движения, способам и формам ее распространения. В статье определены основные проблемы, на которые должна быть направлена социальная реклама, приоритетные направления ее развития.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, социальная реклама, правила дорожного движения, участники дорожного движения, шоковая реклама.

Установку на безопасное поведение на дорогах помогают сформировать различные технологии⁹³. Одним из методов воздействия на личностные особенности участников дорожного движения является социальная реклама.

«Социальная реклама должна служить формированию и развитию общественного мнения, созданию позитивных социальных норм и моделей поведения»⁹⁴. С точки зрения сущностного содержания социальная реклама представляет собой особый вид коммуникационного воздействия на широкие слои населения, которое может выражаться не только в форме рекламы.

⁹³ Подробнее см., например: Порташников О.М., Антонов С.Н., Баканов К.С. и др. Выявление и доказывание сотрудниками Госавтоинспекции фактов управления транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии опьянения. Методические рекомендации / Москва, 2016, с. 56; Баканов К.С. Административно-правовой запрет на управление транспортным средством в состоянии опьянения: Автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. юрид. наук. М., 2018. С. 22; Баканов К.С. Перспективы внедрения современных средств диагностики наркотического опьянения в деятельность Госавтоинспекции // Труды Академии управления МВД России. 2018. № 3 (47). С. 173–178; Гордеева А.Д., Якимов А.Ю. Механизм реализации компетентными органами государств-участников СНГ и иных иностранных государств принципа взаимного признания административной ответственности за нарушения в области дорожного движения // Административное право и процесс. 2018. № 2. С. 31–37.

⁹⁴ Крупнов Р. В. Социальная реклама как инструмент управления социальными процессами: дис. ... канд. социол. наук. – М.: 2006. – 163 с.

Согласно Федеральному закону «О рекламе» социальная реклама – информация, распространенная любым способом, в любой форме и с использованием любых средств, адресованная неопределенному кругу лиц и направленная на достижение благотворительных и иных общественно полезных целей, а также обеспечение интересов государства⁹⁵.

В 2019 году ФКУ «НЦ БДД МВД России» было проведено исследование влияния социальной рекламы по безопасности дорожного движения⁹⁶ на участников дорожного движения.

В рамках исследования осуществлен опрос участников дорожного движения в целях определения их отношения к социальной рекламе по БДД, приоритетного способа размещения социальной рекламы по БДД, выявления основных проблем безопасности дорожного движения. В исследовании приняли участие 289 человек (жители города Москвы и Московской области, Кабардино-Балкарской Республики, Ростовской области, Ставропольского края и др.), 63 % из которых мужчины и 37 % женщины, возраст опрошенных – от 17 до 72 лет.

Результаты опроса показали, что подавляющему большинству респондентов (65,4 %) социальная реклама знакома, слышали о социальной рекламе ранее, но не могут ее охарактеризовать 26,4 %, впервые услышали понятие «социальная реклама по БДД» 6,8 %, затруднились ответить 1,4 % опрошенных (рис. 1).

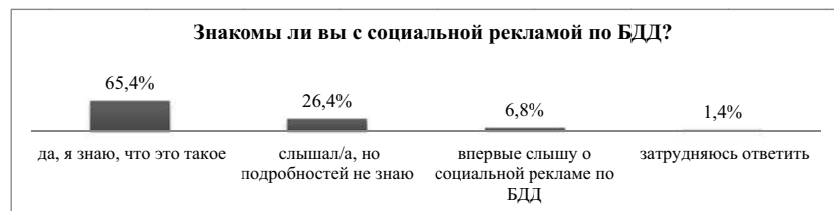


Рис. 1. Результаты опроса респондентов об осведомленности о социальной рекламе по безопасности дорожного движения

Представляют интерес ответы респондентов на вопрос о том, какие проблемы по безопасности дорожного движения освещала увиденная ими социальная реклама. Полученные результаты условно можно разделить на две группы.

⁹⁵ Федеральный закон от 13.03.2006 № 38-ФЗ (ред. от 30.10.2018) «О рекламе» (с изм. и доп., вступ. в силу с 02.08.2019).

⁹⁶ Далее – БДД.

К первой относятся проблемы превышения установленной скорости движения и управление транспортным средством в состоянии опьянения (24,5 % и 23,2 % соответственно), ко второй – проблемы неиспользования детских удерживающих устройств (19,3 %), ремней безопасности (16 %), безопасность пешеходов (17 %) (рис. 2).



Рис. 2. Результаты опроса респондентов о проблематике просмотренной ими социальной рекламы

Аналогичные ответы были получены на следующий вопрос: «На решение каких проблем должна быть направлена социальная реклама по БДД?» (рис. 3).



Рис. 3. Результаты опроса респондентов о желаемой проблематике социальной рекламы по безопасности дорожного движения

Кроме того, 57 % респондентов считают, что социальная реклама по БДД способна изменить поведение участников дорожного движения,

26,5 % опрошенных затруднились ответить, 16,5 % – считают, что социальная реклама не влияет на поведение УДД (рис. 4).



Рис. 4. Результаты опроса респондентов об эффективности воздействия социальной рекламы по БДД на поведение участников дорожного движения

Примерно поровну разделились мнения респондентов при ответе на вопрос о влиянии социальной рекламы на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения: 41,6 % опрошенных отмечают положительное влияние социальной рекламы, 40 %, напротив, считают, что значительного положительного эффекта она не имеет, хотя внимание все же привлекает, у 13 % она вызывает раздражение (рис. 5).

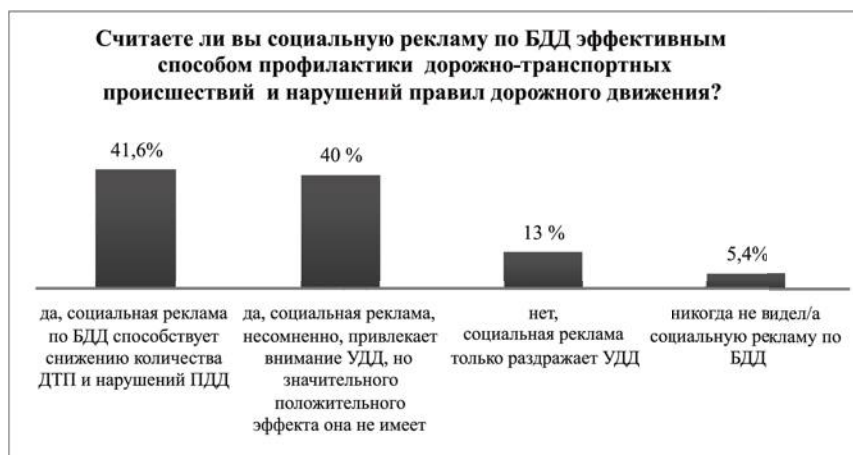


Рис. 5. Результаты опроса респондентов об эффективности социальной рекламы как способа профилактики безопасности дорожного движения

По мнению 37 % респондентов, наиболее эффективным способом распространения социальной рекламы по БДД является размещение в сети Интернет, в том числе в социальных сетях (ВКонтакте, Facebook, Instagram и др.), на втором месте – наружная реклама (25 % опрошенных), на третьем месте – реклама в телепрограммах и телепередачах – 20 % (рис. 6).

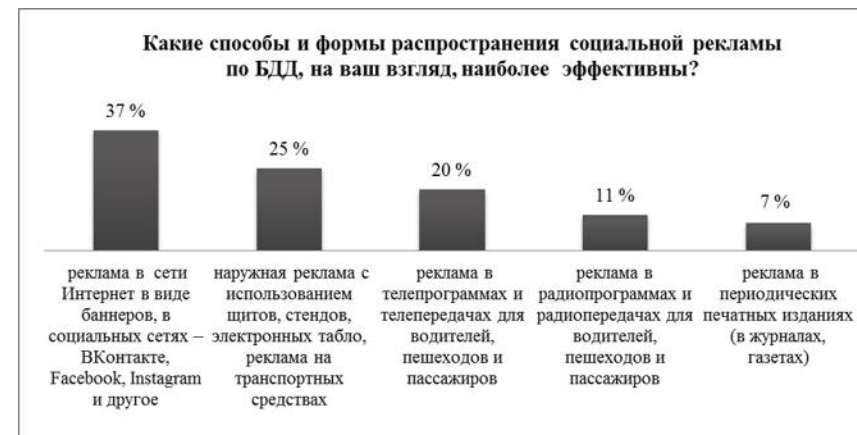


Рис. 6. Результаты опроса респондентов об актуальных способах и формах распространения социальной рекламы в сфере безопасности дорожного движения

Проведенное эмпирическое исследование позволило сделать следующие выводы. Социальная реклама по безопасности дорожного движения способна оказывать эффективное влияние на представителей всех категорий участников дорожного движения. Если говорить о возрастных группах, то наиболее востребована социальная реклама по БДД среди граждан в возрасте от 18 до 40 лет. Основными проблемами, освещаемыми в социальной рекламе по БДД, являются превышение установленной скорости движения, управление транспортным средством в состоянии опьянения, обеспечение безопасности пешеходов, неиспользование детских удерживающих устройств и ремней безопасности. Определяя приоритетные способы распространения социальной рекламы по БДД, следует учитывать, что, по мнению опрошенных респондентов, наиболее эффективным является размещение в телекоммуникационной сети Интернет, включая социальные сети, а также наружная реклама.

Список использованной литературы

1. Баканов К.С. Административно-правовой запрет на управление транспортным средством в состоянии опьянения: Автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. юрид. наук. М., 2018. С. 22.
2. Баканов К.С. Перспективы внедрения современных средств диагностики наркотического опьянения в деятельность Госавтоинспекции // Труды Академии управления МВД России. 2018. № 3 (47). С. 173–178.
3. Гордеева А.Д., Якимов А.Ю. Механизм реализации компетентными органами государств-участников СНГ и иных иностранных государств принципа взаимного признания административной ответственности за нарушения в области дорожного движения // Административное право и процесс. 2018. № 2. С. 31–37.
4. Крупнов Р.В. Социальная реклама как инструмент управления социальными процессами: дис. ... канд. социол. наук. – М.: 2006. – 163 с.
5. Николайшвили Г.Г. Социальная реклама: теория и практика: учебное пособие для студентов вузов. – М.: Аспект Пресс. 2008. – 191 с.
6. Порташников О.М., Антонов С.Н., Баканов К.С. и др. Выявление и доказывание сотрудниками Госавтоинспекции фактов управления транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии опьянения. Методические рекомендации / Москва, 2016, с. 56.
7. Ученова В.В., Старых Н.В. Социальная реклама: учебное пособие. – М.: Медиа, 2006. – 304 с.
8. Федеральный закон от 13.03.2006 № 38-ФЗ (ред. от 30.10.2018) «О рекламе» (с изм. и доп., вступ. в силу с 02.08.2019).

УДК 316.6

Т.В. Кочетова,
кандидат психологических наук,
доцент кафедры психологии управления
факультета социальной психологии ФГБОУ ВО МГППУ

А.В. Погодина,
кандидат психологических наук,
профессор, заведующая кафедрой психологии управления
факультета социальной психологии ФГБОУ ВО МГППУ

М.А. Харченко,
кандидат физико-математических наук,
доцент кафедры психологии управления
факультета социальной психологии ФГБОУ ВО МГППУ

ОПЫТ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ПРОВЕДЕНИИ ПСИХОЛОГИЧЕСКОГО ИССЛЕДОВАНИЯ СТРУКТУРЫ РИСКОВАННОГО ДОРОЖНОГО ПОВЕДЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ

Аннотация

В статье рассматриваются результаты апробации методики скрининговой диагностики водителей, склонных к рискованному вождению. Данное психологическое исследование проведено в рамках международного сотрудничества ФГБОУ ВО «Московский государственный психолого-педагогический университет» и членов Международного сообщества дорожных психологов (Traffic Psychology International). Представлена краткая характеристика модели психологической экспресс-диагностики (скрининга) водителей, имеющих многочисленные нарушения правил дорожного движения, затронуты вопросы перспектив использования данной модели в профилактике, направленной на предотвращение аварий и ДТП.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, психология дорожного движения, психологический скрининг, рискованное вождение, медико-психологический ассессмент, опросник, психологическая профилактика.

Отмечая актуальность проведения комплексных психологических исследований различных аспектов деятельности водителя, необходимо подчеркнуть, что в настоящее время в России практически отсутствует на-

дежный и валидный психодиагностический инструментарий для изучения склонности водителей к рискованному вождению [1; 3].

Имеющиеся исследования опасного и агрессивного вождения носят фрагментарный характер, в большинстве случаев связаны с изучением стилевых особенностей вождения [2; 4] и не касаются особенностей поведения водителя в широком спектре социальных ситуаций, например, его взаимодействие с другими участниками дорожного движения или соблюдение гражданского законодательства [3]. Однако именно такие комплексные психологические исследования позволяют выстраивать прогнозы относительно склонности к рискованному вождению, поскольку затрагивают различные предикторы, обуславливающие склонность к риску.

К числу таких исследований можно отнести изучение структуры рискованного дорожного поведения и его последующую коррекцию в рамках превентивных и реабилитационных программ работы с водителями-нарушителями, доказавших высокую эффективность в ряде стран Евросоюза [10].

Опыт других стран в области психологической превенции и реабилитации водителей, нарушающих правила дорожного движения, стал основой для реализации с 2018 года проектов, направленных на диагностику склонности водителей к рискованному вождению⁹⁷, в рамках научно-исследовательской работы кафедры психологии управления ФГБОУ ВО «Московский государственный психолого-педагогический университет».

В настоящий момент сотрудниками кафедры психологии управления и студентами магистратуры «Психология дорожного движения» реализуется проект «Апробация методик первичного психологического скрининга водителей, склонных к рискованному вождению», рассчитанный на три года (2019–2021 гг.).

Основой для построения методологии исследования склонности к риску в условиях дорожно-транспортной среды послужили теоретические представления в работах по медико-психологическому ассессменту и определению пригодности к управлению транспортным средством [5]. Так, в ряде зарубежных стран, водитель, нарушающий правила дорожного движения, обязательно проходит эту процедуру, после чего ему выдается заключение о пригодности или непригодности к управлению транспортным средством. Подчеркнем, что такая процедура достаточно продолжительна по времени и требует больших затрат на ее осуществление. В этой

⁹⁷ Отправной точкой таких исследований послужила Международная научно-практическая конференция «Психология дорожного движения: вопросы теории и практики», которая проходила в Москве 26–27 мая 2017 года в рамках встречи Международного сообщества дорожных психологов – Traffic Psychology International. [Электронный ресурс] URL: <https://mgppru.ru/news/5137> (дата обращения: 24.03.2020).

связи особенно ценным представляется опыт использования так называемой скрининговой диагностики, позволяющей без детального изучения индивидуально-психологических особенностей личности водителя определить уровень его предрасположенности к аварийно-опасному поведению в условиях дорожного трафика и структуру рискованного дорожного поведения [3; 9].

Такой скрининг является первичной составляющей для дальнейшей психологической диагностики водителя [1; 3; 9] и при этом может рассматриваться как самостоятельный диагностический инструмент.

Именно испытанию таких скрининговых процедур посвящен первый этап проекта «Апробация методик первичного психологического скрининга водителей, склонных к рискованному вождению».

В качестве основной методики был взят опросник, разработанный Г. Мейнхардом в 2014–2018 гг. для превентивной и реабилитационной работы с водителями-нарушителями в Эстонии [9, 10]. Данный опросник базируется на модели оценки рискованного дорожного поведения водителей⁹⁸ [10], согласно которой дорожное поведение имеет свою структуру, состоящую из определенных поведенческих паттернов, характеризующих поведение водителя как обуславливающее аварии различной степени тяжести и ДТП [10].

Модель соответствует международным стандартам EMCDDA (The European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction) [8] и CTC (Communities That Care), используемым в превентивной и реабилитационной работе [7], и была включена в государственную программу превентивной работы с водителями-нарушителями Эстонии с 2014 г. [11].

Использование данной модели в нашем исследовании неслучайно: дело в том, что опыт Эстонии (как одной из стран на постсоветском пространстве) по реализации программ снижения аварийности на дорогах может рассматриваться как успешный и заслуживает детального рассмотрения с целью применения лучших практик в Российской Федерации.

Модель реализована в специальном опроснике, состоящем из двух частей, включая AUDIT (The Alcohol Use Disorders Identification Test) [6]. Процедура полностью автоматизирована (использован формат web-технологии). После прохождения психологического скрининга каждый респондент (водитель) получает персональный отчет со своим «индивидуальным профилем», где представлена краткая характеристика его склонности к рискованному вождению. Таким образом реализована форма обратной связи каждому водителю, проходящему процедуру скрининга.

⁹⁸ Далее – модель.

Все утверждения и вопросы разделены на три шкалы:

1. Отношение к вождению в нетрезвом состоянии.
2. Угрозы и риски вождения.
3. Противоправное поведение/проступки.

Для апробации опросника собраны основные психометрические показатели и проведен сравнительный анализ на российской и эстонской выборках. Подробные результаты представлены в статье «Опыт апробации модели диагностики водителей, склонных к рискованному вождению (эстонская и российская выборки)» [3].

В качестве респондентов в исследовании приняли участие 635 водителей: 465 человек из Эстонии (15,5 % – женщины, 84,5 % – мужчины), 170 человек из России (38,8 % – женщины, 61,2 % – мужчины). Все водители неоднократно нарушали скоростной режим, а также правила дорожного движения, часть респондентов прошли медицинское освидетельствование за вождение в нетрезвом состоянии.

С целью определения психометрических показателей надежности шкал опросника была использована процедура анализа достоверности элемента, определения степени его согласованности со шкалой (Reliability/Item Analysis). Для выявления значимых различий между двумя выборками парных измерений использовался сравнительный анализ с помощью непараметрического критерия Уилкоксона (Wilcoxon-test). Обнаружено, что значения α Кронбаха шкал находятся в диапазоне от 0,54 до 0,90. Наименьший коэффициент согласованности характерен для шкалы опросника «оценка угрозы и риски вождения»: 0,75 (эстонская выборка) и 0,54 (российская выборка). Более высокие коэффициенты надежности присущи шкалам «отношение к алкоголю» – 0,79 (эстонская выборка) и 0,91 (российская выборка) и «склонность к несоблюдению законодательства»: 0,82 (эстонская выборка) и 0,89 (российская выборка).

Результаты сравнительного анализа продемонстрировали, что значимые различия между российской и эстонской выборками имеются по всем трем шкалам опросника. Особенно показательным является факт наличия значимых различий ($p < 0,001$, Wilcoxon-test) по шкале «отношение к алкоголю». Так, эстонская выборка оказалась более дифференцированной, нежели российская. У представителей российской выборки показатели по шкале «отношение к алкоголю» имеют меньший разброс значений и могут рассматриваться как более низкие, свидетельствующие о неверной оценке водителями опасности при управлении транспортным средством (среднее значение – 15,7). При этом на эстонской выборке данные показатели менее однородны – имеют больший разброс – и существенно

большее число респондентов рассматривает «отношение к алкоголю» как опасный фактор, предрасполагающий водителя к авариям и ДТП (среднее значение – 21,4) [3].

Безусловно, полученные результаты могут накладывать существенные ограничения на возможные выводы и прогнозы в силу количественного состава выборки. Тем не менее данная модель скрининговой диагностики продемонстрировала высокую степень надежности, что в дальнейшем позволило использовать данный метод при разработке превентивных и коррекционных программ для водителей, нарушающих правила дорожного движения.

Первые тренинги с использованием элементов превентивных технологий работы с водителями-нарушителями были апробированы в России в 2019 году, а первичные результаты представлены в докладах на специализированном семинаре, посвященном безопасности дорожного движения, состоявшемся 5 декабря 2019 года при поддержке Госавтоинспекции МВД России, ФКУ «Дирекция Программы ПБДД» и Экспертного центра «Движение без опасности».

На семинаре также было заслушано выступление коллег из Эстонии, в котором освещались вопросы, касающиеся не только скрининговой диагностики, но и возможностей и перспектив превентивных программ работы с водителями, склонными к рискованному вождению и нарушающими дорожное законодательство⁹⁹.

Опыт международного сотрудничества ФГБОУ ВО «Московский государственный психолого-педагогический университет» в области исследования рискованного дорожного поведения может рассматриваться как первый шаг для развития психологии дорожного движения в России и репликации моделей различных доказательных психологических практик, направленных на решение важной государственной задачи – снижение уровня аварийности на дорогах.

Список использованной литературы

1. Бурцев А.А. Проблемы комплексной превенции управления транспортным средством в состоянии опьянения: организационно-правовые, медицинские и социально-психологические аспекты // Социальная психология и общество. 2018. Том 9. № 4. С. 98–107. doi:10.17759/sps.2018090409.
2. Ефремов С.Б. Модель распознавания стилистических особенностей управления транспортным средством и классификация стратегий взаимодействия в условиях дорожного

⁹⁹ Семинары по обеспечению безопасности дорожного движения: государственная программа до 2030 года [Электронный ресурс] URL: <http://seminars.bezntp.ru/> (дата обращения: 25.03.2020).

трафика // Социальная психология и общество. 2017. Том 8. № 4. С. 123–133. doi:10.17759/sps.2017080409.

3. Мейнхард Г., Каарт Т., Кочетова Т.В. Опыт апробации модели диагностики водителей, склонных к рискованному вождению (эстонская и российская выборки) // Социальная психология и общество. 2018. Том 9. № 4. С. 119–133. doi:10.17759/sps.2018090411.

4. Поликарпова М.С. Соотношение понятий «агрессивное» и «опасное» вождение в современной отечественной и зарубежной психологии [Электронный ресурс] // Современная зарубежная психология. 2017. Том 6. № 1. С. 44–52. doi:10.17759/jmfp.2017060106.

5. Assessment of personal resources for safe driving: the principles of medical psychological assessment in Germany / Brenner-Hartmann Ju., Wagner Th., Mubhoff F., Hoffmann-Born H., Lohr-Schwaab S., Seidl J. Bonn: Kirschbaum Verlag GmbH, 2014. 100 p.

6. Babor T., Higgins-Biddle, J., Saunders J., Monteiro M. AUDIT. The Alcohol Use Disorders Identification Test. Guideline for Use in Primary Care. Geneva: World Health Organization WHO, 2010. 38 p.

7. CTC Communities That Care [Электронный ресурс] URL: <https://www.communitiesthatcare.net> (дата обращения: 24.03.2020).

8. EMCDDA: The European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction [Электронный ресурс] URL: <http://www.emcdda.europa.eu/about> (дата обращения: 24.03.2020).

9. Meinhard G. Evaluation of the effectiveness of a primary preventive program „Clear Picture...!?” to increase traffic safety // Transactions on Transport: International Scientific Journal for Transport Sciences. doi: 10.5507/tots.2019.004 [Электронный ресурс] URL: <https://tots.upol.cz/corproof.php?artkey=tot-000000-0044> (дата обращения 25.03.2020).

10. Meinhard G. „Klare Sicht...!?”, Evaluation der Wirksamkeit eines primärpräventiven Programmes zur Erhöhung der Verkehrssicherheit // Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Bonn. 2018. 141 p. [Электронный ресурс] URL: <http://hss.ulb.uni-bonn.de/2019/5589/5589.htm> (дата обращения 25.03.2020).

11. MTÜ Liikluskäitumise Arenduskeskus [Электронный ресурс] URL: <https://jkoolitus.eu/site/uudised> (дата обращения: 24.03.2020).

УДК 159.9:80

Н.М. Кузнецова,
начальник отдела
ФКУ «НЦ БДД МВД России»,
кандидат психологических наук

Л.А. Казанова,
ведущий научный сотрудник
ФКУ «НЦ БДД МВД России»,
кандидат филологических наук

ПСИХОЛИНГВИСТИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ РАЗРАБОТКИ СОЦИАЛЬНОЙ РЕКЛАМЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация

В статье описаны психолингвистические особенности разработки социальной рекламы по безопасности дорожного движения. На примере печатной социальной рекламы по безопасности дорожного движения рассматриваются стилистические средства языка, позволяющие оказать воздействие на адресата.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, социальная реклама по безопасности дорожного движения, психолингвистические особенности, стилистические средства языка, слоган, коммуникативные характеристики социальной рекламы, золотое сечение.

Задача обеспечения безопасности дорожного движения¹⁰⁰ является общегосударственной. Государственная политика в области БДД отражена в Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации, разработанной в целях определения направлений деятельности и способов достижения поставленных целей [1].

Учитывая, что не менее 80 % дорожно-транспортных происшествий связаны с человеческим фактором [2], формирование правосознания у участников дорожного движения¹⁰¹ и культуры поведения на дороге является приоритетным.

Социальная реклама как способ привлечения внимания к социальным проблемам представляет собой действенный инструмент в формировании стереотипов законопослушного поведения.

Основная цель социальной рекламы по БДД – выработка новых социальных ценностей, которые лягут в основу изменения поведенческой модели участников дорожного движения в сторону неукоснительного соблюдения правил дорожного движения [2].

¹⁰⁰ Далее – БДД.

¹⁰¹ Далее – УДД.

При создании социальной рекламы по безопасности дорожного движения, наряду с выбором целевой аудитории, приоритетных каналов воздействия на УДД, места и способа ее размещения, важно учитывать коммуникативные характеристики текста рекламы.

К коммуникативным характеристикам (вербальным и невербальным) социальной рекламы по БДД, воздействующим на УДД, относят визуальнотрафические (шрифт, иллюстрация, пространственно-композиционные решения), стилистические (выразительные и изобразительные средства языка) и другие элементы. Грамотное их сочетание во многом обуславливает эффективность социальной рекламы.

Первое, на что обращают внимание УДД в социальной рекламе, – это иллюстрация. Поэтому при ее выборе необходимо руководствоваться психологической закономерностью восприятия рекламы: рекламное сообщение оценивается адресатом в первые 30 с. Иллюстрация, как зрительный элемент, повышает запоминаемость социальной рекламы почти на 70 %, поэтому так важно с помощью нее достоверно сформировать необходимый образ, связать его с определенными мыслями и эмоциями.

Важным фактором эффективности восприятия социальной рекламы по БДД является взаимосвязь иллюстрации и слогана. В случае, если иллюстрация несет в рекламном сообщении большую смысловую нагрузку, она должна занимать не более 80 % всего объекта, а слоган включать не более 9 слов [3]. И наоборот, если текст более важен, лучше использовать небольшую иллюстрацию (до 25 %) и слоган до 20 слов.

Следует также учитывать, что восприятие текста в русском языке происходит слева направо и сверху вниз, а элементы на переднем плане воспринимаются быстрее, чем на заднем. Слоган социальной рекламы по БДД зачастую выступает как самостоятельная единица, обладающая двумя основными функциями, которые нередко совмещаются: информативной и воздействующей.

Для успешной активизации этих функций в социальной рекламе по БДД применяются различные психолингвистические методы. Разрабатывая слоган, важно использовать стилистические средства языка, с помощью которых он обретет внутреннюю структуру, образность и красочность. К стилистическим средствам относят выразительные (фигуры речи: риторическое восклицание, обращение, вопросно-ответная конструкция, парцелляция и т.д.) и изобразительные средства языка (различные обороты речи: сравнение, фразеологизм, гипербола, ассонанс, рифма и т.д.).

Посредством риторического восклицания выделяется важная часть текста, усиливается значимость информации (рис. 1).

Наряду с риторическим восклицанием следует использовать парцелляцию. Парцелляция – это намеренное расчленение связного текста на отдельные предложения, усиливающее эмоциональную выразительность текста (рис. 2).

Яркими эмоционально-экспрессивными возможностями обладают фразеологизмы, которые выступают в социальной рекламе в качестве языкового средства, создающего вербальный образ, дополняющий и уточняющий основную визуальную. Они служат так называемым строительным материалом для создания новых образов, привлекающих внимание УДД (рис. 3).

Важно место в разработке социальной рекламы по БДД занимает звуковая организация слогана, которая способна оптимизировать восприятие и запоминание информации. Нарушение благозвучия затрудняет артикуляцию при чтении текста, вызывает неуместные ассоциации и искажает содержание. Звук, как минимальная единица рекламного текста, передает определенный эмоциональный настрой, способный влиять на восприятие текста. Например, буква «р» связана с решительностью, мужественностью, динамикой, «л» и «н» – с легкостью и нежностью, «п» и «б» создают ощущение основательности и надежности, «с» и «ш» напоминают шипение (негативные эмоции).

Наиболее эффективно использовать несколько изобразительно-выразительных средств.

Графическое исполнение социальной рекламы по БДД – важный аспект в рекламной коммуникации и инструмент формирования правосознания УДД. При графическом оформлении текста рекламы необходимо иметь в виду, что кириллица является базой для создания различных экспрессивных элементов (модификаций), которые способны привнести дополнительные смысловые оттенки [4].

Основным средством «графической игры» в рекламном тексте выступает употребление прописных букв (вставки)¹⁰² (рис. 4), «падающие» буквы¹⁰³ (рис. 5).



Рис. 1



Рис. 2



Рис. 3

¹⁰² См.: Электронный ресурс: <https://bezntp.ru/bezntp/ru/> (дата обращения: 09.09.2019).

¹⁰³ См.: Электронный ресурс: <http://pnz.pnzreg.ru/news/gibdd-informiruet/173861> (дата обращения: 09.09.2019).



Рис. 4



Рис. 5



Рис. 6



Рис. 7

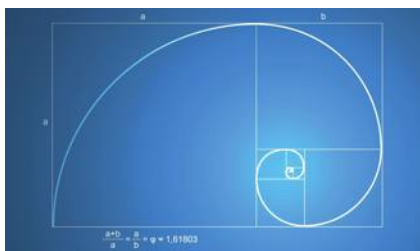


Рис. 8

Эффективным приемом, применяемым при создании социальной рекламы, является включение отдельных слов, написанных латиницей: одна необычная графема на фоне привычных знаков быстрее обращает на себя внимание (рис. 6)¹⁰⁴.

Отдельно стоит рассмотреть использование в тексте социальной рекламы по БДД различных графических символов, например, математических (статистика ДТП), знаков (например, дорожных) (рис. 7)¹⁰⁵.

Наличие таких символов в рекламных текстах, помимо основных задач обеспечения БДД, повышает осведомленность участников дорожного движения.

При разработке дизайна и подготовке макета социальной рекламы по БДД необходимо учитывать закономерности пропорционального деления золотого сечения (в золотой спирали соотношение одной части к другой всегда равно 1,618) (рис. 8), с тем чтобы она воспринималась как единый целостный образ (рис. 9). При-

¹⁰⁴ См.: Электронный ресурс: <http://astrahan.bezformata.com/listnews/reklama-otnosheniya-k-miru/10027844> (дата обращения: 09.09.2019).

¹⁰⁵ См.: Электронный ресурс: https://smolensk-i.ru/auto/v-smolenske-proydet-meropriyatiye-po-snizheniyu-skorosti-avtomobilistov_54950 (дата обращения: 11.09.2019).

менительно к листу А4 шириной 30 см пропорции золотого сечения можно рассчитать по формуле:

- ширина большей части высчитывается следующим образом: $30 \text{ см} / 1,618 = 18,5 \text{ см}$;
- ширина меньшей части пропорции (левой на картинке): $30 \text{ см} - 18,5 \text{ см} = 11,5 \text{ см}$ (рис. 10).

Другими словами, при условном делении, например, рекламного щита на две части площадь одной из них должна составлять от 1/2 до 2/3 площади другого.

В этом случае они будут гармонично дополнять друг друга и восприниматься целостно.

Таким образом, социальная реклама, выстроенная с учетом указанных особенностей пространственной организации текста и графического оформления, а также с помощью стилистических приемов является эффективным методом воздействия на адресата.

Список использованной литературы

1. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2014–2018 годы, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р.
2. Кондратьев В.Д., Щепкин А.В. Комплексное оценивание в области безопасности дорожного движения. М.: ИПУ РАН. 2002. 51 с.
3. Баканов К.С. Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутому административному наказанию / К.С. Баканов, В.Ф. Васюков // Уголовный процесс. 2016. № 6. С. 60–67.
4. Порташников О.М., Антонов С.Н., Баканов К.С. и др. Выявление и доказывание сотрудниками Госавтоинспекции фактов управления транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии опьянения. Методические рекомендации / Москва, 2016, с. 56.
5. Гордеева А.Д., Якимов А.Ю. Механизм реализации компетентными органами государств-участников СНГ и иных иностранных государств принципа взаимного признания административной ответственности за нарушения в области дорожного движения // Административное право и процесс. 2018. № 2. С. 31–37.
6. Федеральный закон от 13.03.2006 № 38-ФЗ (ред. от 30.10.2018) «О рекламе» (с изм. и доп., вступ. в силу с 02.08.2019).
7. Оценка эффективности социальной рекламы, методическое пособие. Гладких Н.Ю. – Москва, 2018. – 72 с.
8. Современная российская социальная реклама: стилистический аспект. Бакалаврская работа. В.С. Семина – Красноярск, 2016. – 130 с.

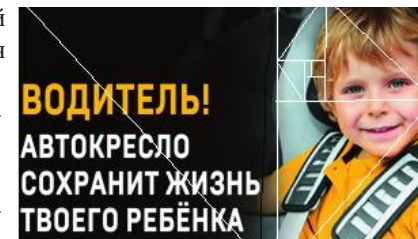


Рис. 9



Рис. 10

О.Н. Кузьмин,
начальник отдела ФАУ «РОСДОРНИИ»,
член-корреспондент Международной
академии информационных технологий

Е.В. Дедюлин,
главный специалист отдела ФАУ «РОСДОРНИИ»

О НАЦИОНАЛЬНОМ ПРОЕКТЕ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ», ИЗМЕНЕНИЯХ И ЗАКОНОМЕРНОСТЯХ ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ АВАРИЙНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В 2015-2019 ГОДАХ

Аннотация

В статье проанализировано влияние мероприятий стартовавшего в 2019 году национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» на динамику основных показателей дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации. Разработан вероятный прогноз достижимости целей данного национального проекта, исходя из пятилетних наблюдений показателей дорожно-транспортной аварийности и демографии. Рассмотрен вопрос о влиянии критериев оценки достижения показателей национального проекта на безопасность дорожного движения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, национальный проект, безопасные и качественные автомобильные дороги, показатели аварийности, место концентрации ДТП.

В Российской Федерации с 2019 года реализуется национальный проект «Безопасные и качественные дороги»¹⁰⁶.

В целях исполнения пункта 8 Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» Министерством транспорта Российской Федерации разработан паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», который включает в себя четыре федеральных проекта: «Дорожная сеть», «Общесистемные меры по развитию дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения» и «Автомобильные дороги Минобороны России».

Реализация мероприятий, заложенных в паспорте нацпроекта БКАД, по повышению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах, профилактике риска возникновения дорожно-транспортных происшествий¹⁰⁷, снижению смертности в них позволят сократить количество возникающих ДТП и уменьшить их негативные последствия для здоровья человека.

Многолетние наблюдения за причинами, условиями возникновения ДТП и формированием мест концентрации ДТП¹⁰⁸ позволяют сделать вывод о том, что изменения основных показателей аварийности, таких как количество ДТП, число погибших и раненых в них, характеризуются определенными закономерностями. Несмотря на то что возникновение единичного ДТП само по себе является случайным событием, анализ сопутствующих причин и условий в своей совокупности позволяет его прогнозировать. А значит, такое событие, как ДТП, поддается воздействию посредством разработки и применения как точечных (например, работа по конкретному МКДТП), так и широкомасштабных (например, работа по виду нарушения ПДД, выявленному в нескольких МКДТП) мер в области организации и обеспечения безопасности дорожного движения.

Учитывая, что в 2014 году в составе Российской Федерации образовалось два новых субъекта (Республика Крым и город федерального значения Севастополь), и весь этот год считался переходным периодом, для целей проводимого ниже анализа динамики дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации ее статистика до 2014 года включительно не исследовалась.

За рассматриваемый период с 2015 по 2019 год наблюдалось планомерное снижение годовых значений основных показателей аварийности (рис. 1). За этот период количество ДТП снизилось на 19,6 тыс. (–10,7 %), число погибших – на 6,1 тыс. чел. (–26,5 %) и раненых – на 20,3 тыс. чел. (–8,8 %).



Рис. 1. Изменения основных показателей аварийности за 2015–2019 годы в абсолютных значениях

¹⁰⁶ Далее – нацпроект БКАД, или Национальный проект.

¹⁰⁷ Далее – ДТП.

¹⁰⁸ Далее – МКДТП.

Рассчитанные на основе официальных статистических данных по аварийности и официальных отчетных данных по демографии доли числа погибших и числа пострадавших (число погибших и раненых) в ДТП на 100 тыс. населения за год также снизились (рис. 2).



Рис. 2. Изменение долевых значений числа погибших в ДТП от общего числа населения за 2015–2019 годы

Примечание: численность населения приведена по состоянию на 1 января следующего года и принята как численность населения за весь предыдущий год, например, за 2019 год взята численность населения по состоянию на 1 января 2020 года.

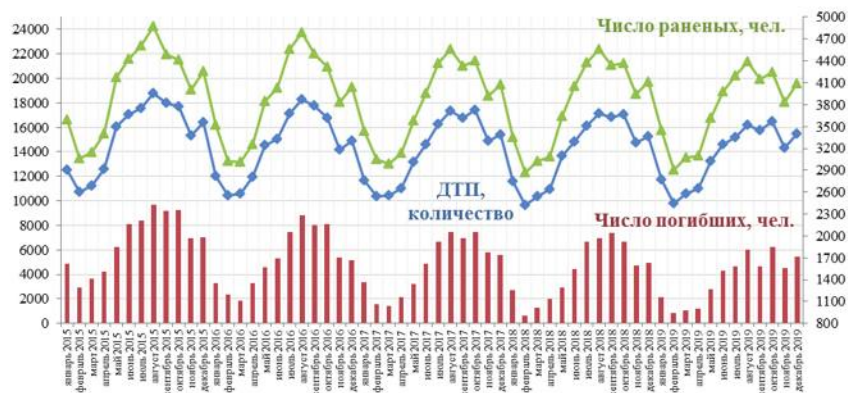


Рис. 3. Динамика количества ДТП (ед.), числа погибших и раненых (чел.) в период с 2015 по 2019 год по месяцам

Стоит отметить одну особенность рассматриваемого пятилетнего периода. Плавность графиков по месяцам ежегодно нарушает декабрь, причем в 2019 году значения двух (количество ДТП и число погибших в них) из трех основных показателей аварийности этого месяца приближались к пиковым максимальным значениям летнего периода.

Следует обратить внимание на то, что в рассматриваемый период распределение долевых значений основных показателей аварийности за конкретный месяц от их общих годовых значений мало изменилось. Относительные значения всех трех показателей аналогичны и сопоставимы (рис. 4–6).



Рис. 4. Доля количества ДТП по месяцам года от общего количества ДТП за год (в %) за 2015–2019 годы

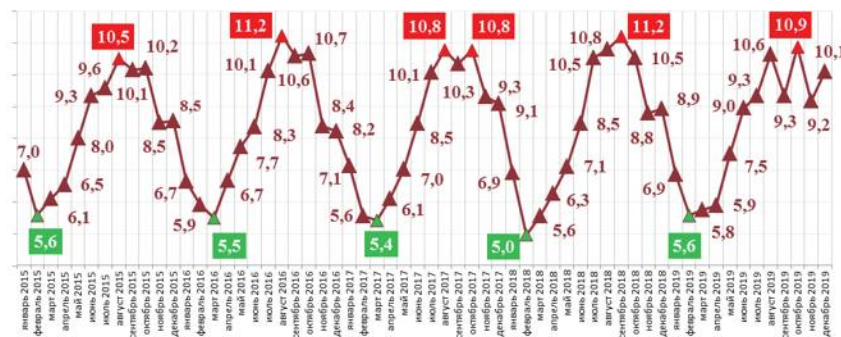


Рис. 5. Доля числа погибших по месяцам года от общего числа погибших за год (в %) за 2015–2019 годы

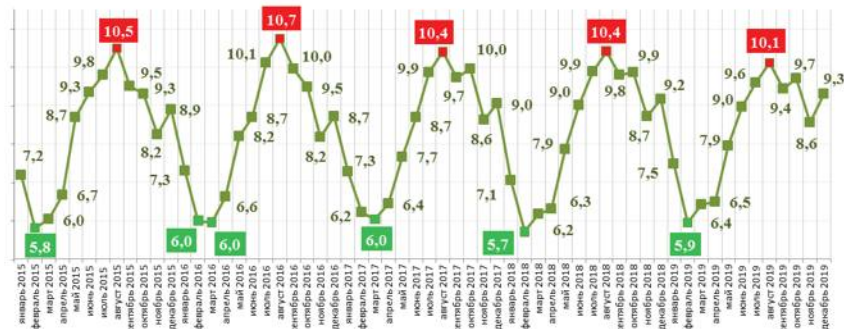


Рис. 6. Доля числа раненых по месяцам года от общего числа раненых за год (в %) за 2015–2019 годы

Так, минимальные показатели (а также абсолютные значения) аварийности за год в основном наблюдались в феврале, максимальные – в августе. Причем по всем трем показателям диапазоны значений практически одинаковы. Например, минимумы составляют от 5,0 до 6,1 %, максимумы – от 10,0 до 11,2 %.

Несмотря на постоянное снижение годовых значений основных показателей аварийности, их долевые значения за конкретный месяц от общих годовых значений в целом остаются прежними: зима–весна – минимумы, лето–осень – максимумы. То есть возникновение ДТП в теплые месяцы более вероятно, при этом ДТП, сопровождающиеся более высокими значениями тяжести последствий (отношение числа погибших на 100 пострадавших), которые при этом выше среднегодовых (см. табл. 1), стабильно приходятся на осенний период.

Таблица 1

Тяжесть последствий по месяцам за 2015–2019 годы

Тяжесть последствий	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь	Среднее за год
2015 год	8,9	8,8	9,2	8,9	8,4	9,1	8,9	9,1	9,6	9,9	9,3	8,8	9,1
2016 год	7,7	8,3	7,8	8,5	8,0	8,1	8,4	8,8	8,9	9,4	8,6	8,0	8,4
2017 год	8,0	7,3	7,4	7,7	7,5	7,9	8,3	8,4	8,6	8,7	8,7	8,2	8,1
2018 год	7,7	6,9	7,1	7,7	7,1	7,4	8,3	8,1	8,8	8,3	7,9	7,6	7,8
2019 год	6,9	7,0	6,7	6,8	7,1	7,4	7,3	7,8	7,4	8,3	7,9	8,0	7,4
Среднее за 5 лет	7,8	7,7	7,6	7,9	7,6	8,0	8,2	8,4	8,7	8,9	8,5	8,1	8,2

Максимальная тяжесть последствий за рассматриваемый пятилетний период (за исключением 2018 года) наблюдалась в октябре, но последовательно снижалась с 9,9 до 8,3 погибших на 100 пострадавших. Такие высокие значения данного показателя в октябре можно объяснить тем, что именно в этом месяце значительно ухудшается видимость на дорогах: день становится значительно короче, в большинстве регионов Российской Федерации идут обильные осадки, увеличивается количество туманов.

При этом у водителей пока еще преобладает «летний характер» вождения: высокая скорость, сокращенная дистанция, более резкое маневрирование ввиду относительно теплой погоды и в целом достаточно хороших сцепных качеств автомобильной дороги. Однако часы пик уже приходятся на темное время суток. Как правило, в этот период года большинство населения одевается в неяркую демисезонную одежду и становится еще более незаметным для водителей. Негативным фактором, ухудшающим видимость на дороге, является отсутствие снега, на фоне которого такая одежда могла бы контрастировать.

Построив линии тренда динамики абсолютных годовых значений основных показателей аварийности за период с 2015 по 2019 год, возможно сформировать предварительный прогноз их значений до 2024 года. Это позволит определить, будут ли достигнуты показатели Национального проекта, рассчитанного на период с 2019 по 2024 год, при сложившейся динамике снижения основных показателей.

Прогноз, сформированный (с помощью программы Excel Microsoft Office) на основе линий аппроксимации за 5 лет, где величина достоверности аппроксимации (число от 0 до 1, отображающее степень соответствия ожидаемых значений фактическим данным) более 0,97 для каждого показателя, свидетельствует о достаточно высоком совпадении расчетной линии с фактическими данными (рис. 7).

Исходя из годовых значений основных показателей аварийности, за рассматриваемые 5 лет можно спрогнозировать, что в 2024 году количество ДТП составит около 157,0 тыс., число погибших и раненых – около 14,5 и 202,0 тыс. человек соответственно (см. табл. 2).

Таким образом, наблюдаемое снижение числа погибших в ДТП и построенный на этих данных прогноз на 2024 год свидетельствуют о возможном недостижении поставленной цели по сокращению смертности в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом при сложившейся за последние 5 лет динамике этого показателя.

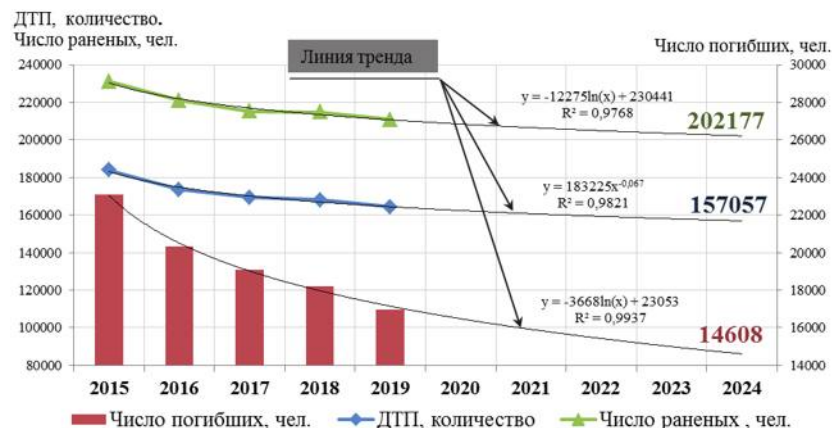


Рис. 7. Прогноз динамики основных показателей аварийности до 2024 года включительно

Таблица 2

Фактические (до 2019 г.) и рассчитанные на их основе (прогнозные, до 2024 г.) значения основных показателей аварийности

		ДТП, количество (в тыс.)		Число погибших, чел. (в тыс.)		Число раненых, чел. (в тыс.)	
№ п./п.	Год	Факт.	Расч.	Факт.	Расч.	Факт.	Расч.
		абс.	абс.	абс.	абс.	абс.	абс.
1	2015	184,0	-	23,11	-	231,2	-
2	2016	173,7	-	20,3	-	221,1	-
3	2017	169,4	-	19,09	-	215,4	-
4	2018	168,1	-	18,2	-	214,9	-
5	2019	164,4	-	17,0	-	210,1	-
6	2020	-	162,5	-	16,5	-	208,4
7	2021	-	160,9	-	15,9	-	206,6
8	2022	-	159,4	-	15,4	-	204,9
9	2023	-	158,2	-	15,0	-	203,5
10	2024	-	157,0	-	14,5	-	202,0

В то же время следует отметить, что представленный прогноз не учитывает эффективность от тех мер, которые проводятся в ходе реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движе-

ния в 2013–2020 годах», приоритетного нацпроекта БКАД на всех уровнях управления, а также иных мероприятий в данной области на территории Российской Федерации, но указывает на то, что принимаемых мер недостаточно.

Для достижения поставленных задач необходимы новые подходы, ряд которых запланирован и успешно реализуется в рамках нацпроекта БКАД, о чем свидетельствуют показатели аварийности 2019 года.

Так, во второй половине 2019 года с июля по октябрь наблюдалось существенное снижение количества ДТП, числа погибших в них людей относительно 2015–2018 годов (рис. 8, 9).

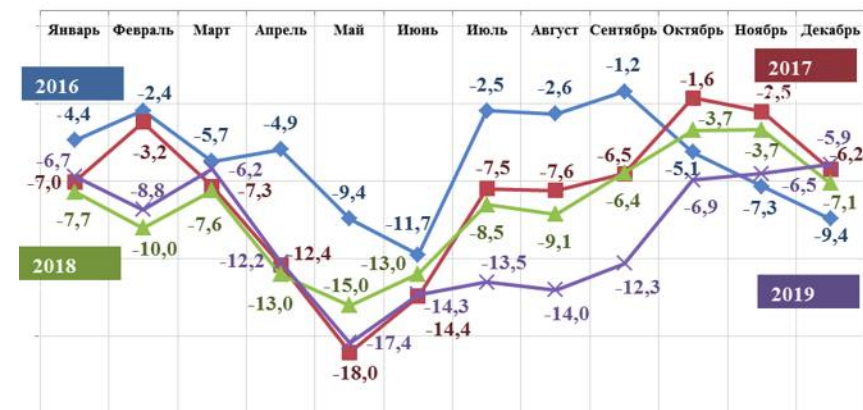


Рис. 8. Динамика количества ДТП в период с 2016 по 2019 год относительно 2015 года



Рис. 9. Динамика числа погибших в период с 2016 по 2019 год относительно 2015 года

Причем значения числа погибших в ДТП за исключением февраля и декабря были наименьшими за весь рассматриваемый период.

В первую очередь такое значительное снижение показателей аварийности в этот период можно объяснить быстрым развитием системы автоматической фотовидеофиксации¹⁰⁹ нарушений правил дорожного движения¹¹⁰ и активизацией работ по приведению автомобильных дорог в нормативное состояние.

САФ уже на практике доказала свою эффективность. Так, в местах установки комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД отмечается снижение общего количества ДТП и тяжести их последствий. По данным Госавтоинспекции, за 2018 год на автомобильных дорогах страны с помощью САФ ликвидировано 33 % (более 1,3 тыс.) аварийно-опасных участков. Однако важной составляющей положительного эффекта от применения САФ по улучшению состояния аварийности является не столько увеличение количества камер, сколько числа покрываемых ими МКДТП. Количественное увеличение САФ, устанавливаемых в местах отличных от МКДТП (например, где происходит большое количество нарушений ПДД, но не фиксируются ДТП), неэффективно с точки зрения влияния на основные показатели аварийности.

Положение дел с приведением автомобильных дорог в нормативное состояние обстоит несколько сложнее. Анализ региональных проектов (программ дорожной деятельности, паспортов региональных проектов и приложений), разработанных в целях реализации федеральных проектов «Дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» национального проекта БКАД, показал следующее.

В соответствии с паспортом национального проекта (раздел 6.1) оценка технического состояния автомобильных дорог производится по показателям их продольной ровности и наличию дефектов покрытия. Данная оценка согласуется с решением, принятым на заседании проектного комитета по национальному проекту БКАД от 27 марта 2019 года.

Согласно Указаниям (п. 3.1) к заполнению формы федерального статистического наблюдения № 1-БКАД соответствие автомобильной дороги общего пользования нормативным требованиям для достижения целей национального проекта оценивается такими критериями, как продольная ровность, отсутствие дефектов проезжей части, сцепление (для автомобильных дорог с асфальтобетонным и цементобетонным типом покрытий).

¹⁰⁹ Далее – САФ.

¹¹⁰ Далее – ПДД.

По нашему мнению, этого недостаточно для достижения целей нацпроекта, связанных с сокращением смертности в ДТП. Все автомобильные дороги должны как минимум соответствовать ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля». Данным документом по стандартизации требования к транспортно-эксплуатационным показателям автомобильных дорог нормируются не только к критериям, указанным в вышеописанной форме № 1-БКАД, но и к элементам обустройства автомобильных дорог, особенно это касается элементов активной и пассивной безопасности (например, наличие ограждений), а также «читаемости дороги», то есть требования к дорожным знакам, разметке, светофорам, освещению и т.п.

Приведение автомобильных дорог в соответствие только по оцениваемым в форме № 1 БКАД параметрам может отрицательно повлиять на общее состояние аварийности в стране: хорошее состояние покрытия позволяет водителям транспортных средств двигаться с высокой скоростью, а отсутствие обустройства автомобильной дороги необходимыми элементами не обеспечивает надлежащего уровня активной и пассивной безопасности. Таким образом, фактически недофинансирование работ по приведению автомобильных дорог в нормативное состояние в части обустройства их соответствующими элементами является одним из основных составляющих риска по недостижению показателей Национального проекта.

Такую ситуацию косвенно подтверждают основные показатели дорожно-транспортной аварийности в летний период, значения которых существенно выше, чем в зимний. Это объясняется совокупностью погодноклиматических условий, которые существенно влияют на скорость транспортных средств – основной фактор ДТП с пострадавшими. Если в зимний период активная и пассивная безопасность автомобильной дороги не столь значимый фактор, то для летнего периода он является определяющим (способствует сокращению количества ДТП и числа пострадавших в них людей и самой низкой тяжести последствий относительно года). Таким образом, чем большую скорость позволяет развивать автомобильная дорога, тем выше должны быть требования и критерии оценки к ее активной и пассивной безопасности.

Учитывая вышесказанное, можно предположить, что основным резервом для достижения показателей БКАД, связанным со снижением числа погибших в ДТП, как минимум является активизация работы по приведению автомобильных дорог в соответствие по наличию и содержанию в надлежащем состоянии предусмотренных документами по стандартизации элементов обустройства.

Список использованной литературы

1. Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204: [Электронный ресурс] // Официальный сайт Президента Российской Федерации, 2020. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/43027/page/1> (дата обращения: 24.03.2020).
2. Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федерального дорожного агентства Росавтодор. URL: <http://rosavtdor.ru/about/upravlenie-fda/nacionalnyj-proekt-bezopasnye-i-kachestvennye-avtomobilnye-dorogi> (дата обращения: 24.03.2020).
3. Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Официальный сайт Госавтоинспекции «ГУОБДД МВД РОССИИ», 2007–2020. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 24.03.2020).
4. Витрина статистических данных. Численность постоянного населения на 1 января. [Электронный ресурс] // Федеральная служба государственной статистики, 1999–2020. URL: <https://showdata.gks.ru/report/278928/> (дата обращения: 24.03.2020 г.).
5. Демография/Оперативная информация/Оценка численности постоянного населения на 1 января 2020 года и в среднем за 2019 год [Электронный ресурс] // Федеральная служба государственной статистики, 1999–2020. URL: <https://www.gks.ru/folder/12781> (дата обращения: 24.03.2020).
6. Приказ Росстата от 28 июня 2019 года № 364 «Об утверждении формы федерального статистического наблюдения № 1-БКАД «Сведения о национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги» [Электронный ресурс] // ООО «НПП «ГАРАНТ-СЕРВИС», Портал ГАРАНТ.РУ, 2020. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72183988> (дата обращения: 24.03.2020).

УДК 378.14

О.А. Мальцева,
доцент кафедры криминалистики Московского университета
МВД России имени В.Я. Кикотя,
кандидат педагогических наук, доцент

В.Р. Макарова,
курсант 4 курса
факультета подготовки следователей
Орловского юридического института МВД России
имени В.В. Лукьянова

ФАКТОРЫ, ЗАТРУДНЯЮЩИЕ УСПЕШНОСТЬ ТАКТИКО-СПЕЦИАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

Аннотация

В данной статье раскрывается понятие личной безопасности. Отмечены факторы, затрудняющие успешность тактико-специальной подготовки сотрудников Госавтоинспекции. Указаны и раскрыты задачи, которые должны выполнять сотрудники после обучения в образовательных организациях МВД России.

Ключевые слова: огневая подготовка, стрельба, сотрудники Госавтоинспекции, преподаватель, дисциплина, тактико-специальная подготовка, личная безопасность.

Служба в органах внутренних дел, в частности в подразделениях ГИБДД, связана с повышенным риском, характеризуется выполнением ряда обязанностей в экстремальных условиях. В настоящее время особую актуальность приобретает проблема личной безопасности сотрудников подразделений ГИБДД при выполнении ими своих обязанностей в ситуациях, связанных со служебной деятельностью. Проанализировав отечественный и зарубежный опыт деятельности правоохранительных органов, можно сделать вывод, что уровень личной безопасности полицейского в значительной мере зависит от его профессиональной подготовленности, а также от эффективной тактико-специальной подготовки и знаний приемов обеспечения личной безопасности.

Поскольку риск, как физический, так и психологический, является сегодня объективной составляющей профессиональной деятельности со-

трудников правоохранительных органов, чрезвычайно важна специальная работа по обеспечению их личной безопасности, т.е. целенаправленному уменьшению такого риска до минимально возможных значений [1].

Учитывая, что обеспечение личной безопасности сотрудников Госавтоинспекции – проблема комплексная, на наш взгляд, особое внимание профессиональной подготовке должно уделяться в период обучения в образовательных организациях МВД России.

В рамках реализации компетентного подхода в образовательных организациях МВД России обучающиеся приобретают не только умения, знания и навыки, но и, что немаловажно, необходимый профессиональный опыт деятельности в той или иной складывающейся ситуации. В рамках тактико-специальной подготовки одной из учебных дисциплин, направленных на формирование профессиональных компетенций, необходимых для обеспечения личной безопасности при выполнении оперативно-служебных задач, является «Личная безопасность сотрудников органов внутренних дел».

В числе основных задач данной учебной дисциплины – обучение сотрудников подразделений ГИБДД, находящихся в составе нарядов и функциональных групп при чрезвычайных обстоятельствах, тактике и приемам обеспечения личной безопасности, а также выработка навыков безопасных действий сотрудников по пресечению противоправных проявлений с использованием физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия. В результате обучения у сотрудников Госавтоинспекции должны быть сформированы следующие профессиональные компетенции:

- способность использовать при решении профессиональных задач особенности тактики проведения оперативно-служебных мероприятий в соответствии со спецификой профессиональной деятельности;
- способность осуществлять действия по силовому пресечению правонарушений, задержанию и сопровождению правонарушителей, правомерно и эффективно применять и использовать табельное оружие, специальные средства;
- способность выполнять профессиональные задачи в особых условиях, чрезвычайных ситуациях, в условиях режима чрезвычайного положения и в военное время, оказывать первую помощь, обеспечивать личную безопасность и безопасность граждан в процессе решения служебных задач.

Создание надлежащих и безопасных условий существования граждан, защита прав, свобод и законных интересов человека – приоритетная задача государства. Одним из направлений реализации этой задачи является обеспечение общественной безопасности [2]. Большая часть обязанностей

по решению вышеуказанной задачи ложится на сотрудников правоохранительных органов, в частности на сотрудников Госавтоинспекции.

Современные условия требуют от сотрудников подразделений ГИБДД знаний материальной части табельного оружия и устойчивых навыков при обращении с ним в различных ситуациях. В системе тактико-специальной подготовки сотрудников органов внутренних дел огневая подготовка всегда имела важное значение. Она необходима для решения сотрудниками полиции служебных задач в зависимости от сложившейся оперативной обстановки [3].

В процессе обучения дисциплине «Огневая подготовка» в центрах профессиональной подготовки УМВД или на факультетах профессиональной подготовки образовательных организаций МВД России возникают проблемы, в той или иной мере свойственные всем учебным заведениям, осуществляющим профессиональную подготовку [4].

Серьезной проблемой, возникающей при прохождении дисциплины «Огневая подготовка», является воздействие вредных факторов во время работы в тире, которая при расчете учебной нагрузки, как правило, не учитывается.

Проблемой, непосредственно вытекающей из ранее обозначенной, является полное отсутствие охраны труда сотрудников, преподающих огневую подготовку. Никаких дополнительных выплат или компенсаций за повышенную звуковую нагрузку, постоянный контакт с крайне опасными химическими веществами (азид свинца, тринитрорезорцинат свинца, гремучертутные соединения) не осуществляется [5].

При таком напряженном режиме эксплуатации боевого и учебного оружия, которое характерно для высших учебных заведений, особенно их подразделений, осуществляющих профессиональную подготовку сотрудников Госавтоинспекции, в первую очередь приходит в негодность боевая и возвратная пружины пистолета, чуть дольше работает предохранитель оружия (пружина фиксатора). В большей или меньшей степени износу подвержены любые детали оружия. И если некоторые из них необходимо только менять, то предохранители пистолета Макарова можно отремонтировать, заменив сломанный фиксатор [6].

Преподаватель должен подготовить сотрудника Госавтоинспекции к той стороне его служебной деятельности, которая связана с применением огнестрельного оружия в экстремальных ситуациях. Применить оружие – в первую очередь означает стрелять в человека. Использовать оружие придется не в тире, а практически в любых условиях: в населенных пунктах, при скоплении людей, после физической нагрузки, в момент движения

транспортного средства, в различных условиях освещения, при отсутствии времени на подготовку к выстрелу, в условиях активного огневого противодействия противника.

Кардинальное отличие живого противника от картонной или стальной мишени – он не находится на месте. При наличии возможности он обязательно постарается зайти с фланга или с тыла. Стрелкам очень важно работать над устранением возможных ошибок. Необходимо использовать такие способы стрельбы из укрытий и из неудобных положений, которые позволят не только успешно поражать противника, но и сведут к минимуму вероятность попадания в самого стрелка.

Для более эффективного проведения практических занятий по тактико-специальной подготовке в качестве методического обеспечения предлагаем учитывать следующие положения:

- тематика практических занятий предполагает межпредметное взаимодействие по дисциплинам, которые преподаются на разных кафедрах;
- для проведения практических занятий необходимо привлекать преподавателей других кафедр, а также сотрудников практических органов;
- учебный процесс должен сопровождаться демонстрацией учебных фильмов и презентаций с использованием мультимедийных ресурсов, работа с которыми выступает своеобразным тренажером для развития интеллекта, а также повышает у сотрудников интерес к содержанию предлагаемого преподавателем учебного материала;
- при проведении практических занятий по темам, связанным с действиями (алгоритмами поведения) сотрудника Госавтоинспекции в экстремальных жизненных ситуациях, обучающимся необходимо ставить ситуационные задачи, которые они должны выполнять в парах (или в группе), с целью развития у них чувства дистанции, выработки навыков принятия в короткие сроки максимально рационального решения и применения эффективных действий по обеспечению собственной (коллективной) безопасности;
- при проведении занятий, на которых изучаются способы, приемы обеспечения личной безопасности сотрудников ГИБДД в ситуациях с применением табельного оружия и специальных средств, а также при отработке действий сотрудников в случаях обнаружения взрывчатых и взрывоопасных веществ, взрывных устройств, необходимо использовать учебное оружие, муляжи, специальные средства, что будет способствовать воссозданию реальной ситуации и более качественной подготовке обучаемых;
- при проведении занятий, на которых изучаются вопросы обеспечения личной безопасности сотрудников ГИБДД, в ситуациях с применением табельного оружия и специальных средств необходимо проводить предва-

рительный инструктаж личного состава учебной группы по безопасному обращению с огнестрельным оружием и специальными средствами с заполнением специально заведенного преподавателем журнала.

Нормальное техническое оснащение, материальная база огневой подготовки во многом зависит от энтузиазма, инициативы и самоотверженности сотрудников, преподающих данную дисциплину. Только за счет их привязанности к своему предмету дисциплины «Огневая подготовка» и «Личная безопасность» продолжают развиваться и остаются на приемлемом уровне.

Список использованной литературы

1. Светличный Е.Г. Эффективность использования интерактивных методов обучения для совершенствования навыков владения стрелковым оружием // Педагогика и современность. Таганрог, 2015. № 2 (16). С. 36.
2. Беницкий А.М., Светличный Е.Г. К вопросу об усовершенствовании законодательства об административной ответственности за нарушение оборота устройств, предназначенных для отстрела патронов, снаряженных резиновыми, или аналогичными по своим свойствам метательными снарядами не смертельного действия // Вестник Луганского государственного университета внутренних дел имени Е.О. Дидоренко. 2016. № 1. С. 165–173.
3. Чебаев А.А., Судницын И.В., Коньчев А.А. Проблемы организации огневой подготовки в учебных заведениях системы МВД России // Эпоха науки, № 7, 2016. С. 25–28.
4. Назаренко Б.А., Романов Р.В. Методика ремонта предохранителей пистолетов Макарова (ПМ) как решение проблемы безопасного обращения с оружием // Актуальные проблемы физической культуры и спорта курсантов и слушателей. Сборник статей. Под редакцией Баркалова С.Н., Алдошина А.В. 2017. С. 125.
5. Азид свинца, тринитрорезорцинат свинца (ТНРС) – кристаллическое вещество от оранжевого до коричневого цвета, обладает сильными токсическими и взрывчатыми свойствами. Моногидрат ТНРС обладает хорошей чувствительностью к искре и пламени, поэтому используется в качестве инициирующего взрывчатого вещества (ВВ) в капсулах-детонаторах и воспламенителях [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.wikipedia.org> (дата обращения: 09.04.2020).
6. Назаренко Б.А., Афиногенов Т.П. Методика ремонта предохранителей пистолетов Макарова (ПМ) как решение проблемы безопасного обращения с оружием. Хабаровск: ДВЮИ МВД России, 2019. С. 11.

В.А. Медведев,
преподаватель кафедры социально-экономических
и гуманитарных дисциплин
Ленинградского областного филиала
Санкт-Петербургского университета МВД России

А.Е. Князева,
старший преподаватель кафедры
социально-экономических и гуманитарных дисциплин
Ленинградского областного филиала
Санкт-Петербургского университета МВД России

РАЗВИТИЕ И ВНЕДРЕНИЕ АВТОМАТИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ТЕХНИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ КАК ЭЛЕМЕНТ ТЕНДЕНЦИИ К УВЕЛИЧЕНИЮ КОЛИЧЕСТВА НАРУШЕНИЙ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация

В статье рассматриваются причины тенденции к увеличению правонарушений в области дорожного движения на фоне внедрения автоматических средств технического контроля и сокращения сотрудников органов внутренних дел в области профилактики, предупреждения и контроля за соблюдением правил дорожного движения.

Ключевые слова: комплексы технического контроля, фото- и видеофиксация, нарушение правил дорожного движения, инспектор дорожно-патрульной службы, профилактика и предупреждение правонарушений.

Современное общество захватывает волна информатизации. Особое место занимает развитие и внедрение в повседневную жизнь автоматических средств технического контроля за соблюдением правил дорожного движения¹¹¹. В Российской Федерации применяются специальные технические средства фото- и видеофиксации, которые обладают большим потенциалом для профилактики и предупреждения правонарушений в сфере дорожного движения.

В основном комплексы фото- и видеофиксации предназначены для контроля за соблюдением скоростного режима. Однако появляются и комплексы, осуществляющие контроль за соблюдением правил проезда перекрест-

ков или железнодорожного переезда, а также автоматические средства технического контроля остановки транспортного средства на стоп-линии.

В настоящее время регистрируется большое количество нарушений ПДД. Основное влияние на безопасность дорожного движения оказывает контроль за соблюдением установленного скоростного режима. Фиксирование нарушений скоростного режима осуществляется с использованием автоматических средств технического контроля. Водители ТС различными способами пытаются избежать наказания, однако установка участниками дорожного движения любых радар-детекторов или антирадаров оказывается бессмысленной. Зачастую нарушители резко тормозят перед комплексами фото- и видеофиксации с целью избежать штрафа, а затем опять набирают скорость, тем самым создавая аварийную ситуацию, так как водитель, движущийся сзади, не ожидает такого маневра.

Автоматические средства технического контроля за нарушением правил дорожного движения предназначены для контроля следующих нарушений ПДД:

- 1) Фото- и видеофиксация нарушений скоростного режима транспортными средствами на отдельном участке дороги.
- 2) Фиксация нарушений установленных правил остановки или стоянки транспортных средств (парковки). Данный вид контроля получил широкое распространение в крупных городах, например, в Москве и Санкт-Петербурге. Здесь применяются не только стационарные и мобильные комплексы, установленные в автомобиле, но и носимые модели.
- 3) Фиксация нарушений зонального контроля: движение по полосе, предназначенной для маршрутных транспортных средств; выезд на полосу встречного движения в нарушение ПДД; движение по обочине; движение по разделительной полосе; движение по тротуарам, пешеходным, велосипедным и велопешеходным дорожкам, полосам для велосипедистов; нарушение требований дорожных знаков и дорожной разметки, выезд на трамвайные пути встречного направления, движение задним ходом в запрещенных местах.
- 4) Фиксация нарушений, связанных с проездом перекрестков: выезд на перекресток в случае возникновения затора, проезд на запрещающий сигнал светофора, стоп-линии при запрещающем сигнале светофора, нарушение правил проезда железнодорожного переезда. Отдельно рассматривается нарушение, связанное с непредоставлением преимущества пешеходу на пешеходном переходе. Для этого нарушения особое значение имеют критерии его фиксации, так как при формальном соблюдении требований правил дорожного движения возникает торможение транспортного потока.

¹¹¹ Далее – ПДД.

С внедрением автоматических средств технического контроля количество зарегистрированных правонарушений в сфере дорожного движения увеличилось. Инспектор дорожно-патрульной службы, безусловно, не сможет за рабочую смену выявить и составить протоколы по факту такого количества нарушений правил дорожного движения.

Водитель, нарушающий ПДД, понимает, что может понести наказание в виде штрафа, отстранения от управления транспортным средством и лишения права на управление ТС на определенный период времени. В то же время увеличение количества автоматических средств технического контроля и сокращение на этом фоне числа инспекторов дорожно-патрульной службы привело к тому, что водители сознательно не соблюдают ПДД, понимая, что никакие другие санкции, кроме штрафа, им не грозят. Ведь нарушение правил дорожного движения, зафиксированное средствами фото- и видеофиксации, влечет только наложение денежного взыскания, причем на собственника транспортного средства. Такие меры, как отстранение от управления транспортным средством или лишение права на управление ТС на определенный период времени, применяются все реже. Вследствие чего мы видим прирост количества правонарушений в области дорожного движения.

Инспектор дорожно-патрульной службы может провести разъяснительную беседу с водителем транспортного средства, рассказать о последствиях нарушения ПДД, привести примеры из личного опыта работы в области регулирования и контроля дорожного движения и зачастую за мелкие нарушения ограничивается устным предупреждением.

Водитель, получивший постановление о наложении на него штрафа за нарушение ПДД и оплативший его, несет лишь материальные убытки, при этом мера воспитательного характера полностью теряется. В частных случаях водитель не является собственником автомобиля и штраф оплачивает человек, который не нарушал правила дорожного движения, а лишь передал управление ТС другому лицу.

Прослеживается сокращение регистрации таких нарушений ПДД, как управление транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. Однако на самом деле уменьшается лишь количество зафиксированных случаев управления транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, так как средства технического контроля не могут идентифицировать водителя в состоянии опьянения. В настоящий момент уже созданы комплексы, способные на расстоянии определять наличие паров алкоголя в салоне транспортного

средства. Но, основываясь только на показаниях приборов, невозможно сделать однозначный вывод.

Из всего вышесказанного следует, что снижения количества совершенных нарушений ПДД и положительных результатов по предупреждению правонарушений в области дорожного движения можно добиться только совместной работой инспекторов дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции и автоматических средств технического контроля за соблюдением ПДД. Основная задача государства заключается именно в предупреждении правонарушений, но выполнить ее в условиях сокращения числа сотрудников ДПС, к сожалению, не представляется возможным.

Список использованной литературы

1. Астафьева О.М., Гасилова О.С., Грехов О.Ю., Сидоров Б.А. Повышение эффективности и контроля за выполнением водителями правил дорожного движения // Современные проблемы науки и образования. – 2015. – № 1–1.
2. Головкин В.В. Обеспечение безопасности дорожного движения в государственной системе профилактики правонарушений / В.В. Головкин, О.И. Бекетов, В.И. Майоров // Наука и практика. – 2016. – № 3 (68). – С. 33–39.
3. Майоров В.И. Правовые проблемы применения специальных технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения / В.И. Майоров, А.Д. Дымберов, П.В. Молчанов // Юридическая наука и правоохранительная практика. – 2016. – № 3 (37). – С. 69–77.

СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД К ВОПРОСУ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ УСЛОВИЙ ДОПУСКА ВОДИТЕЛЕЙ К УПРАВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ

Аннотация

В статье анализируются показатели аварийности, раскрывается значимость проблемы совершенствования условий допуска водителей к управлению транспортным средством с акцентом на водителей со стажем управления до двух лет, рассматриваются некоторые механизмы организационно-правового и методологического характера, реализация которых позволит снизить показатели аварийности по вине водителей и в целом усовершенствовать систему допуска водителей к управлению транспортными средствами.

Ключевые слова: показатели аварийности, транспортное средство, безопасность дорожного движения, несовершеннолетние водители, иностранные водительские удостоверения, стаж управления, дорожно-транспортное происшествие, условия допуска к управлению транспортным средством.

За последние годы в Российской Федерации отмечается сокращение основных показателей аварийности. По итогам 12 месяцев 2019 года количество дорожно-транспортных происшествий¹¹² снизилось на 2,2 %, число погибших – на 6,8 %, раненых – на 1,9 % [1]. Несмотря на то что целевой показатель социального риска, предусмотренный паспортом национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» – 11,7 погибшего на 100 тысяч населения [2], достигнут¹¹³, уровень дорожно-транспортной аварийности в стране остается по-прежнему высоким – каждое одиннадцатое ДТП было со смертельным исходом (14458 – 6,3 %).

Такое положение дел обусловлено рядом причин, среди которых, помимо недостаточной эффективности контрольно-надзорных механизмов, в том числе за субъектами, осуществляющими перевозку пассажиров и грузов автомобильным транспортом, недостатков в правоприменительной деятельности, в состоянии улично-дорожной сети и организации движения с учетом обеспечения безопасности дорожного движения, существенную

¹¹² Далее – ДТП.

¹¹³ В 2019 году он составил 11,5 погибшего на 100 тысяч населения.

роль играет низкая дисциплина участников дорожного движения (в большей степени водителей ТС), а также неудовлетворительный уровень подготовки водителей.

Так, в 2019 году на территории Российской Федерации начинающими водителями совершено 10034 ДТП (+1,1 %), в которых погибло 846 человек (+2,4 %) и 14259 (+0,4 %) получили ранения. Основная доля таких ДТП приходится на начинающих водителей легкового транспорта. Уточним, что к категории «начинающий водитель» относятся лица со стажем управления до двух лет.

В 2019 году среди основных причин ДТП из-за нарушения ПДД водителями, в том числе начинающими, можно выделить следующие: несоблюдение очередности проезда перекрестков, неправильный выбор дистанции, неправильное расположение транспортных средств на проезжей части, нарушение правил проезда пешеходных переходов, выезд на полосу встречного движения, несоответствие скорости конкретным условиям движения (рис. 1).

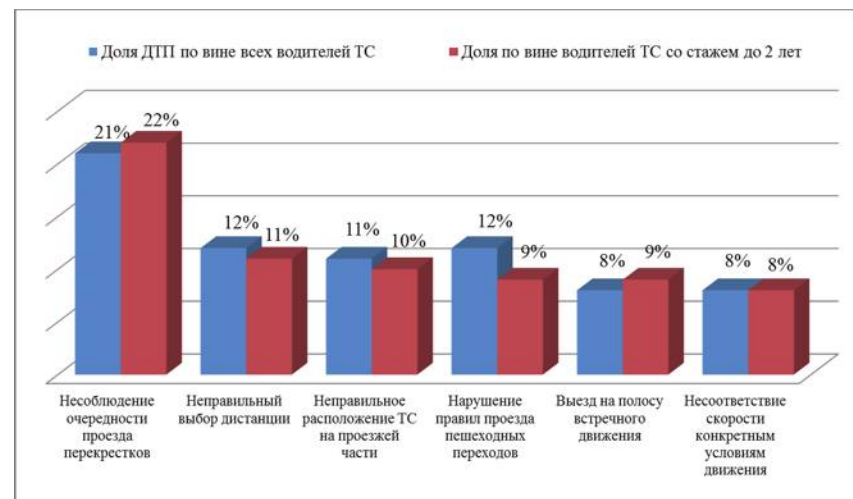


Рис. 1. Основные причины ДТП из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств в 2019 году

Как видно из рис. 1, причины ДТП с начинающими водителями и водителями со стажем практически идентичны. Однако доля числа погибших в ДТП по вине водителей со стажем управления ТС до двух лет значительно выше аналогичных показателей по вине всех водителей. Так, например, в 2019 году по сравнению с 2018 годом число погибших в ДТП из-за нарушения правил перестроения по вине всех водителей возросло на 4,5 %, а по

вине водителей со стажем до двух лет – на 57 %. Каждый третий смертельный случай в ДТП из-за выезда на полосу встречного движения произошел по вине водителей со стажем управления до двух лет.

Несмотря на то что с 2017 года показатели аварийности по вине начинающих водителей, управляющих ТС на основании российских водительских удостоверений, снижаются (с 2017 года количество ДТП сократилось на 6 %, погибших – на 12 %, раненых – на 6 %), количество ДТП, совершенных начинающими водителями, управлявшими ТС на основании иностранных водительских удостоверений, увеличилось на 58 %. В 2019 году наблюдается рост количества ДТП с участием таких водителей – 935 (+27,6 %;), а также числа погибших и раненых в них – 63 (+16,7 %) и 1271 (+27,1 %) соответственно.

Ранее было отмечено, что основная доля показателей аварийности с участием начинающих водителей приходится на легковой транспорт (93 % от общего количества ДТП по вине начинающих водителей). Тем не менее необходимо указать на тенденцию, касающуюся роста количества ДТП по вине начинающих водителей грузового транспорта и автобусов, а также числа раненных в них людей.

В 2019 году по вине водителей грузового транспорта со стажем управления до двух лет совершено 281 ДТП (+6 %), ранено 362 человека (+11 %), по вине начинающих водителей автобусов – 98 ДТП (+3,2 %), в которых погибло 2 человека (+100 %).

Заметим, что последствия таких ДТП гораздо существеннее происшествий с участием легковых ТС (тяжесть последствий в 2018 году составила 11,3, в 2019 году – 10,1 погибшего на 100 пострадавших ДТП) (рис. 2). Как правило, большинство погибших и раненых в таких ДТП составляют люди трудоспособного возраста (26–40 лет), что наносит колоссальный урон демографической и экономической составляющей нашей страны.

Особое внимание вызывает состояние аварийности, связанной с управлением мототранспортными средствами. Так, по итогам 2018 года количество ДТП по вине водителей мотоциклов возросло на 5,1 % (4564 ДТП), погибших – на 5,8 % (586 погибших) и раненых – на 4 % (4927). Несмотря на снижение количества ДТП по вине водителей мотоциклов в 2019 году (-2,8 %), в том числе по вине водителей со стажем управления до двух лет (-19,3 %), число погибших в таких ДТП увеличилось в два раза (+100 %).

При этом отмечается высокая тяжесть последствий в таких ДТП. В 2019 году в ДТП по вине всех водителей мототранспортных средств она составила 9,7 погибшего на 100 пострадавших, по вине водителей со стажем управления до двух лет – 5 погибших.

В целях сокращения указанных рисков рассмотрим некоторые механизмы организационно-правового, методологического характера, реализация которых позволит снизить показатели аварийности по вине водителей, в том числе со стажем управления до двух лет, в целом совершенствовать систему допуска водителей к управлению транспортными средствами.

Так, разработанный проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» по вопросам допуска к управлению транспортными средствами» (далее – законопроект) вносит изменения, касающиеся профессионального обучения несовершеннолетних лиц, уточняет вопросы допуска к управлению транспортными средствами на территории Российской Федерации лиц, имеющих иностранные водительские удостоверения, и порядка их обмена на российские национальные водительские удостоверения, регулирует поэтапный допуск водителей к управлению мотоциклами с учетом возрастных ограничений и др.

Необходимо отметить, что в настоящее время к обучению граждан, не достигших 18-летнего возраста, профессии водитель допущены все существующие образовательные организации. Большинство из них не имеют адаптированных к возрасту учебных программ, квалифицированных педагогических кадров и опыта работы с подростками.

Обучение проводится без учета таких психофизиологических особенностей подростков, как несформированность личности, юношеский максимализм, обидчивость, повышенная склонность к риску, агрессивность, зависимость от мнения социальной группы и др., свойственных данному возрастному периоду. К занятиям в смешанных группах наравне со взрослыми допускаются подростки в возрасте от 15 лет и старше, что не позволяет педагогу в полной мере преподнести обучающий материал.

Юношеские автошколы (далее – ЮАШ), которые могли бы решить вопрос обучения несовершеннолетних, не способны охватить всю указанную категорию обучающихся. Так, в декабре 2019 года количество ЮАШ в России составило всего 166 в 44 субъектах РФ с общим охватом занимающихся в них несовершеннолетних – 13009 человек¹¹⁴, что в среднем составляет 0,3 % от общего количества несовершеннолетних в Российской Федерации в возрасте от 15 до 17 лет¹¹⁵ [3].

Также следует отметить, что большинство подготовленных до 18-летнего возраста юношей впоследствии призываются на военную службу. Однако в обычных автошколах не предусмотрено проведение занятий,

¹¹⁴ Согласно информации, представленной ЦСИ ФКУ «ГИАЦ МВД России» в сети ИМТС МВД России (форма «ГАИ» 555).

¹¹⁵ По состоянию на 1 января 2019 года, на основании информации, представленной Федеральной службой государственной статистики.

направленных на получение знаний, востребованных в период прохождения военной службы (обслуживание специальных транспортных средств, состоящих на вооружении в войсках, действий при совершении марша в составе автоколонн и др.). Учитывая сокращенный срок службы по призыву, необходимость изменения подходов к методике проведения занятий в образовательных организациях является актуальной.

В данных целях законопроектом предусматривается установление ограничений в части обучения лиц, не достигших 18-летнего возраста. Предполагается осуществлять допуск указанных лиц к сдаче экзаменов на право управления транспортными средствами категорий «М», «В», «С» и подкатегорий «А1», «А2», «В1» и «С1» только после освоения ими программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий для лиц, не достигших 18-летнего возраста.

Кроме того, в настоящее время ФЗ «О безопасности дорожного движения» предусмотрена возможность сдачи экзамена на право управления транспортными средствами категории «В» и «С» лицами, достигшими 17-летнего возраста [4]. При этом водительские удостоверения им могут быть выданы только по достижении 18-летнего возраста, в связи с чем возникает частичная утрата приобретенных знаний и навыков управления транспортными средствами.

Законопроектом предоставляется возможность для несовершеннолетних лиц, успешно сдавших экзамены, до достижения 18-летнего возраста самостоятельно управлять транспортными средствами категории «В» с сопровождающим опытным водителем.

Дополнительной мерой снижения аварийности с участием водителей, имеющих стаж управления ТС до двух лет, может стать введение поэтапного получения водительских удостоверений, а также соответствующих ограничений, например, управление ТС в темное время суток (не исключая полный запрет), установление разрешенной скорости движения, дальности поездок, сезонных ограничений, а также специальных условий для осуществления перевозки пассажиров.

Такую практику можно проследить в ряде зарубежных стран (США, Канада, Франция и др.). Например, в Соединенных Штатах Америки участникам дорожного движения, не достигшим возраста 18 лет, выдаются ученические права. Практически все штаты, кроме Канзаса и Южной Дакоты, обеспечивают для таких водителей дополнительные ограничения (продолжительность действия которых в разных штатах может отличаться).

Такие ограничения могут включать запрет на поездки после определенного времени суток без присутствия взрослого (обычно полночь или час

ночи, в Южной Каролине 6 вечера, в штате Нью-Йорк 9 вечера). Некоторые штаты могут делать исключения для специальных ситуаций. Также могут действовать ограничения на количество пассажиров младше определенного возраста, например, в Калифорнии новичкам в первые 12 месяцев после получения ученического удостоверения или до достижения 18 лет запрещается перевозить пассажиров младше 20 лет, если в транспортном средстве нет взрослых в возрасте от 25 лет и старше.

Что касается проблемы управления ТС начинающими водителями на основании иностранных водительских удостоверений, то ее решение также заложено в вышеуказанном законопроекте. Определена норма о признании иностранных водительских удостоверений недействительными по истечении 6 месяцев с даты получения их владельцем вида на жительство или паспорта гражданина Российской Федерации. Обмен иностранного водительского удостоверения возможен только после прохождения соответствующего профессионального обучения и успешной сдачи экзаменов.

В целях обеспечения равных прав граждан государств-членов Евразийского экономического союза на территории союза законопроектом предусматривается возможность нераспространения данного запрета на граждан союза, которые смогут управлять транспортными средствами на территории Российской Федерации на основании имеющихся у них национальных водительских удостоверений до истечения срока их действия, если срок действия не указан – до истечения десяти лет с даты их выдачи.

Кроме того, уточняются условия управления транспортными средствами на территории Российской Федерации на основании иностранных национальных водительских удостоверений, выданных в иностранных государствах, не являющихся совместно с Российской Федерацией участниками международных договоров в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Учитывая, что в иностранных государствах, не являющихся совместно с Российской Федерацией участниками международных договоров в области обеспечения безопасности дорожного движения, выдаются водительские удостоверения с иными обозначениями категорий и классов транспортных средств, зачастую не представляется возможным их сопоставление с категорией управляемого владельцем такого иностранного водительского удостоверения транспортного средства.

В данных целях предусматривается закрепление возможности управления транспортными средствами на территории Российской Федерации на основании таких водительских удостоверений только при наличии соответствующего перевода на русский язык, за исключением случаев, если в данном водительском удостоверении все записи составлены на русском языке.

В целях обеспечения снижения аварийности среди водителей мотоциклов, в том числе со стажем управления до двух лет, введение поэтапного допуска к управлению данной категорией ТС видится как наиболее оптимальное решение.

Так, введение новой подкатегории «А2» (мотоциклы с максимальной мощностью, не превышающей 35 кВт, и соотношением максимальной мощности к разрешенной максимальной массе не более 0,2 кВт/кг), установление возрастного ограничения не менее 18 лет, а также увеличение минимального возраста для получения права управления транспортными средствами категории «А» до 20 лет (при наличии стажа управления транспортными средствами подкатегории «А2» в течение не менее двух лет, в случае достижения 24-летнего возраста указанный стаж управления не потребуется) позволит регулировать допуск к управлению мотоциклами, начиная с легких, заканчивая тяжелыми мотоциклами, которые требуют не только более сложных технических навыков управления, но и наличие опыта.

В заключение отметим, что в рамках данной статьи обозначены лишь некоторые аспекты совершенствования допуска водителей к управлению транспортными средствами. Видится, что расширение тематики экзаменационных задач, увеличение их количества в билетах, разделение на общие (для всех категорий) и специальные (в зависимости от категорий и подкатегорий), дифференцирование по степени влияния на безопасность дорожного движения, а также изменение способа формирования билета – первый раз сдает кандидат в водители экзамен или повторно, причина повторной сдачи (например, в зависимости от административного наказания в виде лишения права на управление ТС и др.), изменение системы оценивания результатов сдачи экзаменов – в совокупности позволит снизить показатель социального риска и в целом приблизит нас к решению глобальных задач, заложенных в стратегических документах в области безопасности дорожного движения.

Список использованной литературы

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2019 года. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2020, 21 с.
2. Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», утвержденный президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам (протокол от 24 декабря 2018 г. № 15).
3. [Электронный ресурс] URL: <https://www.gks.ru/> (дата обращения: 15.04.2020).
4. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196-ФЗ.
5. Постановление Правительства РФ от 24.10.2014 № 1097 (ред. от 20.12.2019) «О допуске к управлению транспортными средствами» (вместе с «Правилами проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений»).
6. Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы».

УДК: 342.95

В.А. Моргунова,
3 курс, факультет подготовки сотрудников
полиции для подразделений по охране
общественного порядка
Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

Е.О. Бондарь,
заместитель начальника кафедры
административного права
Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя,
кандидат юридических наук

ПРОБЛЕМЫ ГОРОДА МОСКВЫ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация

В статье рассматривается такая актуальная проблема в области дорожного движения города Москвы, как дефицит парковочных мест в центральном округе, говорится о необходимости развития велотранспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: транспортная система, парковочные места, безопасность дорожного движения, дефицит парковочных мест, дорожное движение, велотранспортная инфраструктура.

В настоящее время производство автомобилей развивается очень активно, происходит их модернизация в области строения и пользования. Автотранспорт с каждым днем становится все более доступным для разных слоев населения. Однако с увеличением транспорта появляются новые проблемы, связанные с контролем, регулированием, обслуживанием и др., которые со временем усложняются и требуют более тщательной проработки, в особенности на законодательном уровне. Но, несмотря на все попытки органов государственной власти урегулировать сферу пользования автотранспортом как на федеральном, так и на местном уровне, остается множество пробелов. Одной из основных проблем столицы России является дефицит парковочных мест в центре г. Москвы.

Данная проблема знакома каждому владельцу автомобиля, который хотя бы раз ездил в центр Москвы. Несмотря на все попытки государственной власти решить ее (например, проект «Московское Парковочное Пространство», который предусматривает систему платных парковоч-

ных мест), центр города не обеспечен достаточным количеством парковочных мест.

С 2018 года осуществляется эвакуация стоящих на тротуарах машин. Специальная техника работает и во дворах жилых домов. Водитель несет двойную ответственность – оплачивает эвакуацию автомобиля и штраф. В случаях, когда для свободного передвижения пешеходов остается 2 м, парковка на тротуарах не пресекается. Но, если исходить из реальных размеров тротуаров дворовых территорий в центре Москвы, то вывод очевиден – соблюдение данных требований невозможно.

Владельцы автомобилей, зная все запреты и ограничения, а также ответственность за их нарушение, вынуждены оставлять свои транспортные средства в местах, где это запрещено, в связи с отсутствием других вариантов для парковки.

В Москве за соблюдением правил парковки следят оборудованные видеотехникой автомобили. Именно благодаря данной системе владельцам автомобилей, которые вынуждены оставлять свой автотранспорт в непопулярных местах, приходят штрафы за нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств.

Дефицит парковочных мест в центре Москвы не только вызывает проблемы у проживающих на указанной территории, но и затрудняет непосредственное движение автотранспорта, что влечет за собой образование пробок.

В связи с увеличением числа людей, проживающих в Москве и посещающих ее по различным причинам (туристы, а также приезжающие для работы), возникает необходимость постоянного развития транспортной системы города, а также прилегающих транспортных сетей близлежащих городов. В настоящее время одним из самых распространенных видов общественного транспорта является Московский метрополитен. За 2018 год метрополитеном перевезено 2500,4 млн пассажиров (согласно данным официального сайта Московского метрополитена), максимальное количество пассажиров Метрополитена в сутки составило 9715635 человек.

В связи с этим, а также из-за строительства новых микрорайонов, Московское метро уже не справляется с существующим пассажиропотоком. В связи с чем было принято решение о создании Московского Центрального Кольца (МЦК), которое открылось в 2016 году и стало неотъемлемой частью общественного транспорта Москвы. Данный проект – совместная разработка компаний РЖД, МКЖД и Московского метрополитена. Именно поэтому условия оплаты и проезда на МЦК стали удобными для множества людей в Москве.

Однако строительство Московского Центрального Кольца не стало последним прорывом в сфере общественного транспорта города Москвы. Новый проект по развитию транспортной системы, реализуемый Правительством Москвы, РЖД, Московским метрополитеном, Министерством транспорта РФ и Правительством Московской области, – Московские Центральные Диаметры (МЦД). В отличие от МКЦ, МЦД представляет собой сеть связанных железнодорожных маршрутов, которые проходят от одного конца города к другому, а также захватывают такие области, где метрополитен отсутствует. Особенностью МЦД является наличие тарифных зон: центральной и пригорода. В центральной зоне стоимость проезда составляет 38 руб., а в зоне пригорода – 45 руб.

Данные проекты показывают, что город развивается и расширяется, увеличивается количество людей, транспорта, дорог и другой инфраструктуры. В настоящее время в Московском метрополитене открыто 232 станции, в МЦК – 31 станция. Согласно данным Комплекса градостроительной политики и строительства города Москвы, станции строятся еще на 7 линиях метрополитена и МЦД, и строительство множества станций стоит в планах.

Стоит отметить, что транспортная система Москвы постоянно развивается. Непрерывно строятся новые автотранспортные дороги, прокладываются новые маршруты для городского наземного транспорта, происходит модернизация уже существующих видов транспорта.

С каждым годом количество автотранспортных средств увеличивается, в результате чего ухудшается состояние окружающей среды. Согласно статистике Росприроднадзора, в 2018 году количество выбросов, загрязняющих веществ от автотранспорта в Российской Федерации составило 15107,8 тыс. тонн. В Москве и Московской области данные показатели являются самыми большими на территории страны – 933,9 и 805,4 тыс. тонн.

Указанная проблема волнует множество людей со всего мира: создают общественные фонды, организации и многие исследовательские центры, которые стремятся снизить губительное влияние на окружающую среду.

Одним из способов является добровольное желание обычных граждан, которые меняют комфортабельные автомобили на небольшие и простые велосипеды. Этот способ является одним из самых экологически безопасных для природы. По сравнению с затратами на производства автомобиля (даже легкового), связанными с природными ресурсами, затраты на производство велосипеда являются практически нулевыми.

Однако фактическое обустройство велоинфраструктуры на уровне государственных программ началось с 2012 года.

Среди главных показателей, согласно которым оценивалась работа таких государственных программ, можно выделить обустройство велосипедных дорожек, количество велопарковочных мест, объем поездок на велосипедах общественного проката.

Опыт зарубежных стран свидетельствует о том, что велосипед является для людей привычным транспортом, он используется не только для занятий спортом, но и является повседневным средством передвижения.

По статистике, Нидерланды считаются страной, где количество велосипедистов самое большое. Так, на 16 652 800 человек приходится примерно 16 500 000 велосипедов. Однако количество велосипедистов не зависит от протяженности велодорожек.

Например, в Амстердаме общий километраж велодорожек составляет 1295 км, в Берлине – 2479 км. Во многих странах мира протяженность велодорожек не соответствует спросу у населения.

В заключение хотелось бы отметить положительную направленность политики Правительства Москвы в области развития велоинфраструктуры. За последние несколько лет Правительством Москвы совместно с различными государственными и общественными организациями и учреждениями была проделана колоссальная работа по развитию в городе велотранспортной инфраструктуры. Так, например, совместно с ВТБ и Московским транспортом создан проект «Велобайк» (первая городская сеть общественного проката велосипедов). В центре Москвы значительно увеличилось количество велосипедных дорожек, в городских парках во избежание несчастных случаев обустроены отдельные велодорожки др.

В настоящее время существует множество способов разгрузки пространства в городах (в мегаполисах указанная проблема является наиболее острой). Так, в Сингапуре начали строить «небесные гаражи» (собственное парковочное место рядом с гостиницей; внизу есть лифт, который поднимает автомобили в апартаменты). Популярно использование вертикальных парковок, которые занимают площадь, равную трем парковочным местам. Но самым распространенным способом уменьшения автотранспортных средств в мегаполисах является создание платных парковочных мест, что можно увидеть на примере таких городов, как Москва, Париж, Лондон, Берлин, Нью-Йорк, Сидней, Токио, Стокгольм.

Считается не слишком разумным просто повесить стоимость парковочных мест в городах, так как было бы лучше, если государства обеспечивали автовладельцам отдельные пространства, а точнее – строили механизированные парковочные места, что увеличило бы вместимость транспортных средств в городах и бюджет. Тем самым государство постепенно, не сило-

выми способами «принуждает» население к переходу с автотранспортных средств на общественный транспорт, что защитит окружающую среду от вредных выбросов, и, с другой стороны, поднимет экономику страны, уровень жизни населения. Однако данные процессы требуют времени и тщательной разработки на законодательном уровне.

Таким образом, следует подчеркнуть возможные способы решения указанных выше проблем в области дорожного движения.

Во-первых, на наш взгляд, государству стоит акцентировать внимание на пропаганду велотранспорта в крупных городах (Москва и Санкт-Петербург). Данное направление должно стать первым шагом к уменьшению автотранспортных средств и, как следствие, снижению уровня вредных выбросов в атмосферу, а также к решению проблемы с дефицитом парковочных мест в мегаполисах.

Во-вторых, следует внедрять в крупных городах механические вертикальные парковки, состоящие из трех и более парковочных мест, занимающих при этом лишь одно место по площади. Опыт их применения можно перенять у стран Юго-Восточной Азии, например, у Японии. Установка указанных комплексов в центре мегаполисов способна значительно улучшить сложившуюся ситуацию с дефицитом парковочных мест, а следовательно, уменьшить количество заторов и дорожно-транспортных происшествий.

Список использованной литературы

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ.
2. Закон г. Москвы от 21.11.2007 № 45 «Кодекс города Москвы об административных правонарушениях».
3. Официальный сайт Росприроднадзора <https://rpn.gov.ru>.

Н.А. Поздняков,
старший научный сотрудник,
ФГБУ «Всероссийский научно-исследовательский институт
по проблемам гражданской обороны
и чрезвычайных ситуаций МЧС России»

МЕЖВЕДОМСТВЕННОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ КАК ОДИН ИЗ ОСНОВНЫХ АСПЕКТОВ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация

В статье представлены статистические данные за 2019 год по реагированию пожарно-спасательных подразделений на дорожно-транспортные происшествия, количественные показатели проведенных межведомственных учений и тренировок по ликвидации последствий ДТП, информация о проводимых в системе МЧС России соревнованиях, направленных на подготовку личного состава пожарно-спасательных подразделений.

Ключевые слова: взаимодействие, дорожно-транспортные происшествия, учения, соревнования, положение.

В 2019 году, по данным ГУОБДД МВД России в Российской Федерации, произошло 164 358 дорожно-транспортных происшествий¹¹⁶ с пострадавшими, в результате которых погиб 16 981 человек и 210 877 получили ранения. Пожарно-спасательными подразделениями в 2019 году осуществлено 110 478 выездов на ДТП, помощь оказана 99 442 гражданам, спасено 38 999 человек (из них деблокировано (извлечено из деформированных транспортных средств с применением аварийно-спасательного инструмента и технологий) 8835 пострадавших), первая помощь оказана 49 200 пострадавшим.

Как показывает опыт ликвидации последствий ДТП, одним из наиболее распространенных видов ДТП является столкновение двух и более транспортных средств. К сожалению, нередко в результате таких ДТП большое количество людей получают ранения различной степени тяжести. ДТП, в которых получили ранения 10 и более человек или погибло 5 и более человек, относят к категории чрезвычайных ситуаций¹¹⁷. В 2019 году в Россий-

¹¹⁶ Далее – ДТП.

¹¹⁷ Далее – ДТП-ЧС.

ской Федерации зарегистрировано 90 ДТП-ЧС, в которых пострадали 1218 человек, погибло 240 человек.

Ежегодное снижение количества ДТП с пострадавшими свидетельствует об эффективности предпринимаемых мер и напрямую зависит от слаженности и оперативности действий всех задействованных в ликвидации последствий ДТП экстренных служб.

К ликвидации последствий ДТП с пострадавшими, как правило, привлекаются подразделения МВД России, МЧС России и Минздрава России.

Состав сил и средств, привлекаемых к ликвидации последствий ДТП, а также необходимость их наращивания определяют в зависимости от характера и масштабов последствий ДТП. В отдельных случаях для восстановления движения при повреждении дорожного полотна или организации объезда могут дополнительно привлекаться дорожные службы.

Взаимодействие обеспечивается немедленным взаимным оповещением (информированием) о происшедших ДТП и необходимых потребностях в силах и средствах с использованием всех имеющихся каналов связи, в том числе автоматизированных систем, совместными скоординированными действиями органов управления, подразделений и сил, привлекаемых к ликвидации последствий ДТП, эффективным управлением работами по ликвидации последствий ДТП.

Оповещение всех взаимодействующих органов управления, участвующих в ликвидации последствий ДТП, осуществляется немедленно, независимо от ведомственной принадлежности дежурных служб, получивших информацию о ДТП.

В данный момент основополагающим действующим документом в этом направлении является «Примерное положение о взаимодействии органов управления, подразделений и сил МВД России, МЧС России и Минздрава России, участвующих в ликвидации последствий ДТП» (согласовано заместителями Министров МВД России, МЧС России и Минздрава России 17.04.2003), которое определяет основные положения и порядок взаимодействия указанных органов управления, подразделений и сил, участвующих в ликвидации последствий ДТП.

Очевидно, что данный документ устарел и необходимо разработать новое Положение (МВД России, МЧС России, Минздрав России, Минтранс России), которое будет содержать алгоритмы привлечения сил и средств экстренных служб с учетом развития информационных систем, распределение функциональных обязанностей между соответствующими ведомствами на месте ДТП, согласовать его с руководителями заинтересованных органов исполнительной власти и зарегистрировать в Министерстве юстиции.

Одновременно в каждом субъекте Российской Федерации разработан и утвержден План прикрытия автомобильных дорог субъекта Российской Федерации, в котором отражены все силы и средства, участвующие в ликвидации последствий ДТП, зоны прикрытия автомобильных дорог, организация реагирования при получении сигнала и пр.

Очень важно, чтобы каждый представитель экстренных служб (диспетчер, начальник караула, пожарный, инспектор ДПС, врач скорой медицинской помощи и др.), являясь субъектом взаимодействия, четко понимал свои компетенции, задачи и алгоритм их выполнения, в том числе во взаимодействии с другими службами.

Теоретические знания, получаемые профессиональным контингентом экстренных служб путем изучения нормативной правовой базы, всевозможной учебной литературы, мультимедийных обучающих пособий, тренажеров и других источников, необходимо закреплять на практике.

К основным мероприятиям, направленным на практическую отработку действий по ликвидации последствий ДТП, относятся тактико-специальные учения, тренировки и соревнования.

Регулярное проведение учений и тренировок по ликвидации последствий ДТП организовано на всех уровнях – муниципальном, региональном и федеральном.

Так, только в 2017–2019 гг. в целом по стране проведено более 4500 учений по отработке взаимодействия экстренных служб при ликвидации последствий ДТП, на которые было привлечено от РСЧС более 72 000 чел., более 20 500 ед. техники, более 40 ед. воздушных судов, в том числе от МЧС России – более 30 000 чел., более 8 000 ед. техники, более 20 ед. воздушных судов.



Рис. 1. Межведомственные учения и тренировки

Проводимые ежегодно учения и тренировки «привязаны» к реальным планам, и, что важно, все экстренные службы регулярно отрабатывают ре-

альную обстановку, наиболее опасные участки и сценарии развития обстановки, тем самым повышая уровень не только своей готовности, но и межведомственного взаимодействия.

В системе МЧС России уже более 10 лет ежегодно проводятся Соревнования в области ликвидации последствий ДТП, которые являются одной из форм практических тренировок личного состава, обладают состязательным духом и имеют стимулирующий (мотивационный) характер, что способствует росту профессионального мастерства; массовость и открытость мероприятия повышает интерес трудоспособного населения к профессии пожарного-спасателя и положительно влияет на пропаганду культуры безопасности, являясь весьма интересным зрелищем для гражданского населения.

Фактически годовой цикл соревнований включает 4 этапа:

I этап (муниципальный уровень), II этап (региональный уровень), III этап (межрегиональный уровень) и IV этап (федеральный уровень) – итоговые (финальные) соревнования на звание «Лучшая команда МЧС России по проведению аварийно-спасательных работ при ликвидации чрезвычайных ситуаций на автомобильном транспорте».

На всех этапах соревнований к участию привлекаются команды подразделений ФПС ГПС, аварийно-спасательных и воинских спасательных формирований МЧС России (спасательных центров).

Таким образом, полный цикл соревнований ежегодно охватывает все подразделения МЧС России (и иные), реагирующие на ДТП, что в значительной степени позволяет совершенствовать навыки личного состава, оттачивать до автоматизма алгоритмы действий при разборке транспортных средств и оказании помощи пострадавшим. Ежегодно в соревнованиях принимают участие более 900 команд и более 5 000 человек личного состава.



Рис. 2. Итоговые соревнования на звание «Лучшая команда МЧС России по ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций на автомобильном транспорте»

Снижение количества ДТП и, как следствие, числа раненых и погибших граждан является одной из приоритетных задач Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р утверждена Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы, целью которой является стремление к нулевой смертности в ДТП к 2030 году.

В течение последнего десятилетия проведена большая работа по организации межведомственного взаимодействия при ликвидации последствий ДТП. Большую роль в этом направлении сыграли федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» и федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», которые позволили переломить негативные тенденции развития ситуации с аварийностью и смертностью в Российской Федерации.

В данный момент на смену федеральным целевым программам пришли федеральный проект «Безопасность дорожного движения» и национальный проект «Безопасные и качественные дороги», которые направлены на дальнейшее снижение количества ДТП, числа пострадавших в них граждан и улучшение межведомственного взаимодействия.

Список использованной литературы

1. Информационно-образовательный портал по современным формам, методам и приемам спасения пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://dtprescue.ru/> (дата обращения: 27.03.2020).
2. Федеральная государственная информационная система «Информационно-аналитическая система в области ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий» [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://abdtп.ru/> (дата обращения: 27.03.2020).
3. Сведения о показателях безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 27.03.2020).

УДК 351.741

В.Л. Расторгуев,
старший научный сотрудник
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (НА ПРИМЕРЕ СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ)

Аннотация

В статье рассматриваются особенности обеспечения и организации безопасности дорожного движения в Соединенных Штатах Америки.

Ключевые слова: США, ДТП, полиция, общественные организации, автомагистрали.

Соединенные Штаты Америки¹¹⁸, безусловно, отличаются от других стран по целому ряду параметров. Занимая четвертое место в мире по площади территории, страна лидирует по таким показателям, как количество автомобилей, общая протяженность автомобильных дорог и скоростных автомагистралей [3, 4].

В этой связи представляет интерес организация безопасности дорожного движения в стране.

США являлись пионером в области безопасности дорожного движения в эпоху развития автомобилизации. Так, в 1914 году в Кливленде установлены первые четыре электрических светофора с красным и зеленым сигналом. В Солт-Лейк-Сити на шести перекрестках впервые внедрена система светофоров (1917 г.), которыми управляли из общего центра. В Детройте и Нью-Йорке появились первые трехцветные светофоры (1920 г.), а в 1952 году в Нью-Йорке – первые светофоры для пешеходов. В 1954 году в штатах Мичиган и Индиана стали применяться первые радары для контроля скорости движения автомобилей [5, 6].

В отличие от России в США отсутствует единый законодательный акт, регламентирующий правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения. Вместе с тем вопросы безопасности дорожного движения кодифицированы в Своде законов США и в своде федеральных нормативных актов США. На территориальном уровне нормы безопасности дорожного движения регламентируются законодательством штата, который может

¹¹⁸ Далее – США.

принимать свои собственные законы, в том числе касающиеся правил дорожного движения.

На федеральном уровне безопасностью дорожного движения в США занимается созданная в 1970 году в структуре Министерства транспорта гражданская организация – Национальная администрация безопасности дорожного движения (NHTSA). В ее функции входит подготовка проектов законодательных актов по различным направлениям безопасности дорожного движения.

В структуру NHTSA входят отделы стандартов безопасности транспортных средств, защиты водителей и пассажиров от последствий дорожно-транспортных происшествий¹¹⁹, программ борьбы с управлением транспортными средствами в состоянии опьянения, работы дорожных полиций и медицинских служб, Национальный центр статистики и анализа, а также отделы и центры, организующие проведение научных работ: отдел исследований проблем безопасности водителей и пешеходов, отдел исследований проблем предупреждения ДТП, центр разработки проблем повышения безопасности конструкции транспортных средств и проверки их технического состояния и др.

NHTSA анализирует состояние аварийности в стране на основе информации, представленной подразделениями дорожной полиции о ДТП, сопоставляет ее с отчетами медицинских учреждений, отслеживает ситуацию с соблюдением правил дорожного движения во всех штатах (по данным полицейских протоколов), распространяет информацию, касающуюся дорожно-транспортного травматизма, среди населения, участвует в проведении научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, активно сотрудничает с другими государственными и негосударственными организациями в области обеспечения безопасности дорожного движения [2].

Необходимо отметить, что уровень безопасности дорожного движения в США оценивают по коэффициенту смертности на 100 млн пройденных автомобилем миль.

За последние 40 лет страна добилась значительного повышения уровня безопасности дорожного движения (рис. 3), несмотря на достаточно активный рост населения, автопарка и увеличение пробега автотранспортных средств.

Программы, направленные на повышение уровня использования ремней безопасности, совершенствование активных и пассивных систем безопасности автомобиля, а также сокращение числа нарушений правил дорожного движения, существенно снизили количество погибших в результате дорожно-транспортных происшествий.



Рис. 3. Количество погибших в ДТП и коэффициент смертности на 100 млн пройденных миль за период с 1975 по 2016 год

По сравнению с 2017 годом в 2018 году количество погибших в ДТП снизилось на 2,4 %, на 4 % сократилось число погибших в ДТП, находящихся в состоянии опьянения, на 10 % – в результате опрокидывания транспортных средств [7].

Немаловажную роль в вопросах повышения безопасности дорожного движения играют общественные организации и фонды, пользующиеся большим влиянием в обществе, привлекающие внимание граждан к определенным социально значимым проблемам в области безопасности дорожного движения.

Среди таких организаций наиболее известны следующие.

1. Матери против пьяных водителей (MADD). Создана в 1980 г. в целях пресечения управления транспортными средствами в состоянии опьянения, оказания содействия жертвам насильственных преступлений и профилактики употребления алкоголя несовершеннолетними лицами.

MADD участвовала в лоббировании решения о снижении разрешенного уровня содержания алкоголя в крови с 0,10 г/дл до 0,08 г/дл, которое было одобрено Конгрессом США в 2000 г. и принято правительствами всех штатов.

Во многом благодаря пропагандистским компаниям MADD в законодательство ряда штатов были введены нормы об использовании в автомобилях антиалкогольных блокировочных устройств типа «Алкозамок».

Региональные подразделения MADD в штатах организуют для населения телевизионные трансляции судебных заседаний, на которых заслушиваются дела, связанные с совершением ДТП лицами, находившимися в состоянии опьянения.

Организация существует исключительно на средства, полученные в качестве добровольных членских и благотворительных взносов. Зачастую

¹¹⁹ Далее – ДТП.

пожертвования поступают от членов семей погибших в ДТП людей и являются признанием социальной значимости проводимой MADD работы [1].

2. В 1970 г. в стране была создана Федерация пользователей автомобильных дорог, девиз которой «За безопасность и мобильность». Федерация является общенациональной и объединяет крупные промышленные и финансовые корпорации, компании, группы, действующие практически во всех отраслях экономики и социальной сферы, несколько тысяч транспортных фирм и автомобильных дилеров.

Наряду с вопросами финансирования и технической поддержки программ строительства и эксплуатации дорог, совершенствования работы автомобильного транспорта, обмена информацией между промышленными отраслями и пользователями дорог Федерация разрабатывает программы и инициирует кампании по безопасности дорожного движения, вовлекает в них другие общественные организации [1].

3. Фонд безопасности дорожного движения образован в 1947 г. для финансирования научных исследований, издания и распространения научной, учебной, пропагандистской и иной литературы и материалов для водителей, пешеходов, велосипедистов, других участников дорожного движения.

Финансируемые фондом исследования проводятся в основном по заказу законодательных органов и правительственных агентств для выработки научно-обоснованных политических решений в области безопасности дорожного движения.

Кроме того, в стране существует большое число локальных объединений. В основном на местном уровне общественность активно участвует в решении проблем обеспечения безопасности дорожного движения: обсуждении проектов организации дорожного движения, пропаганде и распространении знаний по безопасному поведению на улицах и дорогах, воспитании и обучении детей [1].

Вместе с тем ключевая роль в системе обеспечения безопасности дорожного движения в США отводится подразделениям полиции, непосредственно занимающимся выявлением и пресечением нарушений правил дорожного движения. Однако единой централизованной службы в области обеспечения безопасности дорожного движения в стране нет.

В городах за порядком на дорогах следят полицейские патрули, а на уровне штатов действуют департаменты дорожной полиции, входящие в общие полицейские силы штата. Патрулирование на дорогах сотрудники полиции осуществляют наряду с остальными функциями по обеспечению общественного порядка. Таким образом, обеспечение безопасности дорожного движения органами полиции осуществляется на уровне штата и муниципалитета.

Зачастую подобная ситуация обуславливает конкуренцию между полицейскими подразделениями различного уровня в вопросах взимания штрафов. Дело в том, что штрафы, взысканные с нарушителей правил дорожного движения, идут в бюджет того муниципалитета, на территории которого они были выписаны.

Полицейский в США не имеет права остановить транспортное средство для проверки документов. Как правило, полицейский останавливает автомобиль, если водитель нарушил правила дорожного движения, неадекватно ведет себя на дороге, неисправны световые приборы, просрочена лицензия, сведения о которой считываются с наклейки на номере специальных приборами (без остановки автомобиля), автомобиль находится в розыске либо поступила жалоба, что за рулем нетрезвый водитель.

В США полицейские не пользуются жезлом для остановки транспортного средства, а по микрофону дают команду водителю остановиться.

Задача полицейского в первую очередь – пресекать преступления и не подвергать себя неразумному риску. Поэтому, остановив автомобиль, полицейский, не выходя из машины, проверяет его через базу данных полиции. При общении с водителем следит за тем, чтобы он четко следовал правилам и его приказам: не выходил из машины, держал руки на руле, не делал резких движений, а доставая водительские права из кармана или из бардачка, заранее предупреждал о своих действиях.

Полицейский имеет право провести досмотр автомобиля, если поведение водителя или пассажиров покажется ему подозрительным.

Все действия полицейского прописаны в должностной инструкции, предусматривающей степени применения силы, последняя степень – применение огнестрельного оружия. К ней прибегают только в том случае, если жизни полицейского или другого гражданского лица угрожает смертельная опасность. Все действия полицейских тщательно контролируются, любое применение силы расследуется специальной комиссией. Все патрульные полицейские используют нагрудные видеорегистраторы, также внутри патрульных автомобилей установлены камеры видеонаблюдения, которые фиксируют все действия полицейских.

Несмотря на исследования, доказывающие, что использование камер видеофиксации нарушений правил дорожного движения снижает количество нарушений и, как следствие, число аварий на дороге, в США их использование значительно отличается от практики применения в других странах. В некоторых штатах камер нет вообще, в других применяются камеры, фиксирующие выезд на запрещающий сигнал светофора и скорость, как правило, только в населенных пунктах.

Функция контроля скоростного режима практически полностью возлагается на полицию. Все полицейские патрульные автомобили оборудованы измерителями скорости, часто используются автомобили без специальных цветографических схем. Контроль скоростного режима может также осуществляться с помощью вертолета или легкого самолета. При патрулировании на мотоциклах полицейские используют ручные радары, измеряющие скорость.

В зависимости от степени тяжести нарушения правил дорожного движения полицейский США имеет право сделать водителю устное или письменное предупреждение, выписать штраф, арестовать и доставить в участок. За нарушение правил дорожного движения в личное дело водителя начисляются штрафные баллы, которые аннулируются при дальнейшем вождении без нарушений либо являются основанием существенного повышения размера штрафа при повторных нарушениях.

В США существуют специальные суды, которые рассматривают дела, связанные с нарушением правил дорожного движения в том случае, когда нарушитель не считает себя виновным и не желает платить штраф. Задача судьи – следить, чтобы не было злоупотреблений и личных мотивов. Во всех остальных случаях полицейский прав по определению, так как в стране действует презумпция правоты полицейского при исполнении им служебных обязанностей.

Еще одна обязанность дорожных полицейских в США – помогать водителю на дороге. Патрульный всегда остановится, заметив стоящий с включенной аварийной сигнализацией автомобиль, предложит вызвать аварийный автомобиль, отвезти водителя на станцию техобслуживания или автозаправку, либо поможет устранить неисправность на месте.

Таким образом, среди основных причин снижения факторов риска возникновения аварийных ситуаций на автомобильных дорогах США в условиях постоянного роста интенсивности движения можно выделить повышение качества дорог и, в первую очередь, увеличение относительной доли скоростных магистралей, на которых расстояние между встречными полосами увеличено либо они разделены барьерами, использование водителями ремней безопасности, детских удерживающих устройств, пресечение случаев управления транспортными средствами в состоянии опьянения.

Последние несколько лет Соединенные Штаты Америки ведут активную пропаганду пешеходных и велосипедных сообщений, стимулируют использование общественного транспорта. В частности, меняются нормативы проектирования городских улиц, осуществляются программы по повышению безопасности наиболее уязвимых участников дорожного движения.

Список использованной литературы

1. Н.Д. Милешкина, Л.Ю. Полина, В.Л. Расторгуев, Л.В. Семибратова. Институты гражданского общества в области обеспечения безопасности дорожного движения: Обзорная информация. Зарубежный опыт. Выпуск 22. – М.: НИЦ БДД МВД России, 2009. – 52 с.
2. Н.Д. Милешкина, Л.Ю. Полина, А.В. Польский, Л.В. Семибратова. Роль дорожных полиций в обеспечении безопасности дорожного движения, охране общественного порядка и борьбе с преступностью: Обзорная информация. Выпуск 15. – М.: НИЦ ГИБДД МВД России, 2003. – 44 с.
3. Электронный ресурс URL: https://zen.yandex.ru/media/show_me_world/protiajennost-avtomobilnyh-dorog-po-stranam-mira-rossiia-riadom-s-iaponiei-5d77de89c31e4900bef573e9 (дата обращения: 17.03.2020).
4. Электронный ресурс URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Список_государств_и_зависимых_территорий_по_площади (дата обращения: 17.03.2020).
5. Электронный ресурс URL: <https://novate.ru/blogs/040214/25312> (дата обращения: 17.03.2020).
6. Электронный ресурс URL: <https://svpressa.ru/post/article/80711> (дата обращения: 17.03.2020).
7. Электронный ресурс URL: <https://www.nhtsa.gov/traffic-deaths-2018> (дата обращения: 17.03.2020).

С.В. Степанова,
старший научный сотрудник
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В КИТАЙСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКЕ

Аннотация

Статья посвящена изучению опыта Китайской Народной Республики в области обеспечения безопасности дорожного движения. Рассмотрены организационно-правовая основа данной деятельности, а также роль гражданского общества в обеспечении безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: Китайская Народная Республика, обеспечение безопасности дорожного движения, полиция, гражданское общество.

Китайская Народная Республика¹²⁰ – государство в Восточной Азии, занимающее по численности населения первую строчку мирового рейтинга¹²¹ – 1 404 328 611 человек (данные 2019 года).

КНР располагает огромной территорией в 9 598 962 км², включая неконтролируемый центральным правительством остров Тайвань и прилегающие к нему мелкие острова. По этому показателю Китай уступает только России и Канаде¹²².

Протяженность автодорог КНР (включая сельские) составляет более 4,58 млн км.

Учитывая такие геополитические и экономические факторы, как размер территории государства, высокая плотность населения, значительная протяженность автомобильных дорог и быстрый экономический рост, особое значение в современных условиях приобретает деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения¹²³.

Основным стратегическим документом в КНР является Пятилетний план, составляемый Госсоветом Китая. В рамках пятилеток планирование осуществляется в сфере экономического и общественного развития, в том числе в сфере безопасности дорожного движения.

В настоящее время действует 13-й Пятилетний план социально-экономического развития КНР (2016–2020 гг.), в рамках которого предусмотрены следующие мероприятия по ОБДД (табл. 1).

Таблица 1

Направление	2015 год	2020 год
Увеличение протяженности автодорог (км)	4 млн 580 тыс.	5 млн
Увеличение протяженности скоростных дорог (км)	124 тыс.	150 тыс.
Прокладка дорог в деревнях (%)	94,5	99
Информатизация дорожного движения, применение цифровых технологий (%)	90	100
Использование электронной системы ЕТС на платных дорогах (%) (считывание денежных средств через GPS-устройство)	30	50
Снижение интенсивности выброса CO ₂ (%)	7	
Снижение уровня смертности на дорогах (%)	20	

Кроме Пятилетнего плана, на территории КНР действуют планы Комитета безопасности дорожного движения КНР, территориальных народных правительств, планы МОБ КНР и местных подразделений общественной безопасности, ежегодные планы организаций, воинских частей, предприятий, общественных организаций и других учреждений.

Деятельность по ОБДД в Китайской Народной Республике регламентируется законами КНР «О полиции», «О безопасности дорожного движения», Положением «О применении Закона КНР о безопасности дорожного движения», приказами Министерства общественной безопасности КНР «О порядке рассмотрения дел, связанных с ДТП», «О порядке рассмотрения дел, связанных с нарушением ПДД», Указаниями Госсовета КНР «Об усилении работы в сфере безопасности дорожного движения».

Также деятельность по ОБДД регламентируется отдельными статьями Уголовного и Гражданского кодексов, Разъяснениями Верховного Народного Суда КНР, нормативно-правовыми актами в сфере безопасности дорожного движения органов государственной власти провинциального и городского уровня, городов центрального подчинения, автономных районов Китая и др.

Финансирование деятельности по ОБДД в Китае осуществляется за счет средств государственного бюджета и средств народных правительств провинциального уровня, городов центрального подчинения, специальных административных районов, городов, уездов.

В период 12-го и 13-го Пятилетнего плана (2011–2015 гг., 2016–2020 гг.) на безопасность дорожного движения и интеллектуальную транспортную

¹²⁰ Далее – КНР.

¹²¹ <http://www.data.stats.gov.cn> (дата обращения: 22.05.2020).

¹²² <http://www.ru.wikipedia.org> (дата обращения: 22.05.2020).

¹²³ Далее – ОБДД.

систему предусмотрено расходов на сумму 182 млрд китайских юаней¹²⁴. Финансирование может существенно различаться по территориальному признаку. Так, самый высокий показатель в провинции Хэбэй, он составил 2 млрд 400 млн юаней, самый низкий показатель в г. Сямынь – 14 млн юаней.

На развитие дорожной инфраструктуры только в 2016 году Министерством финансов КНР выделено 2,6 трлн юаней.

Большое значение в КНР уделяется освещению стратегий и программ в сфере безопасности дорожного движения, а также популяризации безопасного поведения на дорогах. Информирование осуществляется на всей территории Китая в мобильных приложениях, социальных сетях и на интернет-сайтах.

В ноябре 2012 года Госсоветом КНР одобрена инициатива Министерства общественной безопасности об учреждении «Всеитайского дня безопасности дорожного движения», который проводится ежегодно 2 декабря.

Деятельность по ОБДД осуществляется различными органами исполнительной государственной власти и охватывает все ее уровни.

Высшим государственным исполнительным органом Китая является Государственный совет КНР. Госсовет и органы общественной безопасности КНР несут ответственность за работу в области ОБДД.

Народные правительства и органы общественной безопасности всех уровней разрабатывают и реализуют план по ОБДД в соответствии с законодательством и политическим курсом, отвечают за данную работу на подведомственной им территории, также в их обязанности входит регулярное проведение обучения и повышение уровня сознания граждан в области обеспечения безопасности дорожного движения.

По данным ООН, на 100 тыс. населения Китая приходится всего 120 полицейских¹²⁵. В связи с этим возрастает роль гражданского общества в обеспечении безопасности дорожного движения.

В настоящее время в Китае для охраны общественного порядка и регулирования дорожного движения практикуется привлечение сил помощников полиции (вспомогательной полиции) и добровольцев.

В соответствии с Инструкцией МОБ КНР № 88 от 30.04.2008 «Об усилении подразделений по регулированию дорожного движения» органы общественной безопасности по регулированию дорожного движения могут комплектовать подразделения из помощников. Данная мера связана с большой нагрузкой на полицию, значительной численностью населения, быстро развивающейся инфраструктурой, возрастающим количеством транспортных средств.

В обязанности помощников полиции входит охрана дорожного порядка, убеждение к отказу от противоправных действий, обеспечение порядка

на месте ДТП, охрана места происшествия, оказание помощи пострадавшим, а также проведение пропаганды и воспитания в сфере безопасности дорожного движения.

Помощники по своему статусу не относятся к полиции, они не вправе носить огнестрельное оружие и не имеют полномочий полицейского.

Кандидат на должность помощника полиции сдает квалификационный экзамен на знание законодательства КНР. С ним заключается срочный контракт. Заработная плата помощников полиции невелика и составляет от 1500 до 2000 юаней в месяц (15–20 тыс. российских рублей).

Добровольцы – это особая категория граждан Китая, которые на безвозмездной и добровольной основе принимают участие в обеспечении безопасности дорожного движения.

Отряды добровольцев формируются в социальных общинах (администрациями жилых микрорайонов) по месту жительства граждан. Перед выходом на дежурство они проходят соответствующую подготовку. В городах со сложной дорожной обстановкой на перекрестках создаются посты добровольцев, которые обеспечивают порядок посменно.

Обязанности добровольца:

- оказание помощи дорожной полиции и регулировщикам в пропаганде культурного вождения (часто на дорогах можно встретить добровольцев, на флаге которых значится надпись: «Культурное движение начинается с меня»);
- убеждение к отказу от противоправных действий;
- охрана дорожного порядка;
- регулирование движения пешеходов по пешеходному переходу;
- регулирование движения велосипедов, мопедов, трехколесных транспортных средств на перекрестках по выделенным полосам;
- оказание помощи детям, пожилым пешеходам и пешеходам с ограниченными возможностями в переходе проезжей части.

За добросовестный труд доброволец может быть поощрен денежной премией за счет средств местной администрации.

Помощники полиции и добровольцы перед выполнением своих обязанностей на дороге проходят инструктаж у сотрудника дорожной полиции.

Кроме вспомогательной полиции и добровольцев, в обеспечении безопасности дорожного движения принимают участие обычные граждане. Так, в последнее время органами общественной безопасности многих про-



Рис. 1. Отличительный знак помощников полиции

¹²⁴ Более 25,6 млрд долларов США по курсу на 22 мая 2020 года, 1 доллар США = 7,1 китайского юаня.

¹²⁵ См.: там же.

винций Китая введена система поощрения граждан за переданную в полицию информацию о грубом нарушении правил дорожного движения, водителей, находящихся в состоянии опьянения. За достоверную информацию обещана денежная премия до 1000 китайских юаней (около 10 000 российских рублей). Поощрение граждан, активно участвующих в ОБДД, рассматривается как одно из приоритетных направлений деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Граждане передают информацию о нарушениях через мобильные приложения дорожной полиции Китая, а также через мобильный мессенджер «Weixin».

Участники дорожного движения также могут сообщать информацию о дорожной ситуации (дорожный затор), дорожно-транспортных происшествиях на конкретных участках дорог, чрезвычайных ситуациях и т.д. в режиме онлайн через навигационную систему «Бэйдоу» (аналог «Яндекс карты»).

По результатам проверки соблюдения правил дорожного движения в провинциях Китая, а также анкетного опроса с привлечением 300 тыс. участников, проведенных Инспекционной группой Постоянного комитета Всекитайского собрания народных представителей по исполнению законодательства, отмечено улучшение общей обстановки в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а также соответствие уровня контроля безопасности и правоприменительной практики быстрому развитию дорожного движения.

Так, несмотря на то что за период с 2004 по 2016 год количество механических транспортных средств возросло со 107 до 278 млн, число водителей механических транспортных средств увеличилось с 75 до 327 млн человек, а протяженность автодорог КНР – с 1870000 до 4580000 км, за данный период времени количество ДТП снизилось с 518 до 188 тыс., число погибших – со 107 до 58 тыс. человек, а количество особо крупных аварий – с 55 до 12.

Таким образом, следует отметить, что деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения в Китайской Народной Республике имеет комплексный характер и является достаточно эффективной. Опыт КНР в данной сфере необходимо изучать, эффективно и творчески заимствовать, модифицировать с учетом существующих в современном российском обществе вызовов, вырабатывать на его основе новые перспективные предложения и варианты решений по совершенствованию ситуации на дорогах в Российской Федерации.

Список использованной литературы

1. Электронный ресурс URL: <http://www.data.stats.gov.cn> (дата обращения: 22.05.2020).
2. Электронный ресурс URL: <http://www.ru.wikipedia.org> (дата обращения: 22.05.2020).
3. Письмо заместителя представителя МВД Российской Федерации в Китайской Народной Республике от 20.07.2017 № 167/07-17 «О зарубежном опыте в области обеспечения безопасности дорожного движения».

УДК 351.81

С.А. Сторожев,
начальник отдела
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

В.Ю. Логинов,
эксперт отделения сертификации и стандартизации
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

Д.А. Горбунов,
старший научный сотрудник
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

ЭФФЕКТИВНОСТЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ИНЖЕНЕРНОМУ ОБУСТРОЙСТВУ И МОДЕРНИЗАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, НАПРАВЛЕННЫХ НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ВЫПОЛНЕННЫХ В РАМКАХ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»

Аннотация

В статье рассматриваются вопросы по оценке эффективности внедренных мероприятий по инженерному обустройству и модернизации автомобильных дорог, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Информацию, изложенную в настоящей статье, предлагается использовать в целях последующего выбора наиболее эффективных мероприятий для возможного включения в ежегодные программы дорожной деятельности субъектов Российской Федерации.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортная аварийность, мероприятия по инженерному обустройству и модернизации автомобильных дорог, автомобильная дорога, национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

С 2019 года в Российской Федерации осуществляется реализация мероприятий национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», предусмотренного Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204.

Одной из задач национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» является внедрение мероприятий по инженерному обустройству и модернизации автомобильных дорог, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения.

Вместе с тем существует необходимость оценки этих мероприятий с точки зрения их влияния на уровень аварийности в целях последующего выбора мероприятий для возможного включения в ежегодные программы дорожной деятельности субъектов Российской Федерации.

Анализ результатов внедрения инженерных мероприятий позволит выбрать наиболее эффективные из них для последующего применения в практической деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе предусмотренной подпунктом н) пункта 11 Положения о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденного Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 года № 711 (изучение условий дорожного движения, принятие мер по совершенствованию организации движения транспортных средств и пешеходов).

Целями¹²⁶ национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» являются:

1) Увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности не менее чем до 50 % (относительно их протяженности по состоянию на 31 декабря 2017 г.). Также утверждение органами государственной власти субъектов Российской Федерации таких нормативов, исходя из установленных на федеральном уровне требований безопасности автомобильных дорог.

2) Снижение доли автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, в их общей протяженности на 10 % по сравнению с 2017 годом.

3) Снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети в два раза по сравнению с 2017 годом.

4) Снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тысяч населения (к 2030 году – стремление к нулевому уровню смертности).

¹²⁶ Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», утвержденный президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам (протокол от 24 декабря 2018 г. № 15).

Одной из основных задач для достижения целей национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» является реализация программ по осуществлению дорожной деятельности в отношении автодорог общего пользования, объектов улично-дорожной сети, посредством которых необходимо предусмотреть внедрение мероприятий по инженерному обустройству и модернизации автомобильных дорог, в том числе внедрение автоматизированных и роботизированных технологий организации дорожного движения и контроля за соблюдением правил дорожного движения.

В рамках федерального проекта «Дорожная сеть» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» предусматривается реализация программ дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования, объектов улично-дорожной сети в целях приведения в нормативное состояние сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, улично-дорожной сети городских агломераций, а также ликвидации мест концентрации дорожно-транспортных происшествий.

Необходимо отметить, что в дорожной отрасли распространено ошибочное мнение, что под нормативным состоянием подразумевается проведение работ по достижению необходимой ровности и устранению дефектов дорожного покрытия. В этой связи возникают серьезные риски, что инженерные мероприятия по обустройству отходят на второй план, что чревато ростом аварийности и тяжести последствий ДТП в силу увеличившихся скоростей и отсутствия достаточных сил и средств для успокоения движения.

Вместе с тем соответствующая нормативным требованиям автомобильная дорога – это дорога (участок автомобильной дороги), эксплуатационные параметры которой соответствуют требованиям ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля».

Кроме того, в соответствии с положениями абзаца 2 пункта 6 Порядка проведения оценки технического состояния автомобильных дорог, утвержденного приказом Минтранса России от 27.08.2009 № 150, к параметрам и характеристикам автомобильной дороги, определяющим степень ее соответствия нормативным требованиям, отнесены в том числе объем и виды повреждений элементов обустройства дороги и технических средств организации дорожного движения.

Анализ статистических данных подтверждает, что транспортно-эксплуатационные характеристики дорог оказывают большое влияние на без-

опасность дорожного движения. Отечественные и зарубежные исследования свидетельствуют, что неблагоприятные дорожные условия косвенно влияют на процесс возникновения 60–75 % ДТП в качестве фактора, стимулирующего ошибки водителей в выборе режима движения автомобиля, снижение надежности его работы ввиду неверного восприятия ситуации. Официально регистрируемая доля ДТП с недостатками транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети, сопутствующими совершению ДТП, в настоящее время составляет более 30 %, и наблюдается устойчивая тенденция к снижению этого показателя.

В целях реализации национального проекта Министерством транспорта Российской Федерации направлено письмо¹²⁷ главам субъектов Российской Федерации о необходимости проведения корректировки ранее разработанных программ дорожной деятельности субъектов Российской Федерации.

В данном письме указывается о необходимости проведения корректировки ранее разработанных программ дорожной деятельности субъектов Российской Федерации для формирования на их основе регионального проекта (региональных проектов) с учетом утверждения Правительством Российской Федерации постановления от 31 октября 2018 г. № 1288 «Об организации проектной деятельности в Правительстве Российской Федерации», а также в соответствии с подпунктом «б» пункта 4 поручения Правительства Российской Федерации от 10 ноября 2018 г. № ДМ-П6-7776.

Корректировку программ дорожной деятельности субъектов Российской Федерации предусматривалось осуществить путем приведения их в соответствие с требованиями Методических рекомендаций по разработке регионального проекта (региональных проектов) в целях реализации федеральных проектов «Дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (далее – Методические рекомендации).

В письме Минтранса России также указывалось, что региональный проект (региональные проекты) подлежит согласованию с территориальным органом управления ГИБДД МВД России по субъектам Российской Федерации, территориальным управлением Росавтотранснадзора, владельцами автомобильных дорог, соответствующим подведомственным федеральным казенным учреждением Федерального дорожного агентства, ФАУ «РОСДОРНИИ», Федеральным дорожным агентством (при наличии технической возможности согласование осуществляется в электронном виде), а также рассмотрению на общественных слушаниях.

¹²⁷ Письмо Министерства транспорта Российской Федерации от 16 ноября 2018 г. № ИА-24/17053 «О проведении корректировки ранее разработанных программ дорожной деятельности субъектов Российской Федерации».

Копия вышеупомянутого письма Минтранса направлялась в подразделения Госавтоинспекции территориальных органов Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъектам Российской Федерации¹²⁸.

На проведенной 17 декабря 2018 года под председательством начальника ГУОБДД МВД России видеоконференции руководителям подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне было поручено:

детально изучить состав планов (проектов) дорожной деятельности, изложенных в Методических рекомендациях, обратив особое внимание на приложения № 1, 2 и 4, предусматривающие выделение инженерных мероприятий по безопасности дорожного движения;

обеспечить «окраску» и адресность этих мероприятий при согласовании проектов дорожной деятельности в объемах, достаточных для снижения количества погибших участников дорожного движения в региональном масштабе на 10 % к уровню 2018 года;

особое внимание уделить профилактике встречных столкновений, непредумышленных съездов и опрокидываний с дороги, наездов на пешеходов;

предусмотреть в рамках текущего содержания автомобильных дорог первоочередное проведение работ по совмещению нерегулируемых пешеходных переходов в населенных пунктах с искусственными неровностями, обустройству «очагов» аварийности, транспортных развязок, остановочных пунктов освещением, уполаживанию откосов земляного полотна на прямолинейных участках с высотой насыпи до двух метров и установке дорожных ограждений на кривых малого радиуса и в местах, где такое уполаживание произвести невозможно, разделению встречных потоков дорожными ограждениями, а при отсутствии таких возможностей – направляющими устройствами (в том числе из композитных материалов) на многополосных участках дорог, а также применение делинаторов на осевых линиях разметки двухполосных дорог в местах запрещения обгона;

при отсутствии нормативно закрепленных правил применения инновационных технических средств организации дорожного движения инициировать обращение владельца соответствующей дороги в ГУОБДД МВД России за разрешением на проведение эксперимента;

обо всех фактах воспрепятствования включению инженерных мероприятий в планы (проекты) дорожной деятельности и их «окраске» незамедлительно сообщать в ГУОБДД МВД России;

согласованные Госавтоинспекцией планы дорожной деятельности и таблицы 1–7 приложений к соответствующим региональным проектам направлять в ГУОБДД МВД России в недельный срок с момента согласования;

¹²⁸ Далее – подразделения Госавтоинспекции.

сообщать в адрес ГУОБДД МВД России сведения о: согласовании планов дорожной деятельности, наличии в субъекте Российской Федерации согласованного Росавтодором без участия Госавтоинспекции плана (проекта) дорожной деятельности, наличии в планах дорожной деятельности «окрашенных» мероприятий по безопасности дорожного движения;

достаточности включенных в планы дорожных мероприятий по безопасности дорожной деятельности для достижения целевого снижения смертности в ДТП в 2019 году.

В целях изучения хода проведения мероприятий по инженерному обустройству и модернизации автомобильных дорог, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, в ноябре 2019 года в подразделения Госавтоинспекции направлен опросный лист.

На основании результатов опроса подразделения Госавтоинспекции принимают участие в реализации регионального проекта национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» следующим образом: 99 % подразделений Госавтоинспекции участвуют в работе в рамках проектного офиса, а также направляют предложения для включения в региональный проект национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»; 96 % подразделений Госавтоинспекции рассматривают проекты программ дорожной деятельности; 95 % согласовывают проекты программ дорожной деятельности; 93 % участвуют в натуральных осмотрах улично-дорожной сети.

Анализ распределения регионов по степени реализации в 2019 году каждого из предусмотренных национальным проектом мероприятий выявил потенциальные проблемы, связанные с низкой степенью внедрения ряда мероприятий, показатель востребованности которых крайне мал, а именно:

строительство внеуличных пешеходных переходов не запланировано в 86 % регионов Российской Федерации;

обеспечение условий для отдыха водителей в пути за счет строительства площадок отдыха на автомобильных дорогах вне населенных пунктов с их обустройством объектами сервиса (в том числе за счет использования механизмов государственно-частного партнерства) не запланировано в 94 % регионов;

отдаление рекламных конструкций за пределы полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог вне населенных пунктов не запланировано в 97 % регионов;

обеспечение видимости транспортных средств и пешеходов в ночное время, в том числе за счет устройства наружного освещения в пределах транспортных развязок, не запланировано в 84 % регионов;

обустройство кривых малого радиуса, участков с неуложенными откосами соответствующими направляющими устройствами не запланировано в 65 % регионов;

разделение встречных (на многополосных дорогах) и пересекающихся потоков транспортных средств путем применения дорожных ограждений (в том числе тросовых) и направляющих устройств не запланировано в 65 % регионов;

разделение встречных (на многополосных дорогах) и пересекающихся потоков транспортных средств путем строительства разноуровневых транспортных развязок не запланировано в 93 % регионов.

В таблице 1 отражена активность подразделений Госавтоинспекции по подготовке предложений в программы дорожной деятельности каждого из мероприятий по инженерному обустройству и модернизации автомобильных дорог, а также степень отражения предложений Госавтоинспекции в утвержденных программах дорожной деятельности.

Таблица 1

№ п/п	Наименование инженерного мероприятия	Предложено, %	Включено, %
1	Обеспечение безопасности пешеходов за счет совмещения расположенных в населенных пунктах наземных пешеходных переходов с искусственными неровностями	88	71
2	Строительство внеуличных пешеходных переходов	46	18
3	Обустройство регулируемых пешеходных переходов на многополосных автомобильных дорогах	79	58
4	Обеспечение дублирования дорожных знаков «Пешеходный переход» над проезжей частью автомобильных дорог вне населенных пунктов и магистральных дорог в населенных пунктах	84	76
5	Обеспечение дублирования дорожных знаков «Пешеходный переход» над проезжей частью магистральных дорог в населенных пунктах	86	82
6	Применение удерживающих осевых, краевых пешеходных ограждений в местах несанкционированного перехода проезжей части, расположения образовательных и медицинских организаций и мест массового притяжения граждан	91	80

7.	Обеспечение на кривых малого радиуса и участках с неуполноженными откосами круглогодичного наличия дорожной разметки и использование желтой разметки на двух- и трехполосных дорогах для обозначения линий, разделяющих встречные направления движения	67	45
8	Обеспечение условий для отдыха водителей в пути за счет строительства площадок отдыха на автомобильных дорогах вне населенных пунктов с их обустройством объектами сервиса (в том числе за счет использования механизмов государственно-частного партнерства)	41	11
9	Отдаление рекламных конструкций за пределы полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог вне населенных пунктов	16	5
10	Обеспечение видимости транспортных средств и пешеходов в ночное время, в том числе за счет устройства наружного освещения:		
10.1	в населенных пунктах	96	83
10.2	в пределах транспортных развязок	43	25
10.3	в пределах пешеходных переходов	92	82
10.4	в местах расположения остановок общественного транспорта	82	64
10.5	на аварийно-опасных участках	80	58
11	Обустройство кривых малого радиуса, участков с неуполноженными откосами соответствующими:		
11.1	дорожными знаками	75	61
11.2	направляющими устройствами	61	46
11.3	удерживающим барьерным ограждением	74	55
11.4	сигнальными столбиками	63	51
12	Разделение встречных (на многополосных дорогах) и пересекающихся потоков транспортных средств путем:		
12.1	применения дорожных ограждений (в том числе тросовых) и направляющих устройств	75	43
12.2	строительства разноуровневых транспортных развязок	33	13
12.3	строительства железнодорожных переездов	3	0
12.4	введения светофорного регулирования в сложных транспортных узлах и пересечений с круговым движением	51	43

Среди мероприятий есть такие, которые не были отражены в итоговых программах дорожной деятельности, однако подразделениями Госавтоинспекции вносились предложения о необходимости их запланировать.

К таким мероприятиям относятся строительство внеуличных пешеходных переходов; обеспечение видимости транспортных средств и пешеходов в ночное время, в том числе за счет устройства наружного освещения в пределах транспортных развязок, на аварийно-опасных участках; обустройство кривых малого радиуса, участков с неуполноженными откосами соответствующими направляющими устройствами, удерживающими барьерными ограждениями; разделение встречных (на многополосных дорогах) и пересекающихся потоков транспортных средств путем применения дорожных ограждений (в том числе тросовых) и направляющих устройств.

Ни одно из мероприятий по инженерному обустройству и модернизации автомобильных дорог, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, в ходе опроса подразделений Госавтоинспекции не было оценено как высокоэффективное.

Наиболее результативными из предусмотренных мероприятий, по мнению подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне, являются: обеспечение безопасности пешеходов за счет совмещения расположенных в населенных пунктах наземных пешеходных переходов с искусственными неровностями на улично-дорожной сети в городских агломерациях; обеспечение дублирования дорожных знаков «Пешеходный переход» над проезжей частью автомобильных дорог вне населенных пунктов и магистральных дорог в населенных пунктах на улично-дорожной сети в городских агломерациях; обеспечение дублирования дорожных знаков «Пешеходный переход» над проезжей частью магистральных дорог в населенных пунктах на улично-дорожной сети в городских агломерациях; применение удерживающих осевых, краевых пешеходных ограждений в местах несанкционированного перехода проезжей части на улично-дорожной сети в городских агломерациях и на автомобильных дорогах регионального значения; обеспечение видимости транспортных средств и пешеходов в ночное время, в том числе за счет устройства наружного освещения в населенных пунктах на улично-дорожной сети в городских агломерациях и на автомобильных дорогах регионального значения, а также в пределах пешеходных переходов и в местах расположения остановок; обустройство кривых малого радиуса, участков с неуполноженными откосами соответствующими дорожными знаками на автомобильных дорогах регионального значения; обустройство кривых малого радиуса, участков с неуполноженными откосами соответствующими удерживающими барьерными ограждениями на автомобильных дорогах регионального значения.

В то же время такие инженерные мероприятия, как обеспечение условий для отдыха водителей в пути за счет строительства площадок отдыха на автомобильных дорогах вне населенных пунктов с обустройством их объектами сервиса (в том числе за счет использования механизмов государственно-частного партнерства), отдаление рекламных конструкций за пределы полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог вне населенных пунктов, обустройство кривых малого радиуса, участков с неуполноценными откосами соответствующими разноуровневыми транспортными развязками и железнодорожными переездами, предлагались к включению в проекты дорожной деятельности менее чем в 50 % от общего количества территориальных подразделений Госавтоинспекции и не реализованы более чем в 90 % от общего числа регионов.

Наиболее объективными методами оценки эффективности инженерных мероприятий признаны снижение числа погибших на участке улично-дорожной сети (86 % от общего числа опрошенных), общего количества ДТП на участке улично-дорожной сети (82 %), а также количества мест концентрации ДТП (76 %).

С учетом того, что внедрение мероприятий по инженерному обустройству и модернизации автомобильных дорог происходило в течение 2018 года, оценивать их эффективность, основываясь на данных статистики преждевременно, так как необходимый для сравнительного анализа аварийности период времени еще не прошел.

Дальнейшая оценка эффективности мероприятий по инженерному обустройству и модернизации автомобильных дорог предполагает осуществление сравнительного анализа аварийности на участках улично-дорожной сети, на которых в период реализации национального проекта проведены указанные мероприятия.

Список использованной литературы

1. Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» утвержденный президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам (протокол от 24 декабря 2018 г. № 15).
2. Письмо Министерства транспорта Российской Федерации от 16 ноября 2018 г. № ИА-24/17053 «О проведении корректировки ранее разработанных программ дорожной деятельности субъектов Российской Федерации».
3. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах».

УДК 625.746.53

С.А. Сторожев,
начальник отдела
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

В.Ю. Логинов,
эксперт отделения сертификации и стандартизации
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

Д.А. Горбунов,
старший научный сотрудник
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

УНИФИКАЦИЯ ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ, ПРИМЕНЯЕМЫХ В СТРАНАХ–УЧАСТНИЦАХ КОНВЕНЦИИ О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ 1968 ГОДА

Аннотация

В статье рассматриваются вопросы унификации дорожных знаков в странах–участницах Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года.

Представлены результаты работы Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций по данной проблеме.

Информацию, изложенную в настоящей статье, предлагается использовать в деятельности по совершенствованию отечественной нормативной правовой и нормативно-технической базы в области обеспечения безопасности дорожного движения в части, касающейся применения дорожных знаков.

Ключевые слова: дорожный знак, изображение, символ, Конвенция о дорожных знаках и сигналах.

В целях достижения максимального единообразия изображения и значения дорожных знаков, применяемых в различных странах мира, решением Исполнительного комитета Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) от 11 июля 2013 года создана Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН¹²⁹.

Особую актуальность унификация требований, предъявляемых к дорожным знакам, приобретает в связи с интенсивными темпами развития рынка автономных (беспилотных) транспортных средств.

¹²⁹ Далее – Группа экспертов.

Деятельность Группы экспертов посвящена анализу различий дорожных знаков, применяемых в странах-участницах Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года¹³⁰, и знаков, предусмотренных Конвенцией, по результатам которого предполагается внесение необходимых изменений и дополнений в Конвенцию.

В работе Группы экспертов принимают участие эксперты из стран-участниц Конвенции, а также приглашенные эксперты из организаций, деятельность которых связана с применением дорожных знаков.

Для рассмотрения информации о различиях в применении дорожных знаков между национальным законодательством стран и Конвенцией была разработана специальная программа (так называемая «веб-система управления дорожными знаками»), в основу которой лег проект, предложенный российской стороной.

С помощью данной программы собрана информация о применении дорожных знаков более чем в 30 странах мира.

При рассмотрении и анализе дорожных знаков экспертами выявляются и описываются отклонения в их изображениях и определениях, осуществляется оценка этих отклонений и подготовка соответствующих рекомендаций.

На настоящий момент Группой экспертов рассмотрены все дорожные знаки Конвенции, а именно разделов А «Предупреждающие знаки», В «Знаки преимущественного права проезда», С «Запрещающие или ограничивающие знаки», D «Предписывающие знаки», E «Знаки особых предписаний», F «Информационные знаки, обозначающие объекты, и знаки сервиса», G «Указатели направлений и информационно-указательные знаки» и H «Дополнительные таблички» Конвенции.

Необходимо отметить, что по всем обсуждаемым дорожным знакам российской стороной отстаивалась концепция применения на дорожных знаках символов с наилучшим их восприятием водителями транспортных средств и другими участниками дорожного движения, которая реализуется в соответствующих нормативно-технических документах Российской Федерации.

Далее наиболее подробно рассмотрим результаты работы Группы экспертов по соответствующим разделам Конвенции.

Раздел А «Предупреждающие знаки»

В частности, в ходе работы Группой экспертов обсуждалась возможность применения на знаках, предупреждающих о приближении к железнодорожному переезду (рис. 1), более современного символа поезда (рис. 2). Представителем Российской Федерации высказано мнение о нецелесообразности такого

изменения ввиду устоявшегося изображения символа паровоза, привычного и понятного для участников дорожного движения. Экспертом от США доложено о проведенных исследованиях, которые показали, что время восприятия водителем знака с имеющимся в Конвенции символом поезда равно 3,6 секунды, тогда как при распознавании современного изображения поезда аналогичный показатель составляет 5,5 секунд. На основании указанной информации экспертами было принято решение о нецелесообразности замены символов.



Рис. 1. Знак 1.2* с символом паровоза, аналогичным знаку А, 26 Конвенции



Рис. 2. Знак с «современным» символом поезда

Одновременно эксперты признали необходимость замены символа шлагбаума, применяемого на знаке А, 25 «Железнодорожный переезд со шлагбаумом» (рис. 3), на более современный вариант, используемый, например, в Чили (рис. 4), мотивируя это тем, что представленный на действующем знаке шлагбаум в настоящее время практически не применяется.



Рис. 3. Знак 1.1 с символом шлагбаума, аналогичным знаку А, 25 Конвенции



Рис. 4. Знак с «современным» символом шлагбаума (Чили)

Во многих странах на дополнительных знаках, устанавливаемых вблизи от железнодорожных переездов и разводных мостов (А, 29а – А, 29с), наклонную красную линию размещают со смещением вверх или вниз знака (рис. 5). Представителем Российской Федерации предложено предусмо-

¹³⁰ Далее – Конвенция.

треть в Конвенции в качестве приоритетной возможность расположения такой линии посередине знака, как это реализовано в нашей стране на знаках 1.4.1–1.4.6 «Приближение к железнодорожному переезду» (рис. 6).

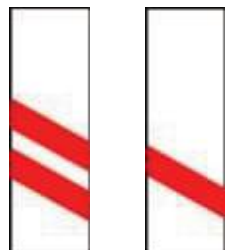


Рис. 5. Знаки А, 29b и А, 29с Конвенции

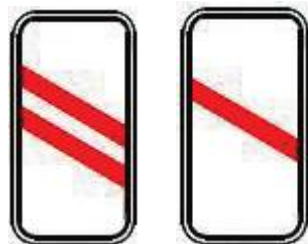


Рис. 6. Знаки 1.4.5; 1.4.6

Кроме того, Группой экспертов принято предложение Российской Федерации о занесении в доклад рекомендации о внесении в Конвенцию поправки, связанной с изменением размещения изображения токоприемника трамвая на знаке А, 27 (рис. 7), как это реализовано в России на предупреждающем знаке 1.5 «Пересечение с трамвайной линией», так как такое его размещение позволяет сделать изображение символа трамвая более крупным и читаемым, особенно при использовании в треугольной форме знака (рис. 8).



Рис. 7. Знак А, 27 Конвенции



Рис. 8. Знак 1.5

Раздел В «Знаки преимущественного права проезда»

Экспертами из Латвии, Литвы и Российской Федерации предложено включить в Конвенцию варианты изображения знаков, предоставляющих приоритет при встречном разъезде (В, 5 и В, 6), применяющиеся в указанных странах, а также в ряде других стран бывшего СССР, как более информативных, по сравнению с приведенными в Конвенции (см. рис. 9 и 10).



Рис. 9. Знак В, 6 Конвенции, указывающий на приоритет по отношению к встречному транспорту



Рис. 10. Знак 2.7 «Преимущество перед встречным движением»

Раздел С «Запрещающие или ограничивающие знаки»

Обсуждены необходимость нанесения на знаки наклонной красной полосы и место ее расположения относительно других символов.

Представителем Российской Федерации предложено располагать такую линию перед символом (знаки 3.10 «Движение пешеходов запрещено», 3.18.1 «Поворот направо запрещен», 3.18.2 «Поворот налево запрещен», 3.18.3 «Разворот запрещен» и 3.26 «Подача звукового сигнала запрещена»). Большинство экспертов данное предложение поддержано, что нашло свое отражение в итоговом отчете.

Кроме того, обозначена необходимость конкретизировать в тексте Конвенции требования к цвету наклонных полос на знаках, отменяющих ранее введенный запрет.

Раздел D «Предписывающие знаки»

Указано о целесообразности изображения стрелок на рекомендуемом к введению в раздел D «Предписывающие знаки» Конвенции дорожном знаке «Движение направо или налево» под углом 180° друг к другу, как это реализовано в Российской Федерации на дорожном знаке 4.1.6.

Кроме того, экспертами отмечена необходимость дополнения Конвенции знаками, обозначающими конец зоны действия знаков D, 4 «Обязательная велосипедная дорожка», D, 5 «Обязательная дорожка для пешеходов», D, 6 «Обязательная дорожка для всадников», а также знаков D, 11a – D, 11b, указывающих на совмещенную дорожку для разных категорий участников дорожного движения.

Раздел E «Знаки особых предписаний»

Предложено исключить из примеров знаков Конвенции, указывающих начало и конец населенного пункта, знаки E, 7a, E, 7d, E, 8a, E, 8d, на кото-

рых указывается название населенного пункта. Некоторые страны, а именно Германия, Италия, Российская Федерация, Франция, не согласились с таким предложением и высказали оговорки относительно него.

Указано о нецелесообразности изменения формы дорожного знака Е, 3а «Одностороннее движение» с квадратной на прямоугольную, а также о необходимости увеличения ширины тела стрелки по аналогии с российским знаком 5.5 «Дорога с односторонним движением», а также перемещения дорожных знаков Е, 15 «Автобусная остановка» и Е, 16 «Трамвайная остановка» из раздела Е «Знаки особых предписаний» в раздел F «Информационные знаки, знаки, обозначающие объекты и знаки сервиса», с учетом того, что таким образом их применяют 23 страны из 30, по которым получена такая информация.

Предложено изображение знаков Е, 12а–Е, 12с «Пешеходный переход» выполнить аналогично дорожным знакам 5.19.1–5.19.2, так как символы человека, разметки «зебра», их размеры и расположение на знаках, применяемых в Российской Федерации, являются оптимальными для их наилучшего восприятия участниками дорожного движения.

Обозначена важность наличия изображения дорожной разметки между полосами движения на знаках предварительного перестроения в рядах – Е, 4; знаках, указывающих количество и направление полос движения, – G, 11а–G, 11с и знаках G, 12, указывающих на окончание полосы движения по аналогии с российскими знаками 5.15.1–5.15.7.

Раздел F «Информационные знаки, обозначающие объекты, и знаки сервиса»

При обсуждении знаков раздела F «Информационные знаки, знаки, обозначающие объекты, и знаки сервиса» Конвенции группой экспертов принято решение внести изменение в пункт 1 подраздела I данного раздела, согласно которому цвет внутреннего квадрата этих знаков может быть только белым.

Обозначена необходимость сохранения в Конвенции возможности исполнения знаков данного раздела в прямоугольной форме, а не только в квадратной в случае отсутствия надписи на синем фоне в нижней части знака.

Эксперты подняли вопрос об упрощении изображения заправочной колонки на знаке F, 4 «Автозаправочная станция» (рис. 11) для улучшения его восприятия водителями транспортных средств. В качестве положительного примера упомянут знак, применяемый в Российской Федерации (рис. 12), на котором данный символ изображен в соответствии с международным стандартом ISO 7001:2007 «Информационные знаки для общественных

мест» (аутентичный текст содержится в национальном стандарте ГОСТ Р 51885–2002 «Знаки информационные для общественных мест»).



Рис. 11. Знак F, 4 Конвенции



Рис. 12. Знак 7.3

Раздел G «Указатели направлений и информационно-указательные знаки»

Отдельными экспертами было предложено исключить из Конвенции дорожный знак G, 18 «Рекомендуемая дорога для тяжелых транспортных средств».

Однако эта идея не была поддержана, так как во многих странах используется усовершенствованный аналог данного знака. В частности, в Российской Федерации для указания рекомендуемого направления движения для грузовых автомобилей, тракторов и самоходных машин, если на перекрестке их движение в одном из направлений запрещено, применяются дорожные знаки 6.15.1–6.15.3 «Направление движения для грузовых автомобилей».

Указано на нецелесообразность размещения на знаках G, 2 «Дорога, ведущая в тупик» и G, 13 «Дорога ведет в тупик» дополнительной информации, указывающей на пересечение такой дороги с пешеходной и (или) велосипедной дорожкой, в связи с тем, что данный знак не предназначен для организации движения велосипедных и пешеходных потоков, а информирует водителей механических транспортных средств о невозможности сквозного проезда.

Кроме того, принято решение рекомендовать:

на знаке G, 14 «Общие ограничения скорости» увеличить максимальное количество строк с информацией с трех до четырех, с учетом практики, сложившейся в ряде стран;

сохранить в Конвенции дорожный знак G, 16 «Рекомендуется применение цепей противоскольжения или зимних шин» (не применяется в Российской Федерации);

изменить наименование дорожного знака G, 18 с «Рекомендуемая дорога для тяжелых транспортных средств» на «Рекомендуемая дорога для категорий транспортных средств, указанных на знаке».

Предложено предусмотреть в Конвенции дорожный знак, информирующий водителя о возможности сбивать шлагбаум в случае, если его транспортное средство оказалось заблокировано на железнодорожном переезде (далее – дорожный знак «Проезд через шлагбаум»).

После обсуждения большинство экспертов пришли к выводу о том, что следует рекомендовать для применения знак, который аналогичен знакам, указывающим аварийные выходы (G, 23–G, 24).

Данную позицию поддержали представители Дании, которые предложили включить знак «Проезд через шлагбаум» в Сводную резолюцию о безопасности дорожного движения (СР.1) и вернуться к рассмотрению вопроса о включении данного знака в Конвенцию лишь после получения подтверждения эффективности его применения.

В результате принято решение рекомендовать включить дорожный знак «Проезд через шлагбаум» в раздел G «Указатели направлений и информационно-указательные знаки» Конвенции с присвоением соответствующего кодового обозначения G, 25 (рис. 13).



Рис. 13. Предлагаемый дорожный знак «Проезд через шлагбаум»

Раздел Н «Дополнительные таблички»

Принято решение рекомендовать:

странам, допускающим размещение величины расстояния на дополнительной табличке Н, 4а, которая указывает на конец зоны действия знаков, запрещающих или ограничивающих стоянку, отказаться от такой практики;

дополнить данный раздел табличкой Н, 7b «Кроме инвалидов», присвоив табличке Н, 7 номер Н, 7а, на которой, в свою очередь, изменить цвет фона с синего на белый, а цвет символа инвалида – с белого на черный;

в пункте 6 слова «дороги, на которых установлены знаки В, 1 или В, 2» заменить словами «дороги, на которых транспортные средства/водители не имеют приоритета».

Указано, что использование красного цвета на знаках этого раздела может быть разрешено только в том случае, если это прямо указано в Конвенции.

В заключение следует отметить, что с учетом предложений Группы экспертов в настоящее время секретариатом Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН прорабатывается вопрос о создании электронной версии Конвенции, содержащей все возможные варианты дорожных знаков.

А.А. Турищева,
старший научный сотрудник
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

О ПРЕДУПРЕЖДЕНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ С УЧАСТИЕМ ДИКИХ ЖИВОТНЫХ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация

В статье рассмотрены проблемы аварийности на дорогах Российской Федерации, связанной с наездом на диких животных автомобильным транспортом, приводится статистика дорожно-транспортных происшествий с участием диких животных, а также рассмотрены некоторые меры предупреждения данной проблемы в России и за рубежом.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, транспортное средство, авария, дикие животные, лось, автомобильная дорога, экодуки.

Развитие инфраструктуры автомобильного транспорта, в том числе увеличение плотности сети автомобильных дорог, интенсивности движения транспортных средств, повышение скоростного режима, отсутствие боковой видимости полосы отвода являются причинами увеличения количества дорожно-транспортных происшествий¹³¹.

Традиционно вопросы безопасности дорожного движения рассматриваются через призму основных факторов риска, таких как нарушение скоростного режима, выезд на полосу, предназначенную для встречного движения, управление транспортным средством водителями, находящимися в состоянии опьянения¹³².

¹³¹ Далее – ДТП.

¹³² Подробнее см. наприм.: Порташников О.М., Антонов С.Н., Баканов К.С. и др. Выявление и доказывание сотрудниками Госавтоинспекции фактов управления транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии опьянения. Методические рекомендации / Москва, 2016, с. 56; Баканов К.С. Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию / К.С. Баканов, В.Ф. Васюков // Уголовный процесс. 2016. № 6. С. 60–67; Баканов К.С. Административно-правовой запрет на управление транспортным средством в состоянии опьянения: Автореф. дис. на соискание ученой степени канд. юрид. наук. М., 2018. С. 22; Гордеева А.Д., Якимов А.Ю. Механизм реализации компетентными органами государств-участников СНГ и иных иностранных государств принципа взаимного признания административной ответственности за нарушения в области дорожного движения // Административное право и процесс. 2018. № 2. С. 31–37; Гордеева А.Д. Административные правонарушения и виды решений, подлежащие взаимному признанию и исполнению компетентными органами государств, ратифицировавших Конвенцию о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения // Административное право и процесс. 2019. № 1. С. 75–81; Кондратьев В.Д., Щепкин А.В. Комплексное оценивание в области безопасности дорожного движения. М.: ИПУ РАН. 2002. 51 с.

Немаловажным вопросом, которому уделяется меньшее внимание, является увеличение в Российской Федерации количества ДТП с дикими животными.

По статистическим данным Госавтоинспекции¹³³, в 2016 году произошло 362 ДТП с наездом на животное (0,2 % от общего количества ДТП, произошедших за данный период в Российской Федерации), в которых 26 человек погибло, 472 получили ранения. В 2017 году зарегистрировано 377 аналогичных ДТП (0,22 % от общего количества ДТП, произошедших за данный период в Российской Федерации), в которых 36 человек погибло, 514 получили ранения. В 2018 году зафиксировано 428 наездов на животных (0,25 % от общего количества ДТП в 2018 году), в которых 43 человека погибло, 580 получили ранения. В 2019 году – 435 ДТП (45 человек погибло, 592 получили ранения), что составило 0,26 % от общего количества ДТП, произошедших в России за этот год.

Исходя из приведенных статистических данных, наблюдается ежегодный хоть и незначительный рост как самих ДТП с животными, так и тяжести последствий таких аварий (тяжесть последствий ДТП с животными в Российской Федерации в 2016 году – 5,2, в 2017 году – 6,5, в 2018 году – 6,9, в 2019 году – 7,1¹³⁴).

В связи с этим изучение особенностей ДТП, связанных со столкновениями на дороге с дикими животными, представляет особую актуальность.

Наиболее опасные столкновения на автомобильных дорогах России происходят с лосями¹³⁵. Это неслучайно, так как лось – массивное животное весом около 600 кг, взрослые экземпляры имеют тело длиной до 3 м (для сравнения, средняя длина автомобиля в зависимости от типа кузова 3,8–5,5 м), высота лося в холке может достигать до 2,4 м¹³⁶. Средняя скорость при ходьбе – 1,5–2 км/ч, в спокойной обстановке скорость бегущего лося составляет около 10 км/ч, напуганные звери, например, автотранспортом, бегут значительно быстрее – 30 и даже 50 км/ч¹³⁷.

Нелишним будет указать и на особенности поведения данного животного. Так, при возникновении опасности лось больше рассчитывает на слух и чутье, поскольку видит плохо, они очень пугливы и не обладают

¹³³ Сайт Госавтоинспекции «Показатели состояния безопасности дорожного движения», <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 03.04.2020).

¹³⁴ Многопараметрическая информационно-аналитическая система прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС).

¹³⁵ Электронный ресурс URL: <https://russianhighways.ru/press/news/47849/> (дата обращения: 03.04.2020).

¹³⁶ Электронный ресурс URL: <https://faunistics.com/los/> (дата обращения: 03.04.2020).

¹³⁷ Электронный ресурс URL: <https://survinat.ru/2010/01/los/> (дата обращения: 03.04.2020).

высоким интеллектом – их поведение непредсказуемо, особенно в непривычной для них обстановке.

Большинство ДТП с участием животных происходит в темное время суток. При этом лоси чаще всего выходят на дорогу в предрассветное время и в течение одного-двух часов после заката. Именно в этот период водителям рекомендуется быть наиболее внимательными и снижать скорость¹³⁸.

По данным МИАС, в период с 2016 по 2019 год в темное время суток произошло в 4 раза больше¹³⁹ ДТП с животными, нежели в светлое время суток.

Максимальное количество аварий с дикими животными приходится на май-июнь, так как в этот период звери активно мигрируют, ищут новые места обитания¹⁴⁰. С конца августа до середины октября – так называемый период гона (период размножения, брачных игр)¹⁴¹, в это время также происходит активное передвижение лосей, возможны выходы животных на автомобильные дороги и в населенные пункты. В этот период они особенно опасны, и появление лосей на проезжей части абсолютно непредсказуемо.

Ниже приведена статистическая информация о ДТП в Российской Федерации с наездом на животных в 2016–2019 гг.¹⁴² с распределением по месяцам, благодаря которой наглядно видно, что наиболее активный выход животных на дорогу происходит именно в период сезонной миграции (рис. 1–4).

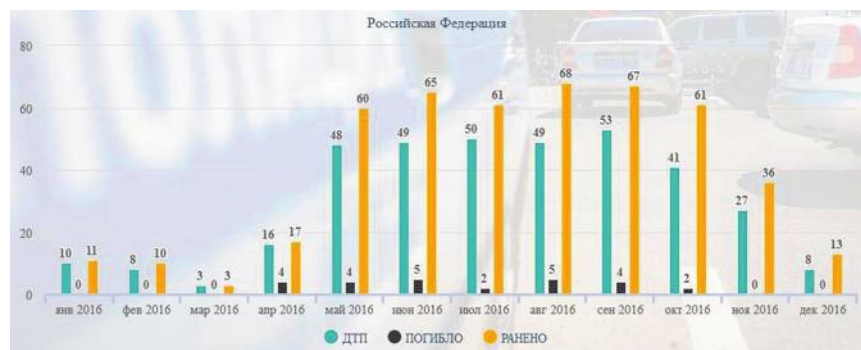


Рис. 1. ДТП с животными в Российской Федерации в 2016 году

¹³⁸ https://ohotnadzor.kirovreg.ru/press-center/news/about-the-accident-with-wild-zhivotnymi2/?sphrase_id=11889 (дата обращения: 03.04.2020).

¹³⁹ Сравнительный показатель «темное время суток» в данном случае включает в себя «Сумерки», «В темное время суток, освещение включено», «В темное время суток, освещение не включено», «В темное время суток, освещение отсутствует».

¹⁴⁰ <https://76.мвд.рф/news/item/2246111> (дата обращения: 03.04.2020).

¹⁴¹ <https://survinat.ru/2014/11/priznaki-losinogo-gona/> (дата обращения: 03.04.2020).

¹⁴² Сайт Госавтоинспекции «Показатели состояния безопасности дорожного движения», <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 03.04.2020).



Рис. 2. ДТП с животными в Российской Федерации в 2017 году



Рис. 3. ДТП с животными в Российской Федерации в 2018 году



Рис. 4. ДТП с животными в Российской Федерации в 2019 году

При столкновении с автомобилем центр тяжести туши сбитого лося будет располагаться выше капота, что увеличивает уровень опасности, так как есть большая вероятность, что такой объект пробьет лобовое стекло, влетев в салон. В шоковом состоянии зверь начинает биться в попытках выбраться и способен ногами и рогами нанести существенные травмы находящимся в машине людям¹⁴³.

Для информирования водителя о приближении к опасному участку дороги, движение по которому требует принятия мер, соответствующих обстановке, в соответствии с Правилами дорожного движения Российской Федерации¹⁴⁴ устанавливается предупредительный знак 1.27 «Дикие животные» (рис. 5), предупреждающий о том, что на участке дороги возможно появление диких животных (кабанов, оленей, лосей), столкновение с которыми представляет опасность. Знак 1.27 устанавливается обычно перед проходящими по территории заповедников, охотничьих и иных хозяйств и т.п. участками дорог, где возможно появление диких животных¹⁴⁵.

Согласно п. 1 Приложения 1 к ПДД РФ знак 1.27 «Дикие животные» вне населенных пунктов устанавливается на расстоянии 150–300 м, в населенных пунктах – на расстоянии 50–100 м до начала опасного участка¹⁴⁶.

В целях обеспечения защиты участников дорожного движения от столкновений с дикими животными и их последствий Федеральным дорожным агентством Министерства транспорта Российской Федерации¹⁴⁷ ведется постоянная работа по дополнительному обустройству автодорог защитными ограждениями (сетками, решетками), препятствующими



Рис. 5. Знак 1.27 «Дикие животные»

¹⁴³ <https://www.gismeteo.ru/news/auto/v-yaroslavskoj-oblasti-sostavili-kartu-dtp-s-uchastiem-losej/> (дата обращения: 03.04.2020).

¹⁴⁴ Далее – ПДД РФ.

¹⁴⁵ «Комментарий к Правилам дорожного движения Российской Федерации (утв. Постановлением Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090)» (постатейный) (Суняев Л.В., Унтерберг Е.С., Богатырев Д.Ю.) (Подготовлен для системы КонсультантПлюс, 2012). Суняев Л.В., Унтерберг Е.С., Богатырев Д.Ю. Комментарий к Правилам дорожного движения в Российской Федерации (утв. Постановлением Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090) (постатейный) // СПС КонсультантПлюс. 2012.

¹⁴⁶ Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 26.03.2020) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»).

¹⁴⁷ Далее – Росавтодор, агентство.

выходу диких животных на проезжую часть, а также биопереходами (или экодуками)¹⁴⁸.

По сообщению пресс-службы Росавтодора, в Вологодской, Ярославской и Костромской областях установили 68 км ограждений для недопущения выхода диких животных на проезжую часть.

Защитное ограждение установлено в полосе отвода с обеих сторон автомобильной дороги с организацией обозначенных мест перехода животных через дорогу.

Опыт применения таких конструкций положительный. Пример: участок трассы М-8 км 302 – км 318, где только в период с апреля по август 2019 года произошло пять аварий с участием диких животных. После установки оборудования ДТП прекратились – с сентября 2019 года по январь 2020 года здесь не зафиксировано ни одной подобной аварии¹⁴⁹.

Кроме того, интересным представляется опыт ФКУ Упрдор «Северо-Запад» по оснащению аварийно-опасного участка автодороги в Ленинградской области (с 219-го по 226-й км автодороги Р-21 «Кола» Санкт-Петербург – Петрозаводск – Мурманск – Печенега – граница с Королевством Норвегия) системой «электрический пастух».

Данная система представляет собой ограждения, препятствующие выходу диких животных на проезжую часть путем воздействия электрическим током слабой силы (12 вольт), напряжение линии не представляет угрозы для жизни человека и животных. Таким образом, пересечь оживленную трассу животные могут только в специально отведенном месте автодороги. Стоит отметить, что для привлечения внимания водителей на участке установлен знак оповещения о приближении к месту выхода животных на проезжую часть¹⁵⁰.

Опыт использования данной конструкции специалисты ФКУ «Севзапуправтодор» переняли у коллег из соседней Вологодской области, где система функционирует с 2014 года и обеспечивает отсутствие ДТП с дикими животными на участке установки¹⁵¹.

С целью выработки комплекса мер, необходимых для снижения количества ДТП с участием диких животных, подразделения Госавтоинспекции на региональном уровне на постоянной основе проводят анализ состояния

¹⁴⁸ Биопереход – искусственное сооружение, обеспечивающее безопасное пересечение животными объектов транспортной инфраструктуры (Биопереходы на объектах транспортной инфраструктуры. Правила проектирования. Первая редакция. – Москва: Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации, 2019 год).

¹⁴⁹ <https://rosavtodor.ru/press-center/news/306551> (дата обращения: 03.04.2020).

¹⁵⁰ <https://rosavtodor.ru/press-center/vesti-regionov/27728> (дата обращения: 03.04.2020).

¹⁵¹ См.: Электронный ресурс: https://volgda-oblast.ru/novosti/rabota_elektronnykh_pastukhov_priznana_effektivnoy/ (дата обращения: 03.04.2020).

аварийности на автомобильных дорогах, связанный с наездами транспортных средств на диких животных.

Кроме того, в целях профилактики подобных аварий в ряде регионов Российской Федерации (например, Ярославская¹⁵², Костромская¹⁵³, Кировская¹⁵⁴ области) на сайтах региональных Департаментов охраны окружающей среды и природопользования создаются специализированные информационные ресурсы¹⁵⁵ и интерактивные карты¹⁵⁶ (рис. 6–8) с указанием мест, где наиболее часто фиксировались ДТП с участием диких животных. Данные сведения помогут водителям визуально оценить наиболее вероятные места выхода животных на автомобильные дороги и в будущем быть предельно внимательными и осторожными при их проезде.

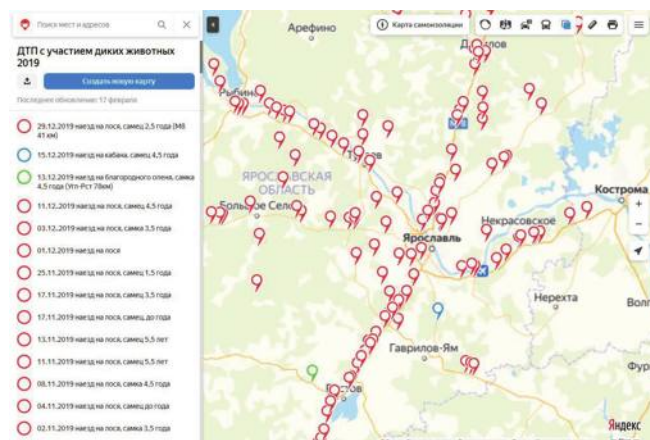


Рис. 6. Интерактивная карта Ярославской области с местами, где наиболее часто фиксировались ДТП с участием диких животных

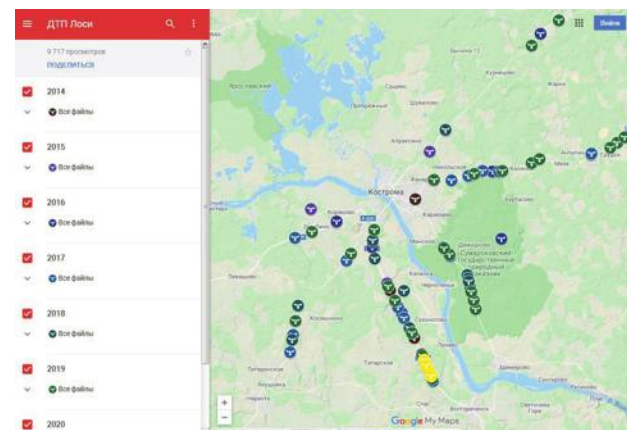


Рис. 7. Интерактивная карта Костромской области с местами, где наиболее часто фиксировались ДТП с участием диких животных

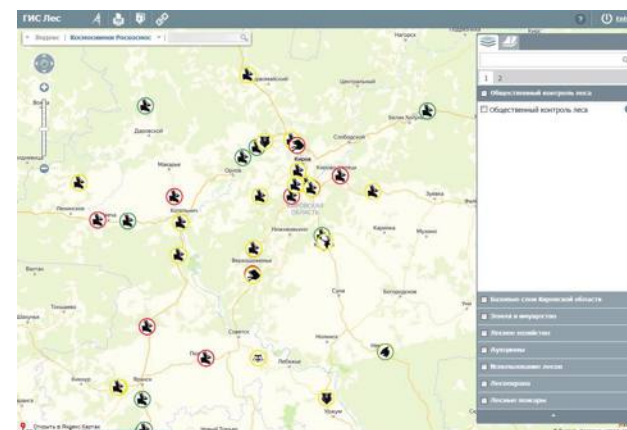


Рис. 8. Информационные слои, содержащие данные о зафиксированных случаях дорожно-транспортных происшествий в Кировской области с участием диких животных

¹⁵² См.: Электронный ресурс: <https://www.yarregion.ru/Pages/presscenter/news.aspx?newsID=16967> (дата обращения: 03.04.2020).

¹⁵³ См.: Электронный ресурс: <https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1FGc5mwr66ehrEdFhIbGt0XLamfZG7&ll=57.72261704491265%2C41.035413970703075&z=10> (дата обращения: 03.04.2020), <https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1FGc5mwr66ehrEdFhIbGt0XLamfZG7&ll=57.72261704491265%2C41.035413970703075&z=10> (дата обращения: 03.04.2020).

¹⁵⁴ См.: Электронный ресурс: <https://ohotnadzor.kirovreg.ru/press-center/news/conducted-a-seminar-on-the-prevention-of-road-accidents-involving-wild-animals-on-the-roads-of-the-k/>?phrase_id=11893 (дата обращения: 03.04.2020), <http://les.geokirov.ru/?lat=58.62467371647304&lon=50.152587890625&zoom=7&baselayer=1014161021&layers=1799> (дата обращения: 03.04.2020).

¹⁵⁵ См.: Электронный ресурс: <https://www.yarregion.ru/depts/doosp/Pages/Ostorojno-los.aspx> (дата обращения: 03.04.2020).

¹⁵⁶ См.: Электронный ресурс: <https://yandex.ru/maps/?ll=39.876765%2C57.672255&mode=usermaps&source=constructorLink&um=constructor%3A85d47d73e29fc0554b41d88048d864585f784c73aafd1587c2562e99cfcf&z=9> (дата обращения: 03.04.2020).

¹⁵⁷ См.: Электронный ресурс: <https://ohotdep.gov35.ru/vedomstvennaya-informatsiya/novosti/525/117763/> (дата обращения: 03.04.2020).

нительная работа с населением (прежде всего с водителями транспортных средств) о рисках столкновения с дикими животными и крайне негативных возможных последствиях таких столкновений¹⁵⁸.

Интересен зарубежный опыт профилактики ДТП с участием диких животных.

В Финляндии для предотвращения ДТП с дикими животными на рога оленей наносят краску со светоотражающими элементами, специально разработанную для животных¹⁵⁹.

Финские водители сами предупреждают друг друга о северных оленях через мобильное приложение Rogokello («Олений колокольчик»). Число аварий с появлением такой системы оповещения сократилось примерно на 25 %¹⁶⁰.

В Норвегии на стволы деревьев и столбы-ограждения наносят специальный спрей со специфическим запахом, отпугивающим диких животных¹⁶¹.

В Швеции фирма «Volvo Cars» разработала автомобильную систему с защитой от столкновения с движущимся объектом. Специальный радар отслеживает приближение животного и при угрозе столкновения помогает водителю затормозить.

В австралийском штате Тасмания, одном из лучших в стране по качеству дорог, ученые разработали виртуальные дорожные ограждения, состоящие из блоков сигнализации, расположенных на расстоянии 2,5 м от земли и издающих предупредительные шумовые и световые сигналы, отпугивающие животных. После внедрения системы количество ДТП со зверями сократилось на 50 %. Этот опыт взяла на вооружение и Великобритания¹⁶².

В США и Европе используют светоотражающие зеркала, в них попадает свет фар и отпугивает лосей, а также экодучки – специальные натуральные коридоры над проезжей частью, где растут трава и деревья, по которым животное может спокойно пересечь трассу.

Впервые экодучки были построены и введены в эксплуатацию во Франции в 50-х годах XX века. Затем технологию освоили в Швейцарии, Германии и других странах, а лидером в этом секторе считаются Нидерланды –

¹⁵⁸ См.: Электронный ресурс: https://ohotnadzor.kirovreg.ru/press-center/news/conducted-a-seminar-on-the-prevention-of-road-accidents-involving-wild-animals-on-the-roads-of-the-k/?phrase_id=11889 (дата обращения: 03.04.2020).

¹⁵⁹ См.: Электронный ресурс: https://www.1tv.ru/news/2014-11-30/30072-v_finlyandii_pridumali_sposob_kak_snizit_kolichestvo_aviarij_s_uchastiem_dikih_zverey (дата обращения: 03.04.2020).

¹⁶⁰ См.: Электронный ресурс: <https://press.lv/post/v-latvii-vse-bolshe-dtp-s-dikimi-zhivotnymi-kto-iz-nih-samyj-opasnyj/> (дата обращения: 03.04.2020).

¹⁶¹ См.: Электронный ресурс: <https://poisk-ru.ru/s63395t1.html> (дата обращения: 03.04.2020).

¹⁶² См.: Электронный ресурс: <https://press.lv/post/v-latvii-vse-bolshe-dtp-s-dikimi-zhivotnymi-kto-iz-nih-samyj-opasnyj/> (дата обращения: 03.04.2020).

здесь более 600 безопасных переходов для животных, в том числе самый длинный в мире экодучка длиной 800 м¹⁶³.

В России в настоящее время построены два экодучки.

Первый экодучка туннельного типа (Нарвинский автодорожный тоннель) был открыт в марте 2016 года в Приморском крае в национальном парке «Земля леопарда».

Данный экодучка построен для сохранения популяции дальневосточного леопарда, пути миграции которого пересекают трассу А-189 Раздольное – Хасан. Для строительства экодучки в сопке был прорыт автомобильный коридор, а сам перевал закрыт для движения транспортных средств. Строительство туннеля позволило значительно снизить угрозу для животных¹⁶⁴.

Второй экодучка мостового типа был открыт в сентябре 2016 года на 170-м километре федеральной трассы М-3 «Украина» в Калужской области (рис. 9).



Рис. 9. Экодучка на федеральной трассе М-3 «Украина» в Калужской области

Расположение на 170-м километре выбрано с учетом привычных путей и троп крупных животных, прежде всего лосей.

Благодаря экодучке и установке защитных направляющих ограждений аварийность с участием диких животных на этом участке дороги М-3 «Украина» снизилась до нуля¹⁶⁵.

Биопереходы призваны оградить автомобилистов от внезапных встреч с дикой природой, а животным позволить безопасно мигрировать.

¹⁶³ См.: Электронный ресурс: <https://www.oknamedia.ru/novosti/5-ekodukov-cherez-tskad-postroyat-v-moskovskoy-oblasti-50352> (дата обращения: 03.04.2020).

¹⁶⁴ См.: Электронный ресурс: <http://leopard-land.ru/news/5644> (дата обращения: 03.04.2020).

¹⁶⁵ См.: Электронный ресурс: <https://russianhighways.ru/press/news/47849/> (дата обращения: 03.04.2020).

С помощью экодюков ежегодно удается спасти жизни тысячам животных и избежать большого количества ДТП. Несмотря на то что в России только начали появляться биопереходы, эта тенденция дает положительные результаты и в перспективе поможет сохранить экологический баланс при строительстве автомобильных дорог¹⁶⁶.

Точной инструкции, позволяющей избежать ДТП с дикими животными, нет и никогда не будет, потому что спрогнозировать поведение дикого зверя невозможно. Однозначно можно сказать только то, что решение данной проблемы должно иметь комплексный характер.

Для снижения числа ДТП с дикими животными необходима слаженная работа заинтересованных служб по обустройству автомобильных дорог, установке предупреждающих знаков, ограждений, прокладке переходов и тоннелей для животных, оборудованию подкормочных площадок на безопасном расстоянии от дорог и т.п., с учетом сохранения жизни животных, их естественной среды обитания, а также сложившихся путей миграции.

Не менее важна и информационно-разъяснительная работа с водителями транспортных средств о рисках столкновения с дикими животными и крайне негативных возможных последствиях таких столкновений¹⁶⁷. Во избежание столкновения с животными водителю необходимо соблюдать правила дорожного движения, в том числе скоростной режим, обращать внимание на предупреждающие знаки, а также быть особенно внимательным и сосредоточенным в тех местах, где дорога проходит вдоль лесных массивов.

Список использованной литературы

1. Поргашников О.М., Антонов С.Н., Баканов К.С. и др. Выявление и доказывание сотрудниками Госавтоинспекции фактов управления транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии опьянения. Методические рекомендации / М., 2016. С. 56.
2. Баканов К.С. Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию / К.С. Баканов, В.Ф. Васюков // Уголовный процесс. 2016. № 6. С. 60–67.
3. Баканов К.С. Административно-правовой запрет на управление транспортным средством в состоянии опьянения: Автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. юрид. наук. М., 2018. С. 22.
4. Гордеева А.Д., Якимов А.Ю. Механизм реализации компетентными органами государств-участников СНГ и иных иностранных государств принципа взаимного признания

административной ответственности за нарушения в области дорожного движения // Административное право и процесс. 2018. № 2. С. 31–37.

5. Гордеева А.Д. Административные правонарушения и виды решений, подлежащие взаимному признанию и исполнению компетентными органами государств, ратифицировавших Конвенцию о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения // Административное право и процесс. 2019. № 1. С. 75–81.
6. Кондратьев В.Д., Щепкин А.В. Комплексное оценивание в области безопасности дорожного движения. М.: ИПУ РАН. 2002. С. 51.
7. Турищева А.А. О создании эффективной транспортной системы в Финляндии. Безопасность дорожного движения: сборник научных трудов, выпуск 18. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2019. С. 149–153.
8. Турищева А.А. Автоматический контроль скорости в Финляндии. Безопасность дорожного движения: сборник научных трудов, выпуск 17. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2018. С. 149–153.
9. СП «Биопереходы на объектах транспортной инфраструктуры. Правила проектирования» утвержден приказом Минстроя России от 16 декабря 2019 года. Документ вступает в силу спустя 6 месяцев после издания соответствующего приказа.
10. «Комментарий к Правилам дорожного движения в Российской Федерации (утв. Постановлением Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090)» (постатейный) (Суняев Л.В., Унтерберг Е.С., Богатырев Д.Ю.) (Подготовлен для системы КонсультантПлюс, 2012). Суняев Л.В., Унтерберг Е.С., Богатырев Д.Ю. Комментарий к Правилам дорожного движения в Российской Федерации (утв. Постановлением Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090) (постатейный) // СПС КонсультантПлюс. 2012.
11. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 26.03.2020) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»).
12. Биопереходы на объектах транспортной инфраструктуры. Правила проектирования. Первая редакция. – М.: Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации, 2019 год.

¹⁶⁶ См.: Электронный ресурс: <https://www.oknamedia.ru/novosti/5-ekodukov-cherez-tskadpostroyat-v-moskovskoy-oblasti-50352> (дата обращения: 03.04.2020).

¹⁶⁷ См.: Электронный ресурс: https://ohotnadzor.kirovreg.ru/press-center/news/conducted-a-seminar-on-the-prevention-of-road-accidents-involving-wild-animals-on-the-roads-of-the-k/?phrase_id=11889 (дата обращения: 03.04.2020).

А.А. Турищева,
старший научный сотрудник
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

ПОЛИТИКА США ПО ДОСТИЖЕНИЮ ПОКАЗАТЕЛЯ НУЛЕВОЙ СМЕРТНОСТИ В РЕЗУЛЬТАТЕ ДТП К 2050 ГОДУ

Аннотация

В статье на примере США рассмотрен ряд наиболее эффективных мер в области обеспечения безопасности дорожного движения, реализация которых с большой долей вероятности позволит достичь нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, транспортное средство, авария, показатель смертности, нулевая смертность.

По данным Всемирной организации здравоохранения¹⁶⁸, число погибших в мире в результате дорожно-транспортных происшествий¹⁶⁹ неуклонно растет, на дорогах ежегодно погибает 1,35 млн человек¹⁷⁰.

В этой связи 10 мая 2010 года Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций¹⁷¹ провозгласила 2011–2020 годы Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения¹⁷².

Одновременно в сентябре 2015 года главы государств, собравшиеся на Генеральной Ассамблее ООН, утвердили исторические Цели в области устойчивого развития. Цель 3.6¹⁷³ предполагает двукратное сокращение числа смертей и травм в результате ДТП во всем мире к 2020 году. Однако ряд международных экспертов в области обеспечения безопасности дорож-

ного движения указывают на то, что эти цели вряд ли будут достигнуты к сроку¹⁷⁴.

Соединенные Штаты Америки в данном вопросе не являются исключением¹⁷⁵. В течение последних нескольких десятилетий все важные показатели смертности на дорогах: общее число погибших, число на 100 тыс. человек населения, на количество пройденных миль – снижались, но в 2015 году эти тенденции начали меняться, а в 2016 году стали еще хуже, смертность на дорогах резко возросла.

Показатель смертности в США в результате ДТП в 2016 году составил 11,6 на 100 тыс. чел. населения, количество погибших – 37 461 человек, что на 5,6 % больше показателей 2015 года¹⁷⁶.

В 2017 году в США зарегистрировано незначительное снижение смертности на дорогах – на 1,8 % в годовом исчислении. Показатель смертности – 11,4, число погибших – 37 133¹⁷⁷.

В целом на душу населения показатели США менее эффективны, нежели во многих странах с высоким уровнем развития¹⁷⁸ (рис. 1).

США признают, что эффективная комплексная политика по обеспечению безопасности дорожного движения, включая законодательство и правоприменение, а также меры по увеличению количества пассажиров и водителей, использующих ремни безопасности, сокращению случаев управлением транспортным средством¹⁷⁹ в состоянии алкогольного опьянения, усовершенствованию ТС, в том числе использование подушек безопасно-

¹⁷⁴ Стокгольмская декларация, Третьей всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения: достижение глобальных целей к 2030 г. Стокгольм, 19–20 февраля 2020 г. [Электронный ресурс] URL: <https://www.roadssafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-russian.pdf>, 14-й ежегодный доклад по безопасности дорожного движения, июнь 2020, Европейский совет по безопасности дорожного движения (ETSC), <https://etsc.eu/14th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>.

¹⁷⁵ США – член ООН с 24 октября 1945 года, население в 2017 году – 325,7 млн чел., протяженность дорожно-транспортной сети в 2017 году – 6 703 479 км (городские дороги 29 %, сельские дороги 70 %, автомагистрали 1 %), количество зарегистрированных автомобилей в 2017 году – 290 млн (легковые автомобили 46 %, грузовые автомобили, включая внедорожники – 51 %, мототранспортные средства 3 %).

¹⁷⁶ Стратегический план на 2018–2022 гг. Министерства транспорта США [Электронный ресурс] URL: <https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/docs/mission/administrations/office-policy/304866/dot-strategic-planfy2018-2022508.pdf>.

¹⁷⁷ Годовой отчет по безопасности дорожного движения США 2019 IRTAD [Электронный ресурс] URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/united-states-road-safety.pdf>.

¹⁷⁸ Прохорова А.М., Гордеева А.Д., Кузнецова Н.М. и др. Информационный обзор «Современные зарубежные практики в области обеспечения безопасности дорожного движения», ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2019 г.

¹⁷⁹ Далее – ТС.

¹⁶⁸ Далее – ВОЗ.

¹⁶⁹ Далее – ДТП.

¹⁷⁰ Глобальный доклад о безопасности дорожного движения ВОЗ 2018. Данные за 2016 год [Электронный ресурс] URL: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/.

¹⁷¹ Далее – ООН.

¹⁷² Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей ООН 10 мая 2010 года. № 64/255. Повышение безопасности дорожного движения во всем мире [Электронный ресурс] URL: https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-ru.pdf.

¹⁷³ Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей ООН 25 сентября 2015 года. № 70/1. Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года [Электронный ресурс] URL: https://unctad.org/meetings/en/SessionalDocuments/ares70d1_ru.pdf.

сти и электронных систем безопасности, оказывают значительное влияние на снижение смертности на дорогах.

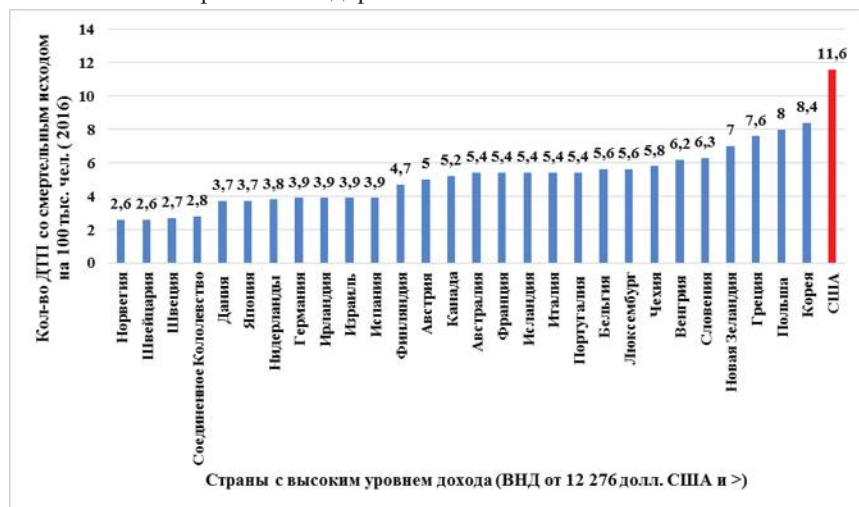


Рис. 1

В феврале 2018 года Министерство транспорта США (United States Department of Transportation, DOT) объявило о своем Стратегическом плане¹⁸⁰ на 2018–2022 годы¹⁸¹. Согласно Плану, главная стратегическая и организационная цель DOT – безопасность на транспорте, которую можно достигнуть путем комплексного подхода к осуществлению необходимых мер всеми заинтересованными организациями (федеральными, муниципальными и частными).

В качестве инструментов для повышения транспортной безопасности План предусматривает активную работу с изменением сознания общества в сторону безопасного поведения на дорогах, эффективный анализ данных по происшествиям для принятия дальнейших решений и предотвращения аналогичных случаев, использование мер, направленных на повышение безопасности на транспорте, внедрение новых автоматизированных систем безопасности ТС.

Тем не менее этих усилий недостаточно для эффективной борьбы с ростом смертности в результате ДТП.

¹⁸⁰ Далее – План.

¹⁸¹ Стратегический план на 2018–2022 гг. Министерства транспорта США [Электронный ресурс] URL: <https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/docs/mission/administrations/office-policy/304866/dot-strategic-planfy2018-2022508.pdf>.

Понимая и принимая это, США тем не менее поставили перед собой весьма амбициозные цели по достижению нулевой смертности к 2050 году, разработав подробный сценарий мер, изложенный исследователями RAND в отчете 2018 года¹⁸².

По данному сценарию смертность в результате ДТП может достичь минимального значения к 2050 году благодаря развитию передовых технологий, внедренных в транспортные средства, и изменению общественного сознания.

Передовые технологии помогут сократить 30-летний разрыв в показателях по снижению смертности на дорогах. Но при этом необходима политическая поддержка и активная реализация мероприятий, которые показали свою эффективность в снижении смертности.

Такие системы, как автоматическое экстренное торможение, контроль полосы движения, адаптивные фары и круиз-контроль, обнаружение слепых зон, внедренные в транспортные средства, могут сохранить до 10000 жизней в год.

Система блокировки автомобиля при обнаружении у водителя состояния алкогольного опьянения обеспечит сохранение более 7000 жизней ежегодно.

Американские исследователи не исключают появление на дорогах высокоавтоматизированных беспилотных транспортных средств к 2050 году. Беспилотники будут особенно актуальны для водителей с ограниченными физическими возможностями и пожилых людей. Переход на беспилотное управление грузовыми автомобилями и автобусами поможет сократить количество аварий из-за утомляемости водителя в результате длительных поездок.

Данные меры требуют времени, так как средний возраст автомобиля – 11,5 года, поэтому полное обновление автопарка займет несколько десятилетий.

Проектирование и строительство безопасных дорог – не менее важный фактор в борьбе за снижение смертности в результате автомобильных аварий. Основная цель к 2050 году – создать дороги, которые будут «прощать» человеческие ошибки и минимизировать последствия аварий.

В городах планируется реализовать такие меры, как снижение максимальной разрешенной скорости движения автомобилей до 25 миль/час (40,2 км/ч), установка камер контроля скорости, информирующих водителя о нарушениях в режиме реального времени, предоставление приоритета движения пешеходам за счет сокращения числа полос движения или

¹⁸² Отчет корпорации RAND «Дорога к нулю: достижение нулевой смертности на дорогах к 2050 году», Санга-Моника, Калифорния, 2018 [Электронный ресурс] URL: https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR2300/RR2333/RAND_RR2333.pdf.

их сужения, а также увеличения ширины тротуаров, внедрение функции автоматической подсветки пешеходного перехода в момент нахождения на нем человека, использование приподнятых пешеходных переходов, преобразование ландшафта города для улучшения видимости пешеходов и велосипедистов (изменение расположения полос, придорожного ландшафта, ликвидация мешающих обзору парковок), замена перекрестков на круговое движение, уменьшение радиуса поворота на перекрестках.

В некоторых городах США планируется полностью ликвидировать автомобильное движение в центре или запретить движение автомобилей по определенным дням в районах с наиболее загруженным трафиком.

В сельской местности предполагается использование на дорогах материала с повышенным коэффициентом трения для предотвращения заносов на поворотах и в других зонах с повышенным риском, устранение препятствий и установка ограждений вдоль обочин, смягчающих последствия столкновения, а также ограждений между полосами встречного движения для предотвращения лобовых столкновений, использование шумовых полос, организация тротуаров и велосипедных дорожек в тех местах, где они ранее не существовали.

Для того чтобы водитель успел снизить скорость при въезде в населенный пункт сельской местности, планируется обозначить его начало знаком или разноцветным пешеходным переходом для видимости с большого расстояния.

Не меньшее значение для снижения смертности на дорогах имеет скорость прибытия на место аварии служб медицинской и аварийной помощи, 20 % летальных исходов можно предотвратить при качественном лечении послеаварийных травм.

К 2050 году планируется повысить эффективность аварийно-спасательных служб с помощью автоматической связи автомобиля со службами спасения, по которой будет передаваться информация о типе автомобиля (бензиновый, гибридный, электрический) и характере аварии (сила удара, с кем или с чем столкнулся автомобиль, число людей). Кроме того, транспортное средство автоматически сможет предоставить оператору службы спасения важную медицинскую информацию, заранее прикрепленную его владельцем, для быстрой передачи медицинским службам (группа крови, аллергические реакции и хронические заболевания).

Данные меры в сочетании с автоматическим расчетом прогнозирования тяжести травм помогут службе спасения определить характер необходимой помощи, например, отправка вертолета на место аварии.

В сельской местности планируется установить на дорогах датчики движения, которые смогут отследить внезапную остановку транспортного

средства вследствие аварии и передать координаты происшествия в службу спасения. При этом на указанное место автоматически будут направлены беспилотные летательные аппараты (дроны), которые произведут видеосъемку места происшествия и передадут сведения в необходимые службы. Медицинская информация о пассажирах также будет автоматически передана с помощью специальных приложений. Эти меры уменьшат время реагирования служб спасения и ускорят оказание необходимой помощи.

Кроме того, планируется, что дроны смогут до приезда медицинской помощи доставить на удаленное место аварии экстренно необходимые лекарственные средства, дефибрилляторы и т.д., а телемедицинский мониторинг поможет людям на месте аварии оценить состояние пострадавших и правильно использовать медицинские приборы.

Также планируется, что врачи, направляющиеся к месту аварии на автомобиле, смогут быстрее прибывать на место происшествия благодаря технологии, которая позволит им самостоятельно изменять режим светофора в свою пользу. Одновременно большинство водителей транспортных средств, находящихся в данный момент на пути следования данного автомобиля скорой помощи, получат уведомление о его приближении до момента появления звука сирены.

Кроме того, транспортные средства будут перенаправляться через автомобильную систему GPS на другие улицы, чтобы уменьшить количество машин на пути следования скорой помощи.

Планируется, что к 2050 году в США в обеспечении безопасности дорожного движения наряду с государственными органами будут принимать активное участие коммерческие организации (производители автомобилей, фирмы, занимающиеся разработкой программного обеспечения и развитием новых технологий, страховые организации).

Фирмы-производители автомобилей должны будут в большей степени ориентироваться на разработку технологий безопасности, реклама автомобилей будет акцентировать внимание потребителей не на скорости и внешнем виде ТС, а на его безопасности.

Страховые компании со временем на добровольной основе изменят принцип своей работы, предоставляя значительные скидки автомобилям, оснащенным дополнительными пакетами безопасности.

Планируется, что в результате активных пропагандистских кампаний, в том числе в социальных сетях, существенно изменится отношение общественности к безопасности дорожного движения. Опасное вождение, превышение допустимых скоростных ограничений, вождение в состоянии алкогольного опьянения – все это сделает водителя изгоем в обществе.

Немаловажное значение имеет обучение детей правилам безопасности дорожного движения, начиная с детского сада.

Усложнится процедура получения водительских удостоверений на право управления транспортным средством, люди будут в меньшей степени использовать автомобиль для личных целей, отдавая предпочтение прогулкам пешком и езде на велосипеде (20 или даже 30 % населения).

По мнению американских исследователей, достигнуть показателя нулевой смертности на дорогах к 2050 году можно путем удвоения реализуемых на данный момент мер по обеспечению безопасности дорожного движения и оказанию медицинской помощи, ускорения внедрения передовых технологий, а также изменения личного и общественного сознания в сторону приоритета безопасности на дорогах.

Принимая во внимание тот факт, что в Российской Федерации¹⁸³ вопросы снижения смертности в результате ДТП также определены в качестве приоритетов социально-экономического развития в ряде стратегических и программных документов, в частности, в Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы¹⁸⁴ предусмотрено стремление к нулевому уровню смертности на дорогах к 2030 году¹⁸⁵, некоторые меры, освещенные в сценарии США по достижению нулевой смертности к 2050 году, могут быть весьма полезны для более глубокого и детального изучения с целью возможного применения на практике.

¹⁸¹ В США население на 1 января 2020 года составило 328 915 700 человек. Это более чем в два раза больше населения Российской Федерации (146 800 000). Плотность населения – 34 чел./км², в Российской Федерации – 8,57 чел./км², протяженность дорог США – 6 683 316 км, в Российской Федерации – 51 800 000 км.

Социальный риск (число погибших в ДТП на 100 тыс. населения) в Российской Федерации на 2016 год составлял 13,8 (число погибших – 20308), в 2017 году – 13 (число погибших – 19088).

¹⁸² Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы».

К 2024 году, согласно Стратегии, социальный риск в Российской Федерации должен быть снижен до 4 [Электронный ресурс] URL: <http://static.government.ru/media/files/g6BXGgDI4fCEiD4xDdJUwIxdPATBC12.pdf>.

¹⁸³ Подробнее см.: Баканов К.С. Административно-правовой запрет на управление транспортным средством в состоянии опьянения: Автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. юрид. наук. М., 2018. С. 22; Гордеева А.Д. Развитие международного сотрудничества в сфере привлечения к административной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения водителей, являющихся иностранными гражданами // Вестник Московского университета МВД России. 2019. № 1. С. 170–176; Гордеева А.Д., Якимов А.Ю. Недостатки Конвенции о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения и пути их устранения. Административное право и процесс. 2019. № 6. С. 74–82.

Список использованной литературы

1. Глобальный доклад о безопасности дорожного движения ВОЗ 2018. Данные за 2016 год [Электронный ресурс] URL: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/.
2. Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей ООН 10 мая 2010 года. № 64/255. Повышение безопасности дорожного движения во всем мире [Электронный ресурс] URL: https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-ru.pdf.
3. Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей ООН 25 сентября 2015 года. 70/1. Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года [Электронный ресурс] URL: https://unctad.org/meetings/en/SessionalDocuments/ares70d1_ru.pdf.
4. Стратегический план на 2018–2022 гг. Министерства транспорта США [Электронный ресурс] URL: <https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/docs/mission/administrations/office-policy/304866/dot-strategic-planfy2018-2022508.pdf>.
5. Годовой отчет по безопасности дорожного движения США 2019 IRTAD [Электронный ресурс] URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/united-states-road-safety.pdf>.
6. Стокгольмская декларация, Третья всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения: достижение глобальных целей к 2030 г. Стокгольм, 19–20 февраля 2020 г. [Электронный ресурс] URL: <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-russian.pdf>.
7. 14-й ежегодный доклад по безопасности дорожного движения, июнь 2020, Европейский совет по безопасности дорожного движения (ETSC) [Электронный ресурс] URL: <https://etsc.eu/14th-annual-road-safety-performance-index-pin-report>.
8. Прохорова А.М., Гордеева А.Д., Кузнецова Н.М. и др. Информационный обзор «Современные зарубежные практики в области обеспечения безопасности дорожного движения», ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2019 г.
9. Отчет корпорации RAND «Дорога к нулю: достижение нулевой смертности на дорогах к 2050 году», Санта-Моника, Калифорния, 2018 [Электронный ресурс] URL: https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR2300/RR2333/RAND_RR2333.pdf.
10. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2017 года. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2017.
11. Баканов К.С. Административно-правовой запрет на управление транспортным средством в состоянии опьянения: Автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. юрид. наук. М., 2018.
12. Гордеева А.Д. Развитие международного сотрудничества в сфере привлечения к административной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения водителей, являющихся иностранными гражданами // Вестник Московского университета МВД России. 2019. № 1.
13. Гордеева А.Д., Якимов А.Ю. Недостатки Конвенции о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения и пути их устранения. Административное право и процесс. 2019. № 6.

А.Р. Хакимзянов,
старший преподаватель кафедры специальных дисциплин
филиала ВИПК МВД России (г. Набережные Челны)

Р.Р. Искандро́ва,
доцент кафедры общеправовых дисциплин
филиала ВИПК МВД России (г. Набережные Челны),
кандидат педагогических наук

ОПЫТ ШВЕЦИИ ПО ПОВЫШЕНИЮ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация

В статье рассматривается положительный опыт Швеции в области обеспечения безопасности дорожного движения применительно к Российской Федерации.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, участники дорожного движения, травматизм, аварийность, профилактика, организация дорожного движения.

Уровень человеческих и материальных потерь от дорожно-транспортных происшествий в Российской Федерации достаточно высок и примерно в 4–5 раз превышает соответствующие показатели развитых стран. Несмотря на это, за последние восемь лет в условиях ежегодного возрастания автомобильного парка число погибших в ДТП сократилось более чем на треть (в 2012 году – 27991 человек, в 2019 году – 16981, что составило 39,39 %).

В майских указах Президента Российской Федерации от 2018 года определены национальные цели развития России на период до 2024 года, одной из которых является уменьшение смертности от дорожно-транспортных происшествий в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тысяч населения страны, а к 2030 году показатель смертности должен достичь нулевой отметки.

Многие эксперты и ученые утверждают, что данная цель достижима, но не в такие короткие сроки. Согласно данным Госавтоинспекции, в 2017 году в дорожно-транспортных происшествиях погибло 19088 человек, в 2018 году цифра сократилась до 18214 человек, а в 2019 году число погибших снизилось до 16981 человека¹⁸⁶, что составляет порядка 12 погибших на 100 тыс. населения страны. Для сравнения в 2018 году на территории

Европейского союза жертвами дорожно-транспортных происшествий стали 25100 человек при общей численности населения 512,4 млн человек¹⁸⁷, (5 человек на 100 тыс. населения).

Можно отметить, что динамика уровня смертности от дорожно-транспортных происшествий на территории Российской Федерации с 2017 года уверенно сокращается в среднем на 5–7 % в год. Однако, несмотря на положительные результаты, достичь обозначенной цели к 2024 году не представляется возможным.

В связи с вышесказанным считаем необходимым рассмотреть передовой опыт и практику ряда европейских стран по уменьшению числа смертности на дорогах, которые могут также быть имплементированы и реализованы в Российской Федерации.

Большинство успешных проектов на практике начинались с обширных исследований причин аварийности в стране. Так, в конце 20 в шведские исследователи выяснили, что около 25 % всех аварий в стране связаны с нахождением водителя в нетрезвом состоянии¹⁸⁸. Логично, что все дальнейшие меры были направлены в первую очередь на борьбу с вождением в состоянии алкогольного опьянения. В начале XXI в. в Швеции стали активно применять так называемые алкозамки для водителей, которые ранее были задержаны полицией за управление ТС в состоянии опьянения. В зависимости от общественной опасности совершенного правонарушения водитель может стать участником специальной программы сроком на 1 или 2 года, в рамках которой получит временное удостоверение с отметкой об обязательном наличии в ТС алкозамка. Такое устройство не позволяет завести двигатель автомобиля, если в крови водителя будет обнаружен алкоголь, а также сообщает о необходимости повторить проведение теста в сгенерированные случайным образом моменты времени. Кроме того, участникам данной программы необходимо регулярно отмечаться в шведских органах власти и предоставлять алкозамки для сбора и обработки данных.

Помимо внедрения технологических решений, шведским правительством проводилась активная работа по профилактике дорожно-транспортных происшествий среди населения. В результате у абсолютного большинства жителей страны сложилось устойчивое мнение: спиртные напитки и вождение автомобиля несовместимы.

Одним из основных положений системы «Vision Zero» является утверждение о том, что летальный исход в результате дорожно-транспортного происшествия недопустим. Vision Zero – это одновременно организация,

¹⁸⁷ Eurostat.

¹⁸⁸ См.: Электронный ресурс: <http://www.visionzeroinitiative.com>.

аналитическая платформа и общий подход к организации безопасного дорожного движения в целом. Согласно этой программе вина за совершенное дорожно-транспортное происшествие может возлагаться не только на водителя, но и на производителей автомобилей, а также на тех, кто проектирует и обслуживает дороги. Людям свойственно ошибаться, поэтому главная цель Vision Zero – минимизировать последствия таких ошибок.

Рассмотрим пример решения проблемы высокой смертности в результате лобовых столкновений в Швеции. Классический подход – в целях обеспечения высокого уровня безопасности строительство более широких автомагистралей с 3 или 4 полосами для движения в каждом направлении. Однако такое решение проблемы для Швеции выглядит экономически нецелесообразным, так как строительство автобанов требует существенных капитальных вложений, а загруженность таких дорог будет неполной ввиду относительно небольшого населения страны¹⁸⁹. В связи с этим правительство страны решило строить дороги типа «2+1», где в каждом направлении движения транспортных средств есть участки в несколько километров с дополнительной полосой движения, на которых водитель по мере необходимости может спокойно совершить опережение транспортных средств, движущихся с меньшей скоростью.

Для разделения противоположных потоков транспортных средств на таких автодорогах устанавливаются ограждения из металлических тросов. По заявлению специалистов по безопасности из транспортной администрации Швеции, такое приспособление способно плавно остановить автомобиль в случае потери контроля над управлением и одновременно выступить в роли дополнительных «ремней безопасности».¹⁹⁰

Активная превентивная и профилактическая работа, тщательное исследование дорожно-транспортных происшествий с летальным исходом, установка алкозамков, наличие перекрестков с круговым движением, строительство дорог по типу «2+1» – все это позволило Швеции создать одну из самых безопасных систем дорожного движения в мире. Так, за период 1997–2017 гг. число погибших в дорожно-транспортных происшествиях в этой стране сократилось в два раза. Для сравнения, в 2017 году в Швеции на дорогах погибло 25 человек на 1 млн населения страны¹⁹¹, тогда как в России этот показатель был равен 130 погибшим.¹⁹²

¹⁸⁹ Согласно статистическим данным, население страны составляет около 5,3 млн человек. Population, 2020-01-01. Statistics Norway (дата обращения: 27.02.2020) Электронный ресурс: <https://www.ssb.no/en/befolkning/statistikker/folkemengde/aar-per-1-januar> (дата обращения: 01.03.2020).

¹⁹⁰ ТК «Настоящее время» Электронный ресурс: <https://www.currenttime.tv/a/29325539.html>.

¹⁹¹ Eurostat.

¹⁹² Официальный сайт Госавтоинспекции <http://www.gibdd.ru>.

Другим ярким примером стремления к организации безопасного движения является Великобритания. В этой стране акцент делается на подготовке к участию в дорожном движении пешеходов и водителей. Прием экзаменов на получение права на управление транспортными средствами рассматривается как чрезвычайно ответственная, предельно строгая и продолжительная процедура¹⁹³.

Во Франции лица, желающие приобрести водительское удостоверение, в среднем сдают экзамены дважды, в Великобритании – трижды. При этом на первоначальном этапе выдается временное разрешение на право управления транспортным средством. В случае успешного прохождения испытательного срока постоянное водительское удостоверение выдается без дополнительного обучения. В 2018 году на дорогах Соединенного Королевства число погибших в результате дорожно-транспортных происшествий составило 28 человек на 1 млн населения¹⁹⁴.

В связи с этим у населения складывается чувство ответственного поведения в отношении всего, что касается дорожного движения. И неудача при сдаче экзаменов на получение права на управление транспортными средствами означает, что человек еще не готов к решению сложных ситуаций на дороге, но не свидетельствует о том, что он не способен управлять транспортным средством.

В Нидерландах знакомство с ролями пассажира, пешехода и водителя транспортного средства включены в учебный процесс. Такое воспитание участников дорожного движения помогает королевству, наряду с Великобританией, удерживать достаточно низкие показатели смертности на дорогах. В 10–14 лет дети знакомятся с ролью пешехода и пассажира, в 14–17 лет – с ролью пассажира и водителя, в 17–23 года – с ролью начинающего водителя¹⁹⁵. Стоит отметить, что эти программы учитывают уже имеющийся у детей опыт управления скутерами и велосипедами.

России определенно есть чему поучиться у указанных стран. Однако это следует делать с учетом менталитета Российской Федерации, обращая в первую очередь внимание на методологию, а не на конечный результат и готовую практику. Ведь Vision Zero – это система взглядов и принципов, которая помогает разработать меры по снижению смертности в дорожно-транспортных происшествиях, а не готовые решения, которые стоит

¹⁹³ Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: пособие для сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

¹⁹⁴ Европейский совет по безопасности дорожного движения (ETSC) Электронный ресурс: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_19_1990.

¹⁹⁵ SWOV, Leidschendam, the Netherlands, August 2012: Risky traffic behaviour among young adolescents.

impleментировать лишь потому, что в Швеции они работают. Возможно, решение проблемы лобовых столкновений путем строительства дорог по типу «2+1» подходит далеко не всем регионам России в связи с различием нагрузки на автомобильные дороги. В связи с этим наиболее эффективным было бы начать именно с адаптации методологии и глубокого анализа всей системы дорожного движения в целом и причин дорожно-транспортных происшествий с летальным исходом в частности.

Такой подход позволит в долгосрочной перспективе не только снизить уровень смертности на дорогах, но и улучшить общее состояние транспортной системы России. Имея собственную методологию, отражающую особенности страны, государство получит возможность эффективно перенимать и качественно имплементировать передовые идеи в области обеспечения безопасного дорожного движения других стран.

Список использованной литературы

1. О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года [Электронный ресурс]: Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204. // Доступ из справочно-правовой системы «Гарант» (дата обращения: 01.03.2020).
2. С.Н. Дмитриев. Проблемы организации дорожно-патрульной службы. – М.: Спарк, 2002. – 304 с.
3. Европейский совет по безопасности дорожного движения (ETSC). https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_19_1990 (дата обращения: 01.03.2020).
4. Официальный сайт Госавтоинспекции <http://www.gibdd.ru> (дата обращения: 01.03.2020).

УДК 342.951:351.82

Е.А. Чеченева,
заместитель начальника отдела ОАР
и ПБДД УГИБДД УМВД России
по Белгородской области

ОБ ОПЫТЕ ПОДГОТОВКИ ТЬЮТОРОВ ПО ОБУЧЕНИЮ И ПЕРЕПОДГОТОВКЕ СПЕЦИАЛИСТОВ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ОБУЧЕНИЕ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ ПРАВИЛАМ БЕЗОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ НА ДОРОГАХ

Аннотация

Статья отражает опыт организации и проведения научно-практического семинара «Прогноз рисков, сдерживающих решение задач федерального проекта «Безопасность дорожного движения», проведенного с участием представителей территориальных органов управления образованием, методистов и педагогов-организаторов по обучению несовершеннолетних правилам безопасного поведения на дорогах, раскрывает формы межведомственного взаимодействия в создании безопасных условий для юных участников дорожного движения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, семинар, несовершеннолетние, дети, юные инспекторы движения, правила дорожного движения, безопасность, обучение, образование, тьюторы.

По итогам 2019 года на территории Белгородской области с участием детей и подростков в возрасте до 16 лет зарегистрировано 138 дорожно-транспортных происшествий¹⁹⁶ (+21,1 %), в которых 7 (+600,0 %) несовершеннолетних погибли, 147 (+21,5 %) получили травмы различной степени тяжести. По собственной неосторожности в 30 ДТП (+3,4 %) погибли 4 ребенка (2018 г. – 0) и 26 (-10,3 %) получили ранения, что негативно характеризует проводимую работу специалистов, осуществляющих обучение и подготовку детей-участников дорожного движения.

В ходе изучения практической деятельности, в том числе взаимодействия и использования методических материалов, можно предположить, что подготовка и переподготовка педагогических кадров, осуществляющих образовательные функции в области обучения детей правилам безопасного

¹⁹⁶ Далее – ДТП.

поведения на дорогах (преподаватели ОБЖ, классные руководители, кураторы направлений ЮИД, ЮАШ, профильного кадетского движения), на сегодняшний день носит формальный характер.

Например, в Белгородской области повышение квалификации педагогических кадров в Белгородском институте развития образования по теме обеспечения дорожной безопасности детей и подростков проходят только преподаватели ОБЖ, а наполняемость вебинаров, семинаров и курсов тематическими часами невероятно мала (примерно 4 из 107 часов и 2 из 54).

В этом году управлением ГИБДД УМВД России по Белгородской области предпринята попытка повышения качества образования специалистов-практиков, осуществляющих образовательную деятельность в рассматриваемой области.

По согласованию с Департаментом кадров МВД РФ в январе текущего года в целях реализации дополнительных тематических курсов организован научно-практический семинар по подготовке тьюторов из числа педагогов-практиков. Научно-практический семинар с участием преподавателей-методистов образовательных организаций региона и сотрудников ГИБДД состоялся в Белгородском юридическом институте МВД России при участии профессорско-преподавательского состава вуза. В семинаре приняли участие 75 человек.

Интересные авторские разработки уроков и внеклассных мероприятий представили участникам приглашенные специалисты: доцент кафедры уголовного права Санкт-Петербургского университета МВД России кандидат педагогических наук, доцент полковник полиции А.В. Вашкевич и руководитель отдела развития компании, специализирующейся на производстве и реализации световозвращающих элементов, М.С. Павлова. Кроме того, были рассмотрены лучшие региональные практики педагогов.

Особого внимания заслуживает опыт, представленный полковником полиции А.В. Вашкевич по теме «Горизонты и риски развития движения ЮИД в условиях системных изменений и цифровизации образования». Здесь обращает на себя внимание погружение педагогической аудитории в проблематику «детской» составляющей аварийности. Через знакомство с нормативно-правовыми документами в области дорожного движения специалист рассматривал задачи, направленные не только на воспитание поколения активных и ответственных граждан, но и личностей, ориентированных на рациональное отношение с дорожно-транспортной средой. Основной посыл – это роль образования детей безопасному участию в дорожном движении посредством использования новых форм и инструментов образования школьников.

Основные документы, с которыми были ознакомлены слушатели, – Стратегия безопасности дорожного движения [1], Указ Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 [5], Федеральный проект «Безопасность дорожного движения» [6]. Совместно с аудиторией обсуждался комплекс образовательных и воспитательных мер по созданию условий для вовлечения молодежи в профилактическую работу, в том числе через отряды ЮИД, детско-юношеские автошколы, картинг-клубы и другие объединения.

Для реализации программы переподготовки педагогов на районном уровне А.В. Вашкевич предлагает задействовать возможности региональных, муниципальных, районных органов управления образованием при участии Госавтоинспекции, а также использовать базу институтов повышения квалификации педагогических работников, городских и районных методических центров, методической службы организаций дополнительного образования (домов и дворцов творчества детей, юношеских автошкол, автогородков и пр.).

Говоря о перспективе развития ЮИД, А.В. Вашкевич предложила педагогам-практикам совместно оценить условия возникновения движения, формы и методы работы педагогов и сотрудников, ответственных за безопасность дорожного движения, а рассматривая требования к обеспечению качественной работы с отрядами ЮИД, автор лекции обращалась к законодательству, устанавливающему требования к компетенциям, правам, обязанностям и ответственности образовательных организаций.

Так, в соответствии со ст. 28 Федерального закона от 29.12.2012 № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» [2] образовательная организация должна совершенствовать методы обучения и воспитания, использовать образовательные технологии, электронное обучение, обеспечивать проведение самообследования, функционирование внутренней системы оценки качества образования. Данные критерии возможны для предметного обучения правилам безопасного участия в дорожном движении, а также необходимы для развития движения ЮИД.

С учетом того, что на сегодняшний день отсутствует система, мотивирующая педагогов к сопровождению деятельности отрядов ЮИД, а для выделения среди педагогов человека, неравнодушного и полного идей, обладающего знанием правил дорожного движения, необходимо приложить немало усилий, автор лекции представила схему подготовительной работы и подбора педагогических кадров.

Важно, чтобы работа с отрядами ЮИД не навязывалась в приказном порядке, как это часто делается, а была основана на внутренней мотивации педагогов и желании осуществлять ее с подростками.

Особый интерес присутствующих вызвали новые инструменты для мотивации обучающихся к изучению правил дорожного движения и участию в движении ЮИД.

А.В. Вашкевич рассказала о технологии веб-квеста как инструменте привития навыков безопасного поведения на дороге юным пешеходам, представила несколько тестовых заданий. Квест предполагает считывание QR-кода при помощи бесплатной программы, устанавливаемой на планшет или смартфон. Распечатанные картинки с QR-кодами должны размещаться в ключевых местах безопасного маршрута движения детей. Лектор предложила задействовать рекреационные зоны образовательного учреждения, а также школьную территорию и безопасные маршруты школьников.

В современном мире мобильные телефоны имеют практически все (обучающиеся, педагоги и др.), что позволяет широко использовать возможности сотовой связи в практической деятельности. С использованием мобильных устройств можно также проводить онлайн-опросы обучающихся по безопасности дорожного движения. Таким образом, QR-коды являются современным информационным средством, которое доступно для эффективного использования при обучении детей и подростков правилам дорожного движения.

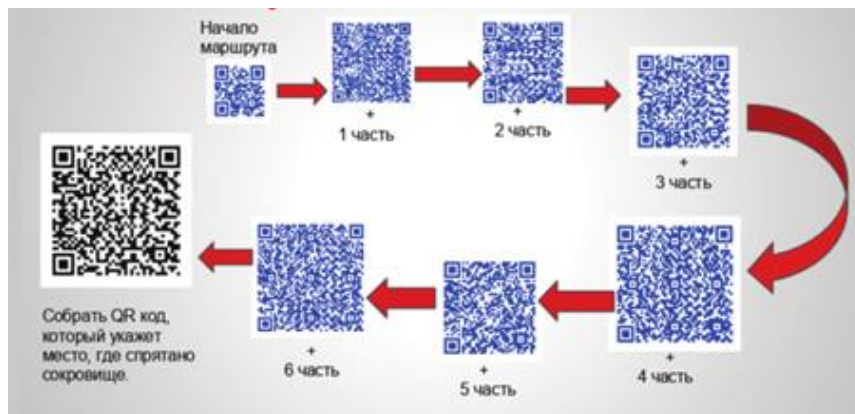


Рис. 1. Примерная схема маршрута Квеста

Отдельно рассмотрен федеральный проект «Цифровая образовательная среда» (1 января 2019 г. – 31 декабря 2024 г.), действующий в рамках национального проекта «Образование» (утв. президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам (протокол от 24 декабря 2018 г. № 16)).

В рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие образования» 2 декабря 2019 г. был подписан Приказ Министерства просвещения РФ № 649 «Об утверждении Целевой модели цифровой образовательной среды» [3]. Принятые документы направлены на обеспечение предоставления равного доступа обучающимся к цифровой образовательной среде по освоению образовательных программ.

В этой модели есть место для ЮИД (построению индивидуального учебного плана, осуществлению мониторинга освоения образовательных программ с использованием средств обучения и воспитания, представленных в электронном виде, в том числе электронных образовательных и информационных ресурсов, средств определения уровня знаний и оценки компетенций, а также иных объектов, необходимых для образовательной деятельности в цифровой образовательной среде, объективному оцениванию знаний, умений, навыков и достижений обучающихся), а также внедрению новых методов обучения и воспитания, образовательных технологий, обеспечивающих мотивацию к обучению и вовлеченность детей и подростков в образовательный процесс. QR-код направляет команду сразу на нужную Google-форму, и участники отвечают на вопросы.

Мероприятия в формате игры – это самая свободная, естественная форма погружения обучающегося в реальную (или воображаемую) действительность с целью ее изучения, проявления собственного «Я», творчества, активности, самостоятельности, самореализации.

Предлагаемые А.В. Вашкевич сценарии охватывают все модули тематических планов и рекомендуются для использования при подготовке и проведении занятия как в полном объеме, так и фрагментарно (при формировании авторских методик и разработок).

С целью наиболее эффективной подачи материала и формирования комплексного представления обучающихся о рассматриваемой проблеме при составлении сценариев автор лекции использовала принцип метапредметных связей. Так, например, на занятиях, основная тема которых «История ПДД», ребенок, знакомясь с историческими событиями, параллельно должен усвоить понятия «дорога», «транспортное средство», «участник дорожного движения», а также принять и осознать необходимость соблюдения соответствующих законов.

Допуская творческий подход педагога к организации занятия, необходимо учитывать, что используемые методы, приемы и сюжетные обороты занятий должны содержать информацию, соответствующую действующим правилам дорожного движения.

Сегодня состояние аварийности с участием детей требует постоянного поиска новых форм работы как на федеральном, так и на региональном

уровне. В рамках проекта «Безопасность дорожного движения» проблема повышения безопасности детей в процессе участия в дорожном движении объединяет Госавтоинспекцию, систему образования и здравоохранения, широкую общественность. И здесь, следует признать, наиболее продуктивным решением этой проблемы является совместная работа всех заинтересованных сторон, формирование единой межведомственной политики в вопросах безопасности дорожного движения, повышение эффективности надзорной деятельности Госавтоинспекции и, что важно, качества обучения детей основам правил дорожного движения.

Особое место в этой работе отведено общеобразовательным организациям, где происходит не только обучение детей-участников дорожного движения, но и ознакомление родителей с вопросами использования детских удерживающих устройств, световозвращающих элементов, планирования безопасных пешеходных маршрутов, правилами (особенностями) передвижения детей на велосипедах, самокатах, гироскутерах и т.д., вовлечение их в мероприятия по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Мотивируя школьников к изучению правил безопасного поведения на дороге с учетом влияния на этот процесс используемых приемов, методов и технологий обучения, их соответствия возрастным особенностям обучающихся, мы имеем возможность приблизиться к решению проблемы детского дорожно-транспортного травматизма.

В феврале-марте 2020 года в 22 муниципальных районах и городских округах области с участием тьюторов организованы дополнительные курсы для классных руководителей, что свидетельствует о развитии системы подготовки и переподготовки педагогических кадров в регионе.

Список использованной литературы

1. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р.
2. Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации» от 29.12.2012 № 273-ФЗ.
3. Приказ Министерства просвещения РФ «Об утверждении Целевой модели цифровой образовательной среды» от 02.12.2019 № 649.
4. Электронный ресурс URL: <https://www.stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 18.03.2020).
5. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196-ФЗ.
6. Указ Президента Российской Федерации «О национальных задачах и стратегических целях развития Российской Федерации на период до 2024 года» от 7 мая 2018 г. № 204.
7. Паспорт федерального проекта «Безопасность дорожного движения», утвержденный протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту «Безопасные качественные дороги» от 20.12.2018 № 4.
8. Некоторые особенности развития жизненного опыта ребенка в области безопасности дорожного движения (педагогические аспекты). Вашкевич А.В., Смородина В.А., Никишкин А.В. Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние проблемы, пути совершенствования 2019. № 1(2). С. 107–111.

УДК 656.1

Н.Г. Шешера,
старший преподаватель кафедры ИиТО ОВД
Дальневосточного юридического института МВД России,
кандидат технических наук

АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОПИТАНИЯ ДЛЯ СВЕТОФОРНЫХ ОБЪЕКТОВ

Аннотация

Практика применения светофорных объектов для упорядочивания дорожного движения положительно влияет на транспортную безопасность. Число регулируемых перекрестков с каждым днем увеличивается. Но на сегодняшний день применяемые на дорогах России светофоры несовершенны. Их зависимость от городских электросетей делает уязвимой всю транспортную систему, в связи с чем для светофоров необходим альтернативный, автономный источник питания.

Ключевые слова: светофорный объект, безопасность дорожного движения, транспортные и пешеходные потоки, участники дорожного движения, энергопитание, ветрогенератор, солнечная энергосистема, нагрузка.

Характерным признаком современного города являются транспортные потоки, перегружающие перекрестки и улицы, что ведет к загрязнению воздуха отработавшими газами, нарушению полотна проезжей части дорог и дорожно-транспортным происшествиям¹⁹⁷ [1].

Для рационального распределения транспортных и пешеходных потоков во времени необходимо устраивать светофорное регулирование на каждом пересечении проезжих частей с высокой интенсивностью, обеспечивая таким образом безопасность дорожного движения, которая по затратам на электроэнергию обходится казне города очень дорого.

Так как основным потребителем энергии в светофоре являются источники света, в настоящее время лампы накаливания активно заменяют на светодиоды. Появились светодиодные светофорные блоки и дорожные светофоры на их основе с пониженным энергопотреблением (энергосберегающие). Применение данных устройств позволяет существенно снизить энергопотребление (в 2,5–3,5 раза по сравнению с существующими светодиодными аналогами), что снижает эксплуатационные затраты на обслуживание светофорных объектов [1].

¹⁹⁷ Далее – ДТП.

Устройства предназначены для работы с современными типами контроллеров: КС-2408 (г. Томск), ДК «Такт» (г. Йошкар-Ола), УПУ-ТП (г. Пенза), КДУ-31М и ДКП2.2 (г. Екатеринбург).

Светодиодные светофорные излучатели являются законченными изделиями. Конструкция излучателей позволяет монтировать их в штатный корпус светофора на посадочные места линзового комплекта.

Внедрение в систему светофорного регулирования экономичных элементов нагрузки на электросеть дает возможность применять альтернативные, экологически чистые источники питания.

Современная промышленность предлагает различные варианты установок, вырабатывающих электричество с помощью солнечных батарей и ветрогенераторов. Выбор этот принципиален и в каждом случае зависит от множества факторов [2].

Солнечные батареи обладают длительным сроком службы. Популярные производители фотоэлектрических солнечных модулей предоставляют гарантию на брак своей продукции до 10 лет (+25 лет гарантия на выработку). Без чрезвычайных происшествий солнечная электростанция будет стабильно работать десятилетиями, несмотря на непогоду и колебания температур. Так как солнечные модули не имеют подвижных частей и сложных электросистем, они не нуждаются в частом обслуживании. Достаточно периодически осматривать модуль, очищать его поверхность от крупного мусора, следить за состоянием электропроводки. Солнечные батареи крепятся на любой плоской поверхности с помощью обычных крепежных элементов.

В то же время наряду с преимуществами солнечных батарей существует ряд особенностей, которые необходимо учитывать при проектировании светофорных объектов. Солнечные энергосистемы¹⁹⁸ работают на солнечной радиации, значение которой значительно изменяется в зависимости от погоды, времени суток и года. По сравнению с летним периодом зимой производительность батарей падает в среднем в 4–5 раз. В плохую погоду показатель производительности фотоэлектрических панелей может упасть до 20 %. Но этот недостаток можно нивелировать, если укомплектовать СЭС аккумуляторами повышенной емкости, которые будут накапливать электроэнергию на случай непогоды, и устройством дополнительного источника электроэнергии.

Для обеспечения безопасности дорожного движения необходима стабильная работа светофорного объекта. Прекращение разделения транспортных и пешеходных потоков во времени, даже на короткий промежуток, может вызвать множество конфликтных ситуаций среди участников дорож-

ного движения, результатом которых будут заторы и ДТП, в том числе с необратимыми последствиями. Поэтому, учитывая важность бесперебойного функционирования светофорного объекта, в условиях снижения энергетических затрат и рисков, рекомендуется дополнительно к СЭС использовать ветроэлектростанции.

Ветер мало зависит от времени суток и года, возникает в любой части материка, что дает возможность человеку воспользоваться этой силой природы в своих целях. Современные ветряные генераторы активны даже при слабых ветрах и обладают большой производительностью. Такие установки экономически выгодно устанавливать в той местности, где преобладают ветра. В основном это большие открытые пространства: вершины и склоны невысоких гор, прибрежные зоны рек и морей, степи, пустыни.

К недостаткам ветряных электроустановок можно отнести:

- высокую стоимость монтажа. Обычно генератор приходится устанавливать на опоре (более 20 м), чтобы повысить производительность. Это обстоятельство влияет на продолжительность окупаемости электроустановки;
- небольшой КПД установки. Например, номинальной мощности ветрогенератора в 10 кВт получится добиться при условии, что ветер дует со скоростью 10 м/ч. Но такие ветра в большинстве регионов бывают нечасто. Поэтому ветрогенератор обычно работает при ветре 2–4 м/с и выдает объем электричества меньше номинального значения;
- небольшой срок эксплуатации. Большинство простых моделей приходится ремонтировать 1 раз в 2–3 года;
- периодическое техобслуживание;
- замерзание смазки в холодное время года;
- шум. Низкочастотный инфразвук отрицательно влияет на самочувствие человека и животных (этот недостаток актуален по отношению к большим промышленным моделям ветрогенераторов).

Для обеспечения стабильного функционирования светофорных объектов нельзя ограничиваться только альтернативными источниками энергии, должна быть возможность подключения к традиционным в случае сбоя первых.

В 2012 году инженеры компания SolarMill разработали гибридную солнечную электростанцию. В системе электропитания появился инвертор, благодаря чему энергия может подаваться потребителям от городской сети в случае, если солнечная батарея перестает справляться с нагрузкой.

Для продления функциональных возможностей светофорного объекта на альтернативном источнике энергии необходимо использовать солнечные батареи, ветрогенераторы и городские сети, отдавая преимущество двум

¹⁹⁸ Далее – СЭС.

первым при помощи инвертора. Это решение позволяет перекрыть недостаток всех источников питания (рис. 1).

За способ и подачу питания трех источников электроэнергии (солнечной батареи, ветрогенератора, городской сети) отвечает инвертор (рис. 1), обеспечивая переход от одного источника к другому таким образом, чтобы потребитель не испытывал нехватку электроэнергии и перебои с ее подачей.

Для минимизации потерь электроэнергии аккумуляторных батарей от снижения емкости в результате перепада температур окружающей среды рекомендуется размещать их под землей, ниже глубины промерзания грунта (2 м).

Описываемая гибридная схема не новая, но в России она не нашла широкого применения для светофорных объектов. Решая вопросы организации и безопасности дорожного движения, мы приходим к выводу о необходимости разделения транспортных и пешеходных потоков во времени с помощью светофоров, особенно в пределах перекрестка. Но их количество вполне обоснованно ограничивается, в том числе финансовыми затратами на электроэнергию. Альтернативные источники позволяют не только разгрузить городскую сеть, но и являются экологически чистым производителем электроэнергии. Применение гибридных схем электропитания позволит увеличить количество светофорных объектов.



Рис. 1. Гибридная электростанция

Необходимость придать ключевым транспортным узлам управления некоторую автономность в жизнеобеспечении обусловлена их важностью. В случае возникновения чрезвычайных ситуаций (наводнения, пожара, землетрясения и т.п.) при организации эвакуационных действий положение может усугубить обесточивание населенного пункта в результате поражения ключевых узлов энергопитания. Альтернативные источники энергии в этом случае позволят светофорным объектам функционировать в автоматическом режиме, упорядочивая транспортные и пешеходные потоки при организации эвакуационных действий.

Список использованной литературы

1. Стратегия развития использования интеллектуальных транспортных систем в управлении городским движением / И.Н. Пугачев, С.М. Бурков, Г.Я. Маркелов, А.В. Олейник; под ред. С.М. Буркова. – Хабаровск: Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2013. – 141 с.
2. Едалов В.Ф. Состояние и перспективы развития АСУДД г. Пензы // Информационный бюллетень НИЦ ГИБДД МВД России. Выпуск № 37. М., 2007.

СОДЕРЖАНИЕ

Якимов А.Ю. Систематизация совокупности ограничений, связанных с участием в дорожном движении некоторых разновидностей транспортных средств	3
Якимов А.Ю. Требования, предъявляемые к некоторым разновидностям транспортных средств	14
Абакумов К.П., Тарасенков Д.А. Использование средств авиации в целях осуществления надзора за дорожным движением	24
Агеев М.А. Влияние стоящих транспортных средств в непосредственной близости от нерегулируемых пешеходных переходов на безопасность дорожного движения	30
Агеев М.А. Эксплуатация транспортных средств с нечитаемыми государственными регистрационными знаками: проблемы привлечения к ответственности и пути решения	38
Амелин Н.В. Совершенствование допуска к управлению мототранспортными средствами	44
Амирова Д.К., Никифоров Ю.А. К вопросу о юридической целесообразности применения конфискации имущества в качестве иной меры уголовно-правового характера за совершение преступлений, предусмотренных ст. 264–264 ¹ УК РФ	49
Антонов С.Н., Дымберов А.Д., Молчанов П.В., Шестериков Н.А. Некоторые вопросы оптимизации административно-юрисдикционной деятельности Госавтоинспекции в части процессуального оформления нарушений в области дорожного движения	54
Василенко Г.Н. К вопросу о возможностях применения отдельных положений Кодекса города Москвы об административных правонарушениях в условиях режима повышенной готовности	60
Гавренков В.В. Некоторые меры, принимаемые Швецией для предупреждения причин возникновения ДТП и снижения тяжести их последствий	63
Горячева Е.В. Реализация мероприятий федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» в 2013–2019 годах в части МЧС России	71
Душенкин Р.О., Бондаренко А.Е. Требования в области обеспечения безопасности дорожного движения при размещении и эксплуатации объектов дорожного сервиса	76
Зубрицкий С.Г., Тупицын И.И. Основы программно-целевого подхода в оценке надежности транспортных средств в эксплуатации	84
Капитанов В.Т., Моница О.Ю. Прогнозная оценка значения числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях в Российской Федерации в 2020 году	89

Капустин А.В., Князев В.С. Совершенствование нормативно-правовой базы в целях повышения безопасности дорожного движения при перевозках пассажиров автомобильным транспортом	93
Капустин А.В., Князев В.С., Михайлов М.Г. Вопросы совершенствования нормативно-правовой базы в целях повышения безопасности дорожного движения при осуществлении перевозок пассажиров легковым такси	99
Карданов А.А. Опыт создания трассовой службы центра медицины катастроф и его влияние на госпитальную летальность пострадавших в ДТП (на примере Кабардино-Балкарской Республики)	105
Кириллов К.А. Совершенствование контроля за конструкцией и техническим состоянием автотранспортных средств, находящихся в эксплуатации	111
Козун А.В., Щеглов А.И. Латентность административных правонарушений в области дорожного движения, фиксируемых комплексами автоматической фиксации нарушения правил дорожного движения: формы, причины и пути их решения	117
Котельникова Е.В. О некоторых аспектах влияния социальной рекламы по безопасности дорожного движения на участников дорожного движения	123
Кочетова Т.В., Погодина А.В., Харченко М.А. Опыт международного сотрудничества в проведении психологического исследования структуры рискованного дорожного поведения водителей	129
Кузнецова Н.М., Казанова Л.А. Психолингвистические особенности разработки социальной рекламы по безопасности дорожного движения	135
Кузьмин О.Н., Дедюлин Е.В. О национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги», изменениях и закономерностях основных показателей дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации в 2015–2019 годах	140
Мальцева О.А., Макарова В.Р. Факторы, затрудняющие успешность тактико-специальной подготовки сотрудников Госавтоинспекции	151
Медведев В.А., Князева А.Е. Развитие и внедрение автоматических средств технического контроля как элемент тенденции к увеличению количества нарушений в сфере дорожного движения	156
Мишууров Р.С. Системный подход к вопросу совершенствования условий допуска водителей к управлению транспортным средством	160
Моргунова В.А., Бондарь Е.О. Проблемы города Москвы в области дорожного движения	167
Поздняков Н.А. Межведомственное взаимодействие как один из основных аспектов безопасности дорожного движения	172
Расторгуев В.Л. Зарубежный опыт обеспечения безопасности дорожного движения (на примере Соединенных Штатов Америки)	177

Степанова С.В. О некоторых вопросах обеспечения безопасности дорожного движения в Китайской Народной Республике	184
Сторожев С.А., Логинов В.Ю., Горбунов Д.А. Эффективность мероприятий по инженерному обустройству и модернизации автомобильных дорог, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения и выполненных в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»	189
Сторожев С.А., Логинов В.Ю., Горбунов Д.А. Унификация дорожных знаков, применяемых в странах-участницах Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года	199
Турищева А.А. О предупреждении дорожно-транспортных происшествий с участием диких животных в Российской Федерации	208
Турищева А.А. Политика США по достижению показателя нулевой смертности в результате ДТП к 2050 году	220
Хакимзянов А.Р., Искандрова Р.Р. Опыт Швеции по повышению уровня безопасности дорожного движения	228
Чеченева Е.А. Об опыте подготовки тьюторов по обучению и переподготовке специалистов, осуществляющих обучение несовершеннолетних правилам безопасного поведения на дорогах	233
Шешера Н.Г. Альтернативные источники энергопитания для светофорных объектов	239

План издательской деятельности
ФКУ «НЦ БДД МВД России»
на 2020 год. Поз. 3

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Сборник научных трудов

Выпуск 19

Под общей редакцией *Д.В. Митрошина*

Редактор *Е.В. Марцого*
Верстальщик *Н.С. Орлов*
Корректор *О.С. Говорухина*

ФКУ «НЦ БДД МВД России»
121170, г. Москва, ул. Поклонная, д. 17.
Тел. (499) 148-09-39.
Официальный сайт: <https://нцбдд.мвд.рф>

Подписано в печать 29.07.2020.
Формат 60x90/16. Бумага офсетная. Гарнитура *Times*.
Заказ № 2708.3. Тираж 200.

Отпечатано в типографии ООО «Принт».
426035, г. Ижевск, ул. Тимирязева, 5.