

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ КАЗЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР
ПРОБЛЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Сборник научных трудов
Выпуск 16

Под общей редакцией *О.М. Порташников*

Москва
2017

*Рекомендовано к опубликованию
редакционно-издательским советом ФКУ НИЦ БДД МВД России*

Редакционная коллегия:

А.М. Прохорова, В.Д. Головкин, Н.М. Кузнецова, С.П. Сальников,
С.А. Сторожев, Ю.В. Тарасова.

Безопасность дорожного движения: сборник научных трудов,
выпуск 16. – М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2017. – 208 с.

ISBN 978–5–9908806–1–0

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 978–5–9908806–1–0

© ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2017

УДК 34

Л.Д. Варлыгин,
адъюнкт кафедры гражданского
и трудового права, гражданского процесса
Московского университета МВД России им. В.Я. Кикотя

**К вопросу о компенсации морального вреда
органами внутренних дел, причиненного
в результате дорожно-транспортного
происшествия**

Аннотация:

Проводя настоящее исследование, автор осуществляет анализ сложившейся правоприменительной практики по искам о компенсации морального вреда, основанием которых является деликтное обязательство, возникшее в процессе исполнения сотрудниками полиции правоохранительной функции.

Ключевые слова: возмещение вреда, моральный вред, дорожно-транспортное происшествие, суд, источник повышенной опасности.

Следует констатировать, что обращение лица, пострадавшего вследствие дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП), а также его родственников с исками о компенсации морального вреда не является редкостью в современной практике. Указанные иски в силу ст. 1084 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) предъявляются и к органам внутренних дел.

При этом, несмотря на обширную, а порой противоречивую судебную практику, исследуемый вопрос остается актуальным.

Рассмотрим, какие обстоятельства должны устанавливаться судами по данной категории дел.

Первым существенным обстоятельством, подлежащим установлению в гражданском процессе, является факт причинения вреда (в том числе, повлекшего смерть потерпевшей стороны). Необходимо учитывать, что в ряде случаев, в соответствии с п. 4 ст. 61 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации (далее – ГПК РФ), вступивший в законную силу приговор суда по уголовному делу будет обязательен для суда, рассматривающего дело о гражданско-правовых последствиях действий лица, в отношении которого вынесен приговор суда, по вопросам, имели ли место эти действия и совершены ли они данным лицом.

Так, например, судом по уголовному делу может быть установлено, что сотрудник ОВД совершил ДТП вследствие ненадлежащего исполнения своих профессиональных обязанностей, в результате которого причинил тяжкий вред здоровью по неосторожности, повлекший смерть (ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации).

В указанной ситуации важно обратить внимание, будет ли потерпевший заявлять требование о признании его гражданским истцом в рамках уголовного производства, соответственно заявлять гражданский иск о компенсации морального вреда в отношении органов внутренних дел либо их сотрудника. Данный вопрос очень важен с точки зрения потенциально возможной смерти потерпевшего вследствие полученного вреда при ДТП.

В соответствии же с п. 1 ст. 44 ГПК РФ в случаях выбытия одной из сторон в спорном или установленном решением суда правоотношении (смерть гражданина, реорганизация юридического лица, уступка требования, перевод долга и другие случаи перемены лиц в обязательствах) суд допускает замену этой стороны ее правопреемником. Правопреемство возможно на любой стадии гражданского судопроизводства.

П. 32 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26.01.2010 № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина» указывает: «учитывая, что причинение вреда жизни или здоровью гражданина умаляет его личные нематериальные блага, влечет физические или нравственные страдания, потерпевший, наряду с возмещением причиненного ему имущественного вреда, имеет право на компенсацию морального вреда при условии наличия вины причинителя вреда...

При этом суду следует иметь в виду, что, поскольку потерпевший в связи с причинением вреда его здоровью во всех случаях испытывает физические или нравственные страдания, факт причинения ему морального вреда предполагается. Установлению в данном случае подлежит лишь размер компенсации морального вреда»¹.

То есть в случае причинения вреда жизни и здоровью гражданина, факт причинения ему морального вреда предполагается, но это не будет означать, что его родственники обладают правом на «безусловную» компенсацию морального вреда.

В обоснование своей правовой позиции поясним, что в основу решения суда должны быть положены следующие нормы материального права: ст. ст. 150, 151, 1064 ГК РФ. Вместе с тем, помимо общих оснований, при разрешении вопроса о наличии оснований компенсации морального вреда, суду следует руководствоваться ст. 1100 ГК РФ.

В судебном заседании должно быть установлено, каким образом действия ОВД или его сотрудника в отношении потерпевшего явились посягательством на нематериальные блага его родственников, а также какие именно или какое именно

¹ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина» // «Российская газета», № 24, 05.02.2010

из перечисленных в п. 1 ст. 150 ГК РФ нематериальное благо было затронуто.

Действительно, следует обратить внимание на тот факт, что вред жизни и здоровью родственникам, заявляющим требования о компенсации морального вреда, не причинялся ни ОВД, ни его сотрудником.

Судами первой инстанции в мотивировочной части решения систематически указывается, что причинение тяжкого вреда здоровью близкого родственника само по себе является обстоятельством, нарушающим психическое благополучие родственников и членов семьи, а также неимущественное право на родственные и семейные связи, безусловно, является тяжелейшим событием в жизни, неоспоримо причиняющим нравственные страдания.

Вместе с тем в соответствии с п. 32 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26.01.2010 № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина» при рассмотрении дел о компенсации морального вреда в связи со смертью потерпевшего иным лицам, в частности членам его семьи, иждивенцам, суду необходимо учитывать обстоятельства, свидетельствующие о причинении именно этим лицам физических или нравственных страданий... Наличие факта родственных отношений само по себе не является достаточным основанием для компенсации морального вреда.

Таким образом, следует указать, что позиция зачастую занимаемая судами, что причинение тяжкого вреда здоровью близкого родственника само по себе является обстоятельством, неоспоримо причинившим нравственные страдания, по своей сути противоречит позиции Пленума Верховного Суда РФ о том, что «наличие факта родственных отношений само по себе не является достаточным основанием для компенсации морального вреда».

Следовательно, компенсация морального вреда родственникам потерпевшего вследствие ДТП возможна при наличии физических и нравственных страданий последних, которые должны быть подтверждены, а судом должно быть установлено при каких обстоятельствах и какими действиями (бездействиями) физические и нравственные страдания нанесены, степень вины Ответчика, причинно-следственная связь между нравственными, физическими страданиями и последствиями.

Из изложенного следует, что деликтное обязательство, возникшее вследствие ДТП и причинения сотрудником органов внутренних дел вреда лицу (потерпевшему), подразумевает наличие факта причинения морального вреда последнему, но не его родственникам.

Литература

Нормативные правовые акты:

1. «Уголовный кодекс Российской Федерации» от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 07.06.2017) СЗ РФ 17.06.1996, № 25, ст. 2954.
2. «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)» от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 28.03.2017) // опубликован на официальном интернет-портале правовой информации <http://www.pravo.gov.ru> – 28.03.2017.
3. «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая)» от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 28.03.2017) // опубликован на официальном интернет-портале правовой информации <http://www.pravo.gov.ru> – 28.03.2017.
4. Постановление Правительства РФ от 12.11.2012 № 1156 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» // СЗ РФ, 19.11.2012, № 47, ст. 6505.

Материалы судебной практики:

5. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина» // «Российская газета», № 24, 05.02.2010.

*А.Д. Гордеева,
заместитель начальника отдела
ФКУ НИЦ БДД МВД России*

Правовые основы трансграничных отношений компетентных органов иностранных государств по вопросам привлечения к ответственности за нарушения правил дорожного движения

Аннотация:

В статье рассматриваются вопросы трансграничного правоприменения санкций к гражданам иностранных государств за нарушения ими законодательства в области безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: административная ответственность за нарушения в области дорожного движения, иностранный гражданин, административное правонарушение, трансграничное правоприменение.

По статистическим данным Госавтоинспекции МВД России в 2016 году произошло 173694 дорожно-транспортных происшествия (далее – ДТП) (20 308 человек погибло и 221140 получили ранения), из них 5216 (704 человека погибли и 7280 получили ранения) ДТП совершено гражданами иностранных государств, из них 4 092 – гражданами из стран СНГ.

В первом полугодии 2017 года из 70760 совершенных ДТП, в которых 7 526 погибло и 90552 получили ранения, 2 223 происшествия явились результатом нарушения Правил дорожного движения Российской Федерации со стороны иностранных граждан (погибло – 224, ранено 3 111)².

² Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России <http://www.gibdd.ru> (дата обращения: 20.08.2017).

Более 90 % из них (1 783, погибло – 179, ранено – 2 507) совершено водителями из стран-участников СНГ, что обусловлено географической близостью данных стран.

В настоящее время применение правовых санкций к гражданам иностранных государств за нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации вызывает ряд затруднений. Более половины таких нарушителей игнорируют требования законодательства Российской Федерации об административных правонарушениях в части неисполнения наложенного взыскания, пытаются таким образом избежать наказания. Имеющиеся возможности ухода от ответственности приводят к совершению все большего количества нарушений. Россия не единственная страна, сталкивающаяся с подобными трудностями.

Вопросы трансграничного правоприменения в области безопасности дорожного движения решаются на основе существующих двухсторонних и многосторонних инициатив заинтересованных государств-участников, но, к сожалению, не всегда являются оптимально эффективными в части недостаточного применения национального законодательства и охватывают не все составы административных правонарушений в области дорожного движения.

Российская Федерация является участником ограниченного количества международных соглашений. Основопологающим документом в сфере безопасности дорожного движения, в том числе и в части, касающейся вопросов трансграничного взаимодействия в правоприменительной деятельности, является Конвенция о дорожном движении (Вена, 1968 год), которая подписана и ратифицирована Российской Федерацией. Указанная Конвенция содержит норму в части исполнения наказания за нарушение правил дорожного движения, влекущее лишение права управления транспортным средством. В Российской Фе-

дерации действие данной нормы предусмотрено как административным, так и уголовным законодательством.

Другой документ – Конвенция о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения³, ратифицированная шестью государствами-участниками СНГ (республиками Армения, Беларусь, Казахстан, Таджикистан, Кыргызстан и Российской Федерацией), Перечень к которой содержит лишь 6 составов правонарушений, эквивалентных Кодексу Российской Федерации об административных нарушениях, закрепленных в ч. 1 ст. 12.24, ч. 2 ст. 12.27, ч. 1, 3 ст. 12.8, ч. 2 ст. 12.25, ст. 12.26 и ч. 2 ст. 12.8.

Государства Европейского союза в настоящее время обладают определенным опытом правового регулирования трансграничных отношений в области ответственности за нарушения правил дорожного движения, целью которого является обеспечение гарантий эффективности расследования правонарушений в области безопасности дорожного движения.

Тем не менее, ввиду отсутствия соответствующих процедур и несмотря на имеющиеся возможности Евросоюза и Совета Европы, меры наказания, в том числе в виде денежных штрафов за определенные нарушения правил дорожного движения, часто не исполняются, если данные правонарушения совершены с использованием транспортного средства, зарегистрированного в ином государстве-члене ЕС, нежели в том, где было совершено правонарушение.

Несмотря на то что некоторые соглашения приводят к улучшению трансграничного правоприменения между отдельными странами или организациями, большая часть из них не представляет какой-либо практической пользы.

³ Конвенция о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения (Вместе с «Перечнем нарушений правил дорожного движения») (Заключена в г. Москве 28.03.1997) // Бюллетень международных договоров. 2009. № 6 С. 18 – 22.

Европейская конвенция о наказании за нарушения правил дорожного движения (далее – Конвенция № 52) также содержит незначительный перечень составов – всего 7⁴. Ее содержание касается положений исполнительного производства, а Договаривающимися странами являются 15 государств Европы – Австрия, Бельгия, Германия (ФРГ), Греция, Грузия, Дания, Италия, Кипр, Люксембург, Нидерланды, Португалия, Румыния, Турция, Франция, Швеция. Однако внутригосударственные процедуры по ратификации Конвенции осуществили лишь Кипр, Дания, Франция, Румыния, Швеция. Незначительное количество государств, ратифицировавших Конвенцию № 52, говорит о том, что данный документ не востребован. Возможное присоединение России к Конвенции № 52 не приведет к устранению существующих проблем и не обеспечит эффективное сотрудничество в области правоприменения.

Еще одним международным документом, на котором хотелось бы остановить внимание, является Европейская Конвенция Совета Европы о международных последствиях лишения права на управление автотранспортными средствами⁵. Указанный документ содержит общий перечень правонарушений в области дорожного движения аналогичный перечню правонарушений, предусмотренных Конвенцией № 52.

В Страсбурге 11 марта 2015 года принята Директива Европейского парламента и совета Евросоюза о содействии трансграничному обмену информацией о правонарушениях,

⁴ Европейская конвенция о наказании за нарушения правил дорожного движения (ETS № 52) [рус. англ.] (Вместе с «Общим списком нарушений правил дорожного движения») (Заключена в г. Страсбурге 30.11.1964) // Сборник документов Совета Европы в области защиты прав человека и борьбы с преступностью. - М.: СПАРК, 1998. С. 126 – 135.

⁵ Европейская Конвенция о международных последствиях лишения права на управление автотранспортными средствами (ETS № 88) (Брюссель, 3 июня 1976 года) // «Сборник документов Совета Европы в области защиты прав человека и борьбы с преступностью» М. «Спарк», 1998 год.

связанных с безопасностью дорожного движения⁶. Настоящая Директива применима к таким правонарушениям, как превышение установленной скорости, неиспользование ремней безопасности, проезд на красный сигнал светофора, управление транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного или наркотического), неиспользование защитного шлема, использование запрещенной полосы движения, использование мобильного телефона или другого устройства связи во время управления транспортным средством.

Предусмотренная в рамках данного международного документа процедура обмена информацией предполагает предоставлять доступ национальным контактным пунктам государств-членов ЕС к национальным базам данных о регистрации транспортных средств с полномочиями по проведению автоматизированного поиска, в соответствии с принятыми процедурами, по данным о транспортных средствах, а также о собственниках или владельцах ТС. При этом государства-члены ЕС должны гарантировать, что такой информационный обмен данными проводится экономически эффективным и безопасным способом. Стоит сказать, что в России этот вопрос до сих пор не решен, так как установлен запрет на трансграничную передачу персональных данных.

В заключение хотелось бы отметить – несмотря на уже существующие и действующие международные документы, касающиеся трансграничной правоприменительной практики в области безопасности дорожного движения, до настоящего времени в странах Евросоюза, Совета Европы, государств-участников СНГ неурегулированными остаются многие вопросы, что не позволяет в полной мере обеспечивать гарантии

⁶ Директива (ЕС) № 2015/413 Европейского парламента и совета ЕС о содействии трансграничному обмену информацией о правонарушениях, связанных с безопасностью дорожного движения (Страсбург, 11 марта 2015 года) (действие Директивы распространяется на Европейское экономическое пространство) // Официальный журнал L68, С. 9.

эффективности расследования правонарушений в области безопасности дорожного движения, совершаемых иностранными гражданами. Главной проблемой реализации принципа неотвратимости наказания иностранных правонарушителей является узкий перечень санкций, предусмотренный рассмотренными документами и небольшое число стран-участников, их использующих.

Направлением развития международной правовой основы в области реализации принципа взаимного признания и исполнения решений по делам о нарушениях в сфере безопасности дорожного движения видится в совместно проводимых заинтересованными государствами мероприятиях, позволяющих обсуждать и принимать наиболее актуальные решения по данному вопросу, перенимать уже имеющийся положительный опыт. Причем, как отмечают некоторые авторы, такое заимствование должно осуществляться с учетом складывающихся общественных отношений и национальной правовой системы⁷.

Литература

1. Европейская конвенция о наказании за нарушения правил дорожного движения (ETS № 52) [рус. англ.] (Вместе с «Общим списком нарушений правил дорожного движения») (Заклучена в г. Страсбурге 30.11.1964) // Сборник документов Совета Европы в области защиты прав человека и борьбы с преступностью. - М.: СПАРК, 1998. С. 126 – 135.
2. Европейская Конвенция о международных последствиях лишения права на управление автотранспортными средствами (ETS № 88) (Брюссель, 3 июня 1976 года) // «Сборник документов Совета Европы в области защиты прав человека и борьбы с преступностью» М. «Спарк», 1998 год.
3. Конвенция о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения (Вместе с

⁷ Баканов К.С. «Европейский опыт пресечения управления транспортным средством в состоянии опьянения» /Баканов К.С./ В сборнике: управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования) 2017. С. 43-48.

«Перечнем нарушений правил дорожного движения») (Заключена в г. Москве 28.03.1997) // Бюллетень международных договоров. 2009. № 6 С. 18 – 22.

4. Директива (ЕС) № 2015/413 Европейского парламента и совета ЕС о содействии трансграничному обмену информацией о правонарушениях, связанных с безопасностью дорожного движения (Страсбург, 11 марта 2015 года) (действие Директивы распространяется на Европейское экономическое пространство) // Официальный журнал L68, С. 9.

5. Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России <http://www.gibdd.ru> (дата обращения: 20.08.2017).

6. Баканов К.С. «Европейский опыт пресечения управления транспортным средством в состоянии опьянения» / Баканов К.С./ В сборнике: управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования) 2017. С. 43-48.

УДК 351.81

А.В. Севостьянов,
научный сотрудник
ФКУ НИЦ БДД МВД России

Правовая характеристика опасного вождения

Аннотация

В статье рассматривается понятие «опасное вождение», его составные части, условия, при которых действия водителя являются нарушением установленного Правилами дорожного движения Российской Федерации запрета на опасное вождение.

Ключевые слова: полиция, опасное вождение, правила дорожного движения, административная ответственность, стиль вождения, действия водителя.

При анализе стиля вождения лиц, управляющих транспортными средствами, выделяется отдельный тип поведения водителей, выражающийся в пренебрежении безопасностью, совершении опасных действий на дорогах, являющийся причиной многих дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) с тяжкими последствиями, который можно охарактеризовать как опасное вождение.

С целью снижения смертности на дорогах Российской Федерации Госавтоинспекцией МВД России были внесены поправки в Правила дорожного движения Российской Федерации (далее – Правила), запрещающие водителям опасное поведение на дороге.

Введению в Правила понятия «опасное вождение» предшествовала большая работа Госавтоинспекции. В связи с тем, что

понятие «опасное вождение» является новеллой в российском законодательстве и довольно сложно было определить, какие именно действия водителя считать опасным вождением, неоднократно проводились общественно-экспертные обсуждения, по результатам которых выработано единое мнение.

Подготовленные изменения детализируют требование п. 1.5 Правил, который обязывает водителей действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда, и конкретизируют его в отношении водителей транспортных средств, по вине которых совершается до 80 % ДТП.

В мае 2016 года в п. 2.7 Правил постановлением Правительства Российской Федерации было введено понятие «опасное вождение». Запрет на совершение водителем опасного вождения вступил в силу с 8 июня 2016 года.⁸

«Опасное вождение, выражающееся в неоднократном совершении одного или нескольких следующих друг за другом действий, заключающихся в невыполнении при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения, перестроении при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия, несоблюдении безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства, несоблюдении бокового интервала, резком торможении, если такое торможение не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия, препятствовании обгону, если указанные действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников дорожного движения в том же направлении и с той же скоростью создает

⁸ Постановление Правительства РФ от 30 мая 2016 г. № 477 «О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации».

угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба».⁹

Пункт Правил, содержащий запрет на опасное вождение, является довольно сложным, поскольку содержит в себе не только перечисление действий водителя, которые признаются опасными, но и определенные условия, при которых такие действия становятся опасным вождением.

Запрет на опасное вождение содержит в себе совершение водителем одного или нескольких следующих действий: невыполнение при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения, перестроение при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия, несоблюдение безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства, несоблюдении бокового интервала, резкое торможение, если такое торможение не требуется для предотвращения ДТП, препятствование обгону.

Рассмотрим указанные действия более подробно.

Одним из опасных действий водителя является невыполнение при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения.

Определение термина «уступить дорогу» дано в п. 1.2 Правил, согласно которому, если участник дорожного движения в результате неправомерных действий другого участника движения вынужден во избежание ДТП изменить направление своего движения или скорость, это будет свидетельствовать о том, что ему не предоставили преимущество в движении (не уступили дорогу, создали помеху). Преимущественное право в движении определяются в соответствии п. 8.4 Правил.

⁹ Пункт 2.7 Правил дорожного движения Российской Федерации (утв. постановлением Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090).

Административная ответственность за нарушение п. 8.4 Правил установлена в ч. 3 ст. 12.14 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ), поэтому невыполнение требования уступить дорогу при отсутствии признаков, предусмотренных п. 2.7 Правил, следует квалифицировать именно по названной статье КоАП РФ.

Другим опасным действием водителя является перестроение при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия.

Такое действие водителя можно определить как необоснованное дорожной ситуацией перестроение с резкой сменой направления движения (без продолжения движения по занимаемой полосе) и скоростного режима. Несмотря на то что п. 2.7 Правил не содержит характеристику динамики перестроения, с высокой долей вероятности можно предположить, что обеспечить доказательственную базу для привлечения правонарушителя к ответственности за опасное вождение в случае плавного маневрирования будет крайне затруднительно. Ответственность за нарушение данного запрета вне понятия «опасное вождение» не установлена.

Следующим опасным действием водителя является несоблюдение безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства. Пункт 9.10 Правил требует от водителя соблюдения такой дистанции до движущегося впереди транспортного средства, которая позволила бы избежать столкновения. Поэтому столкновение с двигавшимся впереди транспортным средством является бесспорным свидетельством несоблюдения безопасной дистанции. Однако формулировка восьмого абзаца п. 2.7 Правил предусматривает создание угрозы ДТП.

В настоящее время признание дистанции в процессе движения транспортных средств небезопасной возможно только

по субъективному усмотрению сотрудника Госавтоинспекции или свидетелей правонарушения, поэтому расстояние между транспортными средствами должно быть явно (в несколько раз) меньше расчетной безопасной дистанции и этот факт должен быть бесспорно зафиксирован в процессуальных документах и прилагаемых к ним носителях информации. При отсутствии условий, предусмотренных п. 2.7 Правил, действия водителя, виновного в ДТП, следует квалифицировать по ч. 1 ст. 12.15 КоАП РФ.

Одним из опасных действий водителя является несоблюдение бокового интервала. П. 9.10 Правил предусматривает, что водитель должен соблюдать необходимый боковой интервал, обеспечивающий безопасность движения. Действием, свидетельствующим о несоблюдении водителем безопасного бокового интервала, может быть движение между рядами транспортных средств при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты. Столкновение транспортных средств, безусловно, является свидетельством несоблюдения безопасного бокового интервала. При отсутствии условий, предусмотренных п. 2.7 Правил, действия водителя, виновного в ДТП, следует квалифицировать по ч. 1 ст. 12.15 КоАП РФ.

Опасным действием водителя также является резкое торможение, если такое торможение не требуется для предотвращения ДТП. Запрет на совершение данного действия установлен в п. 10.5 Правил. Представляется, что такого рода действия можно определить как необоснованное дорожной ситуацией резкое снижение скорости транспортного средства, двигающегося в попутном направлении, создающее помехи другим участникам движения, в тех случаях, когда отсутствуют причины для резкого снижения скорости, например, необходимость предотвращения столкновения с движущимся впереди транспортным средством, наезд на вышедшего на проезжую

часть пешехода и т. п. Ответственность за нарушение данного запрета вне понятия «опасное вождение» не установлена.

Еще одним опасным действием водителя является препятствование обгону. П. 11.3 Правил водителю обгоняемого транспортного средства запрещается препятствовать обгону посредством повышения скорости движения или иными действиями. Конкретизации действий водителя (кроме повышения скорости), которые в совокупности можно расценивать как препятствование обгону, нет. Поэтому к ним можно отнести любое маневрирование, затрудняющее или делающее невозможным обгон транспортного средства. Ответственность за нарушение данного запрета вне понятия «опасное вождение» не установлена.

Необходимо подчеркнуть, что для квалификации правонарушения как опасное вождение запрещенным действиям водителя обязательно должны сопутствовать определенные признаки, содержащиеся в п. 2.7 Правил.

Одним из таких признаков является неоднократность совершения водителем указанных ранее опасных действий (совершение таких действий два и более раз в любой последовательности и сочетании).

Следующим признаком опасного вождения является следование указанным ранее опасным действиям водителя друг за другом (при этом необходимо учитывать решение Верховного Суда Российской Федерации в отношении опасного вождения, в котором указано, что совершение нескольких следующих друг за другом действий предполагает совершение этих действий в относительно короткий промежуток времени, например, в течение нескольких минут).¹⁰

Признаком опасного вождения является также создание ситуации, при которой движение транспортных средств в том же

¹⁰ Решение Верховного Суда Российской Федерации от 21 сентября 2016 г. № АКПИ 16-652.

направлении и с той же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба.

Опасное вождение предполагает создание повышенной опасности для движения именно вследствие совершения совокупности противоправных действий водителем в течение относительно короткого периода времени. В ряде случаев это лишает других участников дорожного движения возможности спрогнозировать дальнейшее поведение такого водителя и адекватно среагировать на него во избежание создания аварийной ситуации.¹¹

Пресечение фактов опасного вождения, несомненно, будет способствовать повышению уровня безопасности дорожного движения. Административная ответственность за опасное вождение, как представляется, должна быть выше, чем ответственность за совершение водителями отдельных действий, перечень которых предусмотрен Правилами, не квалифицируемых как опасное вождение.

Одной из проблем в пресечении опасного вождения является отсутствие ответственности за его совершение. Правительством Российской Федерации в Государственную Думу внесен проект федерального закона, предполагающий установление административной ответственности за опасное вождение.¹² Законопроектом предлагается дополнить главу 12 КоАП РФ новой ст. 12.38, устанавливающей административную ответственность в виде административного штрафа в размере пяти тысяч рублей за совершение водителем транспортного средства действий, квалифицируемых как опасное вождение. Од-

¹¹ Антонов С. Н., Молчанов П. В. «Опасное вождение» как новый институт Правил дорожного движения: теоретические и процедурные вопросы // Вестник университета им. Е. Кутафина (МФЮА). 2016. № 5 (21). С. 163.

¹² Проект Федерального закона № 37057-7 «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления административной ответственности за опасное вождение».

новременно в законопроекте предусмотрено внесение корреспондирующих изменений в ст. 23.3 КоАП РФ, наделяющих соответствующих должностных лиц органов внутренних дел полномочиями по рассмотрению дел об административных правонарушениях указанной категории. Предполагается, что рассматривать дела об опасном вождении от имени органов внутренних дел будут сотрудники Госавтоинспекции, имеющие специальное звание. В настоящее время указанные изменения в КоАП РФ не внесены.

Таким образом, «опасное вождение» является довольно сложным понятием, содержащим в себе строго определенные действия водителей, которым обязательно должны сопутствовать определенные признаки. В настоящее время отсутствует правоприменительная практика по выявлению и пресечению фактов опасного вождения. Анализ нормы права, содержащей запрет на опасное вождение, позволяет сделать вывод о сложности фиксации данного типа правонарушений.

Хотелось бы отметить, что в настоящее время опасным вождением считаются только те действия водителя, которые перечислены в п. 2.7 Правил. Однако в ходе осуществления правоприменительной деятельности перечень действий водителя, которые при соблюдении необходимых условий будут считаться опасным вождением, может быть изменен в случае наличия объективной необходимости.

С.В. Кательников,
научный сотрудник
ФКУ НИЦ БДД МВД России

Выявление и документирование административных правонарушений, предусмотренных статьей 17.17 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях

Аннотация

В данной статье рассматривается выявление и документирование сотрудниками Госавтоинспекции нарушения, установленного в соответствии с законодательством об исполнительном производстве временного ограничения на пользование специальным правом.

Ключевые слова: временное ограничение, административный штраф, административное правонарушение.

Взыскание штрафов Государственной инспекцией безопасности дорожного движения (далее – ГИБДД), особенно со злостных правонарушителей, является одним из приоритетных направлений деятельности судебных приставов. В целях повышения исполнительской дисциплины участников дорожного движения и реализации принципа неотвратимости наказания Федеральный закон от 28 ноября 2015 года № 340-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об исполнительном производстве» и отдельные законодательные акты Российской Федерации», вступивший в силу 15 января 2016 года, Федеральный закон от 2 октября 2007 года № 229-ФЗ «Об исполнительном производстве» (далее – Закон) дополнены ст. 67.1 «Временные ограничения на пользование должником

специальным правом», под которой понимается приостановление действия предоставленного должнику в соответствии с законодательством Российской Федерации специального права в виде права управления транспортными средствами (автомобильными транспортными средствами, воздушными судами, судами морского, внутреннего водного транспорта, мотоциклами, мопедами и легкими квадрициклами, трициклами и квадрициклами, самоходными машинами) до исполнения требований исполнительного документа в полном объеме либо до возникновения оснований для отмены такого ограничения¹³. Ответственность за нарушение данной статьи предусмотрено ст. 17.17 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ).¹⁴

В соответствии с приказом МВД России от 10.02.2016 № 66 в Перечень должностных лиц системы МВД России, уполномоченных составлять протоколы об административных правонарушениях, предусмотренных КоАП РФ, утвержденный приказом МВД России от 05.05.2012 № 403, были внесены изменения, позволяющие должностным лицам Госавтоинспекции составлять протоколы об административных правонарушениях по ст. 17.17 КоАП РФ.

Так, на территории Российской Федерации в 2016 году сотрудниками подразделений ГИБДД по ст. 17.17 КоАП РФ на должников составлен 11871 протокол об административном правонарушении, за 5 месяцев 2017 года – 8808 протоколов.

Судебный пристав-исполнитель по заявлению взыскателя или собственной инициативе вправе вынести постановление о временном ограничении на пользование должником специальным правом в случае неисполнения должником-гражданином или должником, являющимся индивидуальным предпринима-

телем, в установленный для добровольного исполнения срок без уважительных причин содержащихся в исполнительном документе требований о взыскании алиментов, возмещении вреда, причиненного здоровью, возмещении вреда в связи со смертью кормильца, имущественного ущерба и (или) морального вреда, причиненных преступлением, требований неимущественного характера, связанных с воспитанием детей, а также требований о взыскании административного штрафа, назначенного за нарушение порядка пользования специальным правом. При неисполнении требований исполнительного документа о взыскании административного штрафа, назначенного за нарушение порядка пользования специальным правом, должник может быть ограничен в пользовании только этим специальным правом.

Временное ограничение на пользование должником специальным правом не может применяться, если установление такого ограничения лишает должника основного законного источника средств к существованию, использование транспортного средства является для должника и проживающих совместно с ним членов его семьи единственным средством для обеспечения их жизнедеятельности с учетом ограниченной транспортной доступности места постоянного проживания, сумма задолженности по исполнительному документу (исполнительным документам) не превышает 10 000 рублей¹⁵ и т. д.

В случае если судебный пристав-исполнитель вынес постановление о временном ограничении на пользование должником специальным правом, то он обязан разъяснить должнику его обязанность соблюдать установленное ограничение и предупреждает об административной ответственности за его нарушение. Указанное постановление утверждается старшим судебным приставом или его заместителем. Копии указанного постановления не позднее дня, следующего за днем его вынесе-

¹³ Федеральный закон «Об исполнительном производстве» от 02.10.2007 № 229-ФЗ.

¹⁴ «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 17.04.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 18.05.2017).

¹⁵ Федеральный закон «Об исполнительном производстве» от 02.10.2007 № 229-ФЗ.

ния, вручаются должнику лично, направляются взыскателю и в подразделение органа исполнительной власти, осуществляющего государственный контроль и надзор в соответствующей сфере деятельности. По поступившим в Госавтоинспекцию копиям постановлений о временном ограничении на пользование должником специальным правом осуществляется проверка наличия у должника действующего водительского удостоверения с внесением его серии и номера в подсистему ФИС ГИБДД-М, используя коды технологической информации.

Сотрудники Госавтоинспекции, осуществляющие контроль за соблюдением участниками дорожного движения требований Правил дорожного движения Российской Федерации, в соответствии с действующим законодательством при проверке документов на право пользования и управления транспортным средством, при привлечении лиц к административной ответственности проводят проверку по розыскным, оперативно-справочным и специализированным федеральным учетам подразделений Госавтоинспекции, в том числе и на наличие состава административного правонарушения, предусмотренного ст. 17.17 КоАП РФ. В случае выявления данного состава сотрудник Госавтоинспекции составляет протокол об административном правонарушении и материалы дела передает в суд, так как в соответствии со ст. 23.1 КоАП РФ рассмотрение данного вида дел подведомственно суду.

Однако зачастую постановления судебных приставов-исполнителей о временном ограничении на пользование правом управления транспортными средствами поступают в Госавтоинспекцию без отметки о вручении копии должнику, в отношении которого оно вынесено. Когда в соответствии с ч. 5 ст. 67.1 Федерального закона от 02.10.2007 № 229-ФЗ «Об исполнительном производстве» в постановлении о временном ограничении на пользование должником специальным правом судебный пристав-исполнитель разъясняет должнику его обя-

занность соблюдать установленное ограничение и предупреждает об административной ответственности за его нарушение. Копии указанного постановления не позднее дня, следующего за днем его вынесения, вручаются должнику лично, направляются взыскателю и в подразделение органа исполнительной власти, осуществляющего государственный контроль и надзор в соответствующей сфере деятельности.¹⁶ Таким образом, обязательным условием привлечения лица к административной ответственности по ст. 17.17 КоАП РФ является наличие умысла в действиях должника за нарушение установленного временного ограничения на пользование специальным правом. Лицу должно быть известно о применении в отношении него такого ограничения.

Поэтому основными причинами вынесения судами постановлений о прекращении производства по делам об административных правонарушениях, предусмотренных ст. 17.17 КоАП РФ, является отсутствие в материалах дела сведений о надлежащем извещении лиц, привлекаемых к административной ответственности, о принятых в отношении них службой судебных приставов-исполнителей ограничений на пользование должником специальным правом (правом управления транспортными средствами), а также отсутствие в постановлениях ссылки на вступление его в законную силу.

В заключение следует отметить, что только комплексное решение проблем правового, организационного и технического характера как при выявлении и документировании, так и при направлении в суд материалов дел об административных правонарушениях поможет исключить причины прекращения судом административных дел по ст. 17.17 КоАП РФ.

¹⁶ Федеральный закон «Об исполнительном производстве» от 02.10.2007 № 229-ФЗ.

Литература

1. Федеральный закон «Об исполнительном производстве» от 02.10.2007 № 229-ФЗ.
2. «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 17.04.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 18.05.2017).
3. Приказ МВД России от 02.03.2009 № 185 (ред. от 22.12.2014) «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения».
4. <http://www.gibdd.ru/News/64/2510847/>.

УДК 378

А.В. Вашкевич,

доцент кафедры транспортной безопасности
Санкт-Петербургского университета МВД России,
кандидат педагогических наук

Некоторые аспекты реализации модели вариативной образовательной среды дополнительного профессионального образования в Санкт-Петербургском университете МВД России

Аннотация

Статья посвящена особенностям формирования вариативности образовательной среды в Санкт-Петербургском университете МВД России при подготовке специалистов в области пропаганды безопасности дорожного движения Госавтоинспекции МВД России.

Ключевые слова: профессионализм, культура поведения на дороге, дорожное движение, образовательная среда.

Современная социальная ситуация диктует потребность в подготовке такого специалиста, который владеет способами и средствами развития себя как личности, умениями преобразования общества и общественных отношений, способен транслировать образцы культурных взаимодействий во всем многообразии социальных отношений с людьми.

Формирование профессионалов такого уровня должно осуществляться на основе систематической и настойчивой работы по развитию творческого потенциала и профессионального исследовательского мастерства. В этом случае можно

рассчитывать на самореализацию и самоактуализацию личности слушателя, его способность к восприятию новых идей и принятию нестандартных решений.

Санкт-Петербургский университет МВД России с 2003 года целенаправленно и серьезно осуществляет повышение квалификации специалистов Госавтоинспекции в области пропаганды безопасности дорожного движения. Это особая категория сотрудников органов внутренних дел, которые призваны решать широкий спектр проблем дорожной безопасности: от пропаганды и совершенствования законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения, до повышения культуры участников дорожного движения, обучения детей основам безопасного поведения на дорогах. Задачи и требования, которые ставит современность перед специалистами этой категории, требуют от образовательной организации создания для них особой образовательной среды.

Безусловно, основные образовательные программы высшего образования формируют общие компетенции, необходимые для выполнения служебных функций: общекультурные, профессиональные компетенции в области правотворческой и правоприменительной деятельности, научно-исследовательской, педагогической деятельности. Результаты анализа уровня подготовленности специалистов данной категории показали, что в процентном соотношении сотрудники с высшим педагогическим и психологическим гуманитарным образованием среди всех направляемых на повышение квалификации преобладают в соотношении 57,3 % (педагоги, психологи, журналисты, экономисты), 11,9 % инженерно-технические специальности (что весьма актуально для сотрудников Госавтоинспекции) и только 30,8 % имеют базовое юридическое образование, 31,3 % имеют два высших образования, 0,2 % слушателей имеют ученые степени. Такой уровень общекультур-

ных компетенций слушателей позволяет поднимать процесс повышения квалификации на достаточно высокий уровень.

В современных условиях работать инспектором по пропаганде в Госавтоинспекции МВД России достаточно сложно. Не все одинаково хорошо справляются с ней. Большинство из нас имеет поверхностное представление о том, какими знаниями и навыками должен обладать этот сотрудник, чтобы при его участии Госавтоинспекция успешно справлялась с такой сложной задачей, как формирование личности безопасного типа, воспитание культуры безопасного поведения на дороге. Инспектор по пропаганде должен знать общую теорию управления и уметь применять ее на практике, быть хорошим психологом и разбираться в людях, уметь строить общение с различными целевыми аудиториями, иметь навыки в области журналистики, педагогики, искусства, дизайна, издательского, музейного дела, обладать знаниями по всем направлениям деятельности Госавтоинспекции, но в большей степени этот сотрудник должен мыслить государственными, а не узко ведомственными или личными категориями. Основа любой государственности не столько законы, сколько кадры, на плечах которых и строятся все общественные институты.

Санкт-Петербургский университет постоянно совершенствует учебный процесс для повышения профессионального уровня специалистов в области пропаганды безопасности дорожного движения. Формируя особую образовательную среду, университет активно использует возможности социального партнерства. Это позволяет не только знакомить слушателей с новыми возможностями в реализации профессиональных навыков сотрудников пропаганды Госавтоинспекции МВД России, но и самим педагогам проводить научные исследования в области профилактики дорожно-транспортного травматизма, выявляя новые, наиболее актуальные направления деятельности, определяющиеся потребностями современного общества,

особенностями подрастающего поколения. В то же время это дает возможность делать учебный процесс вариативным, что значительно повышает мотивацию слушателей к более глубокому изучению предлагаемых образовательной организацией тем курса.

Важно, что субъектами образовательного процесса в данном случае могут выступать педагоги образовательных организаций, учреждений дополнительного образования, а также партнеры в системе высшего профессионального образования, социальные партнеры.

Актуально изучение слушателями методик формирования транспортной культуры обучающихся на основе интеграции школьного и дополнительного образования. Основными целями методик являются получение детьми знаний о безопасном поведении на дорогах, приобретение практических умений и навыков для обеспечения личной безопасности и безопасности окружающих в транспортной среде, формирование культуры безопасного поведения на дорогах. Для этого слушатели посещают образовательные организации дополнительного образования, в частности, районные опорные центры безопасности дорожного движения, которые успешно работают в Санкт-Петербурге в рамках системы взаимодействия Госавтоинспекции и органов управления образованием.

В то же время современный образовательный процесс системы дополнительного профессионального образования требует от педагога не просто передачи знаний слушателю, а воспитание мотивированной инициативной личности, ориентированной на успех и карьеру, на построение и реализацию продуктивных сценариев своего жизненного и профессионального пути. Слушателям необходимо передавать не столько готовую информацию, сколько методы ее получения, осмысления и применения, в результате чего они овладевают методами извлечения знаний, необходимых им для дальнейшего само-

развития в профессии. В связи с этим представляет интерес таксономия Б. Блума – классификация учебных целей в познавательной сфере. Уровни учебных целей – конкретные действия слушателей, свидетельствующие о достижении данного уровня. Это своего рода попытка организовать различные мыслительные процессы как иерархию. В этой иерархии, каждый уровень зависит от способности слушателя работать на этом уровне или уровнях ниже.

Вариативность образовательной среды в Санкт-Петербургском университете МВД России позволяет непосредственно реализовать на практике обучение, ориентированное на личность слушателя, учитывать его потребности, возможности, запросы.

А.Ю. Тарасов,
начальник кафедры деятельности ГИБДД
и информационных технологий
ФГКОУ ВО «Московского областного филиала
Московского университета
МВД России имени В. Я. Кикотя»,
кандидат юридических наук

Д.А. Новгородов,
преподаватель кафедры деятельности ГИБДД
и информационных технологий
ФГКОУ ВО «Московского областного филиала
Московского университета
МВД России имени В. Я. Кикотя»

Комплексный подход к формированию профессиональных компетенций у курсантов и слушателей, обучающихся по узкой специализации – сотрудник подразделения по обеспечению безопасности дорожного движения

Аннотация

Статья посвящена проблемам формирования необходимых общекультурных, общепрофессиональных и профессиональных компетенций при обучении сотрудников подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения. Описаны новые методы и формы подготовки специалистов для подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения, которые используются при проведении учебных занятий, самостоятельной подготовке и оценке подготовленности выпускников к практической деятельности.

Ключевые слова: ФГОС, компетенции, формирование, сотрудник, курсант, слушатель, экзамен, тренинг, учения, ГИБДД.

В настоящее время перед образовательными организациями МВД России стоит задача по формированию современного психологического портрета сотрудника полиции, который должен обладать комплексом теоретических знаний, практических умений и навыков, необходимых для выполнения оперативно-служебных задач, стоящих перед подразделениями по обеспечению безопасности дорожного движения.

Проблема достижения выпускником образовательного учреждения нужной квалификации – одна из основных в современном образовании. В целях достижения требуемой квалификации уже на протяжении более десяти лет в системе ведомственного образования применяется форма организации образовательной деятельности, основанная на модульном принципе представления содержания образовательной программы и построения учебных планов, а также использовании соответствующих образовательных технологий [3, с. 61].

Следовательно, необходимо предусмотреть инновационный вариант развития государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации с учетом международных требований и стандартов в данной сфере [5, с. 260].

Федеральный государственный образовательный стандарт [2] (далее – ФГОС) содержит в совокупности более 30 общекультурных, общепрофессиональных и профессиональных компетенций, которыми должен обладать сотрудник Государственной инспекции безопасности дорожного движения (далее – ГИБДД). Отметим некоторые из них, которые, по нашему мнению, достаточно сложно сформировать в рамках дисциплин, относящихся к базовой части основной образовательной программы:

способность выполнять профессиональные задачи в соответствии с нормами морали, профессиональной этики и служебного этикета;

способность проявлять психологическую устойчивость в сложных и экстремальных условиях, применять методы эмоциональной и когнитивной регуляции для оптимизации собственной деятельности и психологического состояния;

способность анализировать правоприменительную и правоохранительную практику, научную информацию, отечественный и зарубежный опыт по тематике исследования;

способность применять методы проведения прикладных научных исследований, анализировать и обрабатывать их результаты;

способность обобщать и формулировать выводы по теме исследования, готовить отчеты по результатам выполненных исследований;

способность осуществлять правовое информирование и воспитание.

Кроме того, в ст. 9 Федерального закона от 07.07.2011 № 3-ФЗ «О полиции» [1] указано, что:

1) Полиция при осуществлении своей деятельности стремится обеспечивать общественное доверие к себе и поддержку граждан;

2) Действия сотрудников полиции должны быть обоснованными и понятными для граждан;

б) Общественное мнение является одним из основных критериев официальной оценки деятельности полиции, определяемых федеральным органом исполнительной власти в сфере внутренних дел.

Следует учитывать и психологический фактор, так как в ходе своей работы инспекторы нередко сталкиваются с участниками дорожного движения, обладающими профессиональными познаниями в области юриспруденции, поэтому право-

вая компетентность сотрудников ГИБДД имеет большое значение [4, с. 203].

Задача по комплексному формированию указанных требований, предъявляемых к сотруднику полиции, полностью возлагается на образовательные организации МВД России, которые осуществляют подготовку сотрудников для подразделений ГИБДД [6, с. 246].

Для достижения указанной задачи образовательным организациям МВД России необходимо внедрять в учебный процесс современные инновационные методы обучения и новые формы контроля комплексного формирования компетенций.

В связи с этим в Московском областном филиале Московского университета МВД России имени В. Я. Кикотя с 2016 года начато внедрение в образовательный процесс новых методов и форм подготовки специалистов для подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения.

Формирование предусмотренных ФГОС компетенций происходит по трем направлениям. Во-первых, разработана программа и введена в учебный процесс новая дисциплина «Тренинг комплексного моделирования профессиональной служебной деятельности», а также переработана рабочая программа учебной дисциплины «Учения». Во-вторых, создан научный кружок «Молодежный центр безопасности дорожного движения». В-третьих, разработана программа государственной итоговой аттестации (далее – ГИА), составной частью которой является «Итоговый комплексный междисциплинарный экзамен».

В рамках освоения учебных дисциплин «Учения» и «Тренинг комплексного моделирования профессиональной служебной деятельности» на практических занятиях развиваются и совершенствуются умения и навыки, предусмотренные компетенциями в ФГОС. Практические занятия по указанным дисциплинам проводятся на специализированных полигонах профессорско-преподавательским составом различных кафедр

Филиала с привлечением практических сотрудников территориальных органов внутренних дел, а также с использованием современных практико-ориентированных и интерактивных форм обучения. В ходе практических занятий моделируются различные типичные ситуации, с которыми сталкиваются сотрудники ГИБДД при невыполнении служебных обязанностей, в рамках которых обучаемые должны выполнить поставленные задачи в соответствии с нормами морали, профессиональной этики и служебного этикета, а также проявлять психологическую устойчивость в сложных и экстремальных условиях, применять методы эмоциональной и когнитивной регуляции для оптимизации собственной деятельности и психологического состояния, при этом квалифицировать совершенное деяние, составить необходимые процессуальные и служебные документы, зафиксировать следы правонарушения.

В рамках научного кружка «Молодежный центр безопасности дорожного движения» обучаемые в свободное время или во время самостоятельной подготовки осуществляют научно-исследовательскую деятельность по проблемам безопасности дорожного движения, а также занимаются пропагандой безопасности дорожного движения в образовательных организациях Рузского района.

В результате происходит формирование компетенций, которые сложно приобрести в рамках изучения дисциплин, предусмотренных рабочими учебными планами, а именно способность: анализировать правоприменительную и правоохранительную практику, научную информацию, отечественный и зарубежный опыт по тематике исследования, применять методы проведения прикладных научных исследований, анализа и обработки их результатов, обобщать и формулировать выводы по теме исследования, готовить отчеты по результатам выполненных исследований, осуществлять правовое информирование и воспитание.

Проведение «Итогового комплексного междисциплинарного экзамена» необходимо для определения соответствия результатов освоения обучающимися основных образовательных программ требованиям ФГОС и установление их уровня подготовки к выполнению профессиональных задач.

По нашему мнению, существующие ранее «классические» процедуры государственной итоговой аттестации не обеспечивают достаточного уровня объективности при оценке профессиональных качеств подготовки выпускников и определения сформированности компетенций, следовательно, не способствуют своевременному принятию корректирующих мер по отношению к учебному процессу в рамках образовательной программы или вуза в целом.

В соответствии с приказом Московского университета МВД России имени В. Я. Кикотя от 26 февраля 2016 г. № 196 «Об утверждении положения о Государственной итоговой аттестации в Московском университете МВД России имени В. Я. Кикотя» в Университете допускается проведение ГИА в форме государственного междисциплинарного экзамена [7, с. 185].

Современное высшее образование ставит перед собой задачу сформировать специалиста, способного действовать в конкретных профессиональных ситуациях. Следовательно, для определения способности обучаемого самостоятельно действовать в различных ситуациях целесообразно проводить ГИА в форме междисциплинарного экзамена практической направленности.

Проведение ГИА в форме междисциплинарного экзамена направлено на определение готовности выпускника к самостоятельному выполнению служебных обязанностей в должностях сотрудников подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения посредством определения уровня сформированности у него профессиональных компетенций, предусмотренных ФГОС, прежде всего – умение-навыковых компонентов этих компетенций.

Для проведения аттестационных испытаний каждая из действующих кафедр в государственной итоговой аттестации разрабатывает билеты, отражающие направления деятельности сотрудников подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения в соответствии с профилем деятельности этой кафедры.

Критерии оценки каждого конкретного этапа аттестационного испытания разрабатываются кафедрами и содержатся в методических рекомендациях по подготовке и проведению государственной итоговой аттестации.

Подводя итог вышесказанному и учитывая, что задачи современного высшего образования в связи с реформированием российской высшей школы связаны с усилением его практической составляющей, универсализацией и вариативностью, можно сделать вывод, что при проведении ГИА необходимо комплексно оценивать знания, умения и навыки выпускников.

В заключение необходимо отметить, что формирование профессиональных компетенций выпускника, в первую очередь, зависит от объема и уровня полученных знаний и навыков по ранее изученным дисциплинам, направленным на теоретическое освоение и практическую реализацию полномочий и компетенций, установленных ФГОС, а также ведомственными правовыми актами органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Литература

1. Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» // *Собрание законодательства Российской Федерации* от 14 февраля 2011 г. № 7, ст. 900.
2. Приказ Минобрнауки России от 16 ноября 2016 г. № 1424 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта высшего образования по специальности 40.05.02 3. Правоохранительная деятельность (уровень специалитета)».
3. Долгих И. П. О проблемах и перспективах профессионального обучения сотрудников органов внутренних дел в Российской Федерации // *Полицейская и следственная деятельность*. – 2015. – № 2. – С. 60–71. DOI: 10.7256/2409–7810.2015.2.14135. URL: http://e-notabene.ru/pm/article_14135.html
4. Лисеенко В. И. О совершенствовании кадровой политики контрольно-надзорных органов: проблема формирования правовой компетенции у специалистов инспекторского состава ространснадзора // *Евразийский юридический журнал*. 2017. № 1 (104). С. 202–206.
5. Низаметдинов А. М. К вопросу разработки стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации // В сборнике: «Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования)», XI международная науч.-практическая конф. – Орёл: ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2017. С. 260–261.
6. Тарасов А. Ю., Темнышов А. А. Особенности организации деятельности подразделений ДПС ГИБДД МВД России в современных условиях // *Вестник экономической безопасности*. 2016. № 1. С. 246–249.
7. Тарасов А. Ю., Темнышов А. А., Новгородов Д. А. Проведение государственной итоговой аттестации в форме междисциплинарного экзамена по специальности 40.05.02 – Правоохранительная деятельность (узкая специализация – сотрудник подразделения по обеспечению безопасности дорожного движения) // *Общественная безопасность, законность и правопорядок в III тысячелетии*. 2016. № 1–3. С. 182–188.

Н.М. Кузнецова,
начальник отдела
ФКУ НИЦ БДД МВД России,
кандидат психологических наук

Л.А. Казанова,
научный сотрудник
ФКУ НИЦ БДД МВД России

Обзор информационно-пропагандистских массовых мероприятий по профилактике безопасности дорожного движения

Аннотация

Статья посвящена особенностям организации профилактических мероприятий по безопасности дорожного движения. Приводится обзор информационно-пропагандистских массовых мероприятий по профилактике безопасности дорожного движения, проводимых в регионах России.

Ключевые слова: массовые мероприятия, безопасность дорожного движения, пропаганда, дорожно-транспортное происшествие, воздействие, социальные проекты.

Актуальным направлением деятельности подразделений пропаганды безопасности дорожного движения остается организация и проведение кампаний, массовых мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения.

Мероприятия по предупреждению дорожно-транспортных происшествий проводятся среди различных возрастных и профессиональных групп, таких как дошкольники, учащие-

ся школ, студенты ВУЗов, колледжей, техникумов, работники транспортных предприятий, сотрудники органов внутренних дел, военнослужащие, пешеходы, водители личного автотранспорта и др.

Информационно-пропагандистские мероприятия способствуют формированию образа законопослушного гражданина с активной гражданской позицией, происходит развенчание мифов, информирование граждан о фактах правонарушений.

В настоящее время можно отметить более 35 различных социальных проектов, кампаний и акций из различных регионов страны. Среди них: «Безопасное расстояние» и «Я – пешеход» (г. Москва), «Добрый знак» (г. Ярославль), «Лайк водителю» (Пермский край), «Виртуальная реальность» и непрерывная система воспитания от детских садов до профессиональных училищ (Ростовская область), «Гражданин и полиция» (г. Екатеринбург), «Ночной патруль» (Самарская область), «Самый важный пассажир», «Едем в кресле – едем в сказку» (Липецкая область), «Добровольная помощь на дороге» (г. Белгород), «Дорожный патруль – Калуга 40» (г. Калуга), «Шагающий автобус» (Республика Кабардино-Балкария) и др.

Благодаря широте представленных проектов тысячи граждан по всей России, включая несовершеннолетних, могут принимать в них участие на различных площадках.

Отметим такую форму организации профилактических мероприятий, которая предусматривает работу с первичной и вторичной аудиторией с использованием системы стимулов и поощрений. На примере профилактической кампании по проблеме управления транспортным средством водителем в состоянии алкогольного опьянения рассмотрим основные механизмы ее организации. Кампания выстраивается по принципу воздействия на первичную (объект воздействия – сами водители) и вторичную (объект воздействия – ближайшее окружение) аудиторию.

Процедура двухступенчатой коммуникации предусматривает пропагандистское воздействие на лидеров общественного мнения для того, чтобы убедить остальную часть группы. В данном случае сообщение не передается непосредственно от коммуникатора основной аудитории, а пропагандистское влияние происходит в два этапа. Первый этап: от средств массовой коммуникации к лидеру коллективного мнения, второй этап предусматривает сообщение от лидера другим лицам¹⁷.

Заслуживает внимания социально-психологический проект «Краш-курс» для старших подростков и молодежи, направленный на формирование у них позитивной установки на соблюдение правил дорожного движения (использование ремней безопасности, соблюдение скоростного режима, недопущение управления транспортным средством в состоянии опьянения, использования гаджетов и др.). В основу данной методики положен положительный опыт Германии по проведению массовых мероприятий, адаптированный к современным условиям Российской Федерации сотрудниками ФКУ НИЦ БДД МВД России¹⁸.

Основной задачей мероприятия является воздействие на эмоциональную сферу личности через организованное выступление специалистов всех отраслей, участвующих в профилактике, предотвращении и ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, формирование позитивных установок на безопасное вождение, воспитание чувства ответственности за свое поведение на дороге. В настоящее время данная методика апробирована и показала свою эффективность более чем в 20 регионах России.

¹⁷http://life-prog.ru/1_27259_lektsiya--kommunikatsionniy-protsess-proizvodstvo-informatsii-rasprostranenie-priem-ispolzovanie-informatsii.html (Дата обращения 31.05.2017).

¹⁸ Федеральное казенное учреждение «Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения» Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Результаты научных и практических исследований, в том числе проведенных ФКУ НИЦ БДД МВД России, международный опыт, свидетельствуют о том, что эффективность массовых мероприятий возрастает, если они направлены на профилактику одного фактора риска и предназначены для определенной целевой аудитории, что усиливает адресное воздействие на конкретные категории участников дорожного движения.

Наиболее востребованной для массовых мероприятий является указанная ниже тематика.

1. *Использование ремней безопасности и детских удерживающих устройств при управлении транспортным средством.*

Здесь можно указать признанный эффективным международный проект «Безопасность дорожного движения в десяти странах – RS10», реализованный в Липецкой области в период с 2010 по 2014 годы, включающий пиар-кампании, направленные на профилактику использования ремней безопасности при управлении транспортным средством и детских удерживающих устройств.

Основная часть пиар-кампаний основывалась на методе убеждения и принуждения (принцип «кнута и пряника»). Так прошли ставшие известными в регионе акции «Два Ша» («Штраф – Шоколад»), «Дед мороз за БДД», «Пристегнись и выиграй», «Самый важный пассажир», «Кому ремня – кому кино», «Едем в кресле – едем в сказку», «Живые знаки» и др. Процент использования ремней безопасности среди водителей и пассажиров транспортных средств за четыре года действия кампании увеличился с 52,4 % до 77,4 %, а процент использования детских удерживающих устройств – с 20,9 % до 54,1 %.

2. *Превышение скоростного режима.*

Благодаря рекламной кампании «Меня тоже ждут дома!», организованной активистами Нижегородской независимой автолиги при содействии УГИБДД ГУ МВД России по Нижегородской области, количество дорожно-транспортных про-

исшествий с участием мототранспорта в области удалось снизить на 35,7 % (рис. 1).

3. *Использование световозвращающих элементов пешеходами и несовершеннолетними.*

На территории Краснодарского края проводилась акция «Виден – значит, жив!», направленная на пропаганду и популяризацию использования световозвращающих элементов, снижение количества наездов на пешеходов и велосипедистов в темное время суток¹⁹ (рис. 2). Акция призывала участников дорожного движения включиться



Рис. 1.

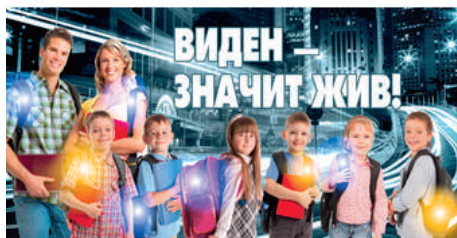


Рис. 2.

в процесс формирования общей культуры поведения на дороге, тем самым более ответственно подходить к своей жизни. Совместно с Госавтоинспекцией в проекте участвовали Министерство образования и науки, Департамент молодежной политики Краснодарского края, Департамент печати и средств массовых коммуникаций края. За время проведения акции к приобретению световозвращающих элементов привлечено около 2 тыс. руководителей предприятий, общественных организаций, родителей и т. д. Помимо массовых мероприятий для детей, в крупных городах края молодежь проводила флешмобы по указанной тематике. Всего в рамках акции световозвращающие элементы получили более 8 тыс. детей и подростков.

¹⁹ Электронный ресурс – http://belorecheNnsk.ru/News/?PAGEN_6=2&PAGEN_5=115 (Дата обращения 31.05.2017).

4. *Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения.*

В Нижегородской области Госавтоинспекцией совместно с Нижегородским автофорумом (NN.RU) реализован проект «Трезвый Нижний». На выделенную «горячую линию» (127) за период акции поступило 249 сообщений граждан (рис. 3). Проект позволил снизить аварийность по вине нетрезвых водителей в регионе в первом полугодии

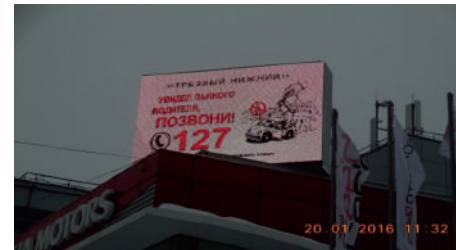


Рис. 3.

2016 года на 33,9 %.

5. *Повышение правовой информированности и культуры поведения участников дорожного движения.*

Заслуживает внимания проект «Переходи на зеленый», разработанный УГИБДД УМВД России по Орловской области совместно с ОАО «МегаФон», признанный помочь горожанам и, прежде всего, несовершеннолетним, избежать опасности на дороге (рис. 4).



Рис. 4.

В период проведения акции на оживленных городских перекрестках с пешеходами работали волонтеры в ярко-зеленых футболках, которые подчеркивали значимость перехода дороги на зеленый сигнал светофора.

В качестве напоминания о важности соблюдения правил дорожного движения орловчанам вручались памятки.

Таким образом, проведение массовых мероприятий пропагандистской направленности является важной и неотъемлемой

частью профилактической деятельности Госавтоинспекции. Залогом успеха любых массовых мероприятий выступает их поддержка активными правоприменительными мерами для усиления в сознании граждан установки на неотвратимость наказания за правонарушение. Сочетание тематических общественных кампаний с наглядностью эффективного правоприменения приводит к значительному снижению числа дорожно-транспортных происшествий.

Литература

1. Электронный ресурс – http://life-prog.ru/1_27259_lektsiya-kommunikatsionny-protsess-proizvodstvo-informatsii-rasprostranenie-priem-ispolzovanie-informatsii.html (Дата обращения 31.05.2017).
2. Электронный ресурс http://belorechensk.ru/news/?PAGEN_6=2&PAGEN_5=115 (Дата обращения 31.05.2017).

УДК 159.9

Н.М. Кузнецова,
начальник отдела
ФКУ НИЦ БДД МВД России,
кандидат психологических наук

Использование информационно-коммуникационных ресурсов в деятельности по профилактике и пропаганде безопасности дорожного движения

Аннотация

Статья содержит некоторые психологические особенности создания социальной рекламы по безопасности дорожного движения, обзор использования информационно-коммуникационных ресурсов в деятельности региональных подразделений Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, информационно-коммуникационные ресурсы, пропаганда безопасности дорожного движения, психологические особенности социальной рекламы.

Поиск новых форм и методов обеспечения безопасности дорожного движения (далее – БДД) невозможен без использования телекоммуникационных ресурсов.

Одним из действенных способов профилактики нарушений и пропаганды безопасности дорожного движения является социальная реклама. Создать качественную социальную рекламу по безопасности дорожного движения, основанную на учете особенностей психики граждан, а также вирусную рекла-

му с возможностью размещения в максимальном количестве средств коммуникации, в том числе с использованием мессенджеров, достаточно сложно.

В процессе разработки рекламы по БДД необходимо обратить внимание на то, что реклама, основанная на запугивании, не может быть эффективной. Такая реклама отвергается под воздействием механизмов психологической защиты. Более действенным подходом является создание шаблонов положительной рекламы, направленной на установку «кооперативного поведения» у участников дорожного движения, поскольку отрицательные типы рекламы разрушают данную установку²⁰. В такой социальной рекламе представляется целесообразным косвенно и деликатно, минимизируя возможную реакцию в виде «духа противоречия», показывать целесообразность соблюдения правил дорожного движения, указывая, например, на незначительность выигрыша во времени при нарушении скоростного режима. При разработке таких рекламных материалов социальной направленности необходима словесная или наглядная демонстрация пользы, которую несет соблюдение гражданами правил дорожного движения.

Являясь средством массового воздействия на аудиторию, реклама характеризуется прагматической направленностью. Исходя из этого, можно сказать, что она нацелена на выполнение намеченных целей сообщения. «Представляя собой систему особым образом организованных языковых и неязыковых знаков, реклама оказывает мощное воздействие на людей, формируя их взгляды, привычки, образ жизни, поведенческие стереотипы и т.д.»²¹. При создании рекламы желательно придерживаться принципа активизации имплицитного (косвен-

²⁰ Безруков Д. А., Войтенков Е. А. Психологические аспекты применения социальной рекламы в сфере повышения безопасности дорожного движения // Юридическая психология, 2011, № 2.

²¹ Кузнецова Г. Н. Структура и семантические особенности языка американской рекламы (прагматика рекламного текста): дисс. ... канд. филол. наук. Москва, 1984. 183 с.

ного) речевого воздействия. Другими словами, информация, представленная в рекламном сообщении, должна не напрямую воздействовать на участников дорожного движения. Такая реклама не осознается адресатом сообщения, поэтому он не подвергает ее оценке, не относится к ней критично и, следовательно, не отвергает²².

Необходимо помнить, что социальная реклама имеет определенную социально-психологическую специфику, существенно отличаясь от коммерческой рекламы. В случае с социальной рекламой по БДД речь идет о таких общественных морально-нравственных аспектах, как ценность жизни, взаимоуважение на дороге, бдительность при движении, тогда как в коммерческой рекламе навязываются конкретные материальные ценности²³.

Немаловажным аспектом является место размещения социальной рекламы, посвященной безопасности дорожного движения. Наиболее традиционным является размещение вдоль дороги, вблизи остановок общественного транспорта, крупных торговых центров и др.

Размещение социальной рекламы, материалов на тему безопасности дорожного движения (статей, журналистских заметок, агитационных призывов и обращений к водителям) также возможно на оборотной стороне копий постановления и протоколов об административных правонарушениях, бланках при подаче заявлений о государственных услугах, предоставляемых ГИБДД, на упаковочных материалах производителей продовольственных товаров повседневного потребления, на пустых фасадах зданий в виде граффити и т. д.

²² Пирогова Ю. К. Имплицитная информация как средство коммуникативного воздействия и манипулирования (на материале рекламных и PR-сообщений) // Проблемы прикладной лингвистики. М.: Сб. статей. Азбуковник, 2001. С. 209–227.

²³ Безруков Д. А., Войтенков Е. А. Психологические аспекты применения социальной рекламы в сфере повышения безопасности дорожного движения // Юридическая психология, 2011, № 2.

Таким образом, социальная реклама, основанная на учете основных психологических процессов и механизмов мыслительной деятельности человека, это – реальный путь не только повышения культуры дорожного движения и самооценки и самоуважения участников дорожного движения, но и формирования образа «идеального водителя».

Создание различных медиа-проектов по тематике БДД (передач, видеороликов, мультфильмов, короткометражных и полнометражных фильмов) также должно находить свое отражение в деятельности по профилактике и пропаганде безопасного дорожного движения.

Интересен телепроект «Мужская работа», созданный при содействии УГИБДД ГУ МВД России по Краснодарскому краю и направленный на повышение уровня доверия населения к деятельности Госавтоинспекции, создание стереотипа законопослушного поведения участников дорожного движения и положительного имиджа службы (рис. 1).

В рамках проекта сотрудники дорожно-патрульной службы выполняли задания (более 13): участвовали в соревнованиях по картингу, стрельбе, общались с гражданами, устраняли технические неисправности в автомобиле и др. Действия сотрудников оценивали судьи и эксперты, профессионалы в той области, в которой проходил очередной этап конкурса (шеф-повар, механик, педагог, психолог), но главное решение выносили телезрители путем SMS-голосования. Благодаря возможности интерактивного общения со зрителями, интересной форме подачи информации, элементам игры цикл



Рис. 1.

тридцатиминутных программ шоу-проекта «Мужская работа» имел высокий рейтинг просмотра, позволил вызвать интерес к требованиям правил дорожного движения и формировать соответствующую поведенческую установку на их соблюдение.

Проектирование и использование мобильных приложений является перспективной формой обучения правилам дорожного движения и формирования у участников дорожного движения культуры дорожного движения.

Положительным является опыт УГИБДД ГУ МВД России по Ростовской области по самостоятельному изучению школьниками правил дорожного движения с использованием информационных технологий. Запущен проект «Вся программа средней школы», цель которого – объединение на одном информационном ресурсе всей школьной программы. В рамках проекта организована локальная сеть «Wi-Fi ПДД», позволяющая одновременно подключать до 120 электронных устройств (телефонов, планшетов, ноутбуков)²⁴. Для школьников 4–11 классов, умеющих самостоятельно пользоваться устройствами, «Wi-Fi ПДД» функционирует в режиме «вопрос-ответ».

Инспекторы ГИБДД по Красноярскому краю проводят онлайн занятия со школьниками с помощью приложения «Скайп».



Рис. 2.

Успешным является проект «ГАИ-23-SMS», разработанный УГИБДД ГУ МВД России по Краснодарскому краю, суть которого в предоставлении участникам дорожного движения оперативных дорожных сведений через SMS-оповещение (рис. 2). Также граждане могли участвовать в тематическом конкурсе

²⁴ <https://61.mvd.pfnnewsitem2311338>

на знание правил дорожного движения, победитель которого получал право на бесплатное обучение в одной из лучших автошкол края.

Проведение онлайн-опросов можно выделить как одно из средств изучения общественного мнения граждан по проблемам БДД, в том числе профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. В качестве примера укажем размещенные на сайте ФКУ НИЦ БДД МВД России и ВНИИ МВД России вопросы для изучения общественного мнения по проблеме использования световозвращающих элементов несовершеннолетними (онлайн-опрос для родителей).

В целом отметим, что с развитием технического прогресса все большую актуальность в деле по обеспечению БДД приобретают информационно-коммуникационные ресурсы, которые отличаются мобильностью, быстротой распространения информации различной направленности и с уверенностью лидируют по сравнению с печатными источниками ее получения.

Литература

1. Безруков Д. А., Войтенков Е. А. Психологические аспекты применения социальной рекламы в сфере повышения безопасности дорожного движения/ Юридическая психология, 2011, № 2.
2. Кузнецова Г. Н. Структура и семантические особенности языка американской рекламы (прагматика рекламного текста): дисс. ... канд. филол. наук. Москва, 1984. 183 с.
3. Пирогова Ю. К. ИмPLICITная информация как средство коммуникативного воздействия и манипулирования (на материале рекламных и PR-сообщений) // Проблемы прикладной лингвистики. М.: Сб. статей. Азбуковник, 2001. С. 209–227.
4. Электронный ресурс: <https://61.mvd.ru/newsitem2311338>.

УДК 351.811

В.В. Сухов,
старший научный сотрудник
ФКУ НИЦ БДД МВД России

В.Ю. Логинов,
эксперт
ФКУ НИЦ БДД МВД России

Сертификация как форма контроля соответствия технических средств организации дорожного движения нормативно-техническим документам

Аннотация

Рассматриваются влияние качества применяемых технических средств организации дорожного движения на аварийность, деятельность Органа по сертификации продукции ФКУ НИЦ БДД МВД России «Безопасность дорожного движения», в том числе связанная с вступлением в силу с 15 февраля 2015 года технического регламента Таможенного союза ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог».

Ключевые слова: недостатки транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети, сертификация, технические средства организации дорожного движения.

Одним из важнейших элементов деятельности по повышению безопасности дорожного движения является обеспечение выполнения требований действующих нормативных документов, касающихся технических средств организации дорожного движения.

Технические средства организации дорожного движения (далее – ТСОД) являются важнейшим элементом обеспечения безопасности дорожного движения.

Анализ аварийности за последние годы показал, что одной из причин значительного количества дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), включая происшествия с особо тяжкими последствиями, являются неудовлетворительные дорожные условия, в том числе несоответствие эксплуатационных параметров ТСОД действующим требованиям.

Недостатки транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети – причина совершения каждого четвертого ДТП. При этом на безопасность дорожного движения дорожные условия влияют комплексно, т. е. воздействует совокупность параметров всех элементов автомобильной дороги. Именно поэтому, по мнению ряда отечественных и зарубежных экспертов, неудовлетворительные дорожные условия сопутствуют ДТП в 50–70 случаях из 100.

Значительную роль в обеспечении безопасности и организации дорожного движения играет дорожная разметка.

Среди всех недостатков транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети, регистрируемых в карточке учета ДТП, к наиболее распространенным относится отсутствие горизонтальной разметки (от 10 до 17 % от общего количества ДТП данного вида).

При движении на загородных дорогах водители 95 % времени смотрят на края и ось проезжей части. Дорожная разметка, к которой прикован взгляд водителя, дает ему непрерывную информацию в отличие от дорожных знаков, информация и указания на которых даются одновременно. Линии разметки способствуют улучшению организации движения, регулируют места безопасных обгонов, ограничивают резкие изменения ширины проезжей части и т. д.

Имеется много зарубежных исследований (Германия, Венгрия), указывающих на снижение количества происшествий на 12–16 % после устройства дорожной разметки.

Такие технические средства, как искусственные неровности и дорожные ограждения, снижают тяжесть последствий ДТП, а в некоторых случаях и сокращают количество ДТП с пострадавшими.

Отечественные исследования показывают, что установка дорожных ограждений снижает количество ДТП с пострадавшими на 22–42 %.

Вместе с тем наезд на ограждение может быть причиной тяжелых последствий ДТП, что связано, как правило, с установкой ограждений с нарушением требований обеспечения безопасности дорожного движения.

В настоящее время разработаны и действуют стандарты практически на все ТСОД.

Анализ влияния ТСОД на безопасность движения указывает на необходимость соблюдения всех действующих технических требований.

Результаты анализа зарубежной практики свидетельствуют о том, что во многих странах регулируются требования к выполнению работ, указываются стандарты, нормы и другие обязательные требования, в соответствии с которыми должны выполняться работы. Обязательными являются также требования к качеству применяемых материалов, методам их испытаний и требования к качеству выполняемых работ. Эти требования закреплены в стандартной конкурсной документации, которая в Европе разработана Ассоциацией гражданских инженеров (FIDIC), в Америке Федеральной дорожной администрацией США и американской ассоциацией транспортных и дорожных администраций штатов (ASHTO). Такая практика применяется в большинстве стран мира.

В нашей стране на основании ст. 743 Гражданского кодекса Российской Федерации подрядчик обязан осуществить строительство (ремонт) и связанные с ним работы в соответствии с технической документацией, определяющей объем, состав работ и другие предъявляемые к ним требования и со сметой, определяющей цену работ. При отсутствии иных указаний в договоре строительного подряда предполагается, что подрядчик обязан выполнить все работы, указанные в технической документации и в смете. Следовательно, если при обустройстве дорог техническими средствами организации дорожного движения в контрактных условиях будет прописано, что эти средства должны иметь подтверждение соответствия, то подрядчик будет вынужден пройти такую процедуру и представить необходимые документы о прохождении сертификации.

Согласно Уставу, ФКУ НИЦ БДД МВД России имеет право принимать участие в проведении сертификации продукции в соответствии с областью аккредитации, утвержденной Федеральной службой по аккредитации (далее – Росаккредитация).

С мая 1996 года такую деятельность осуществляет Орган по сертификации продукции ФКУ НИЦ БДД МВД России «Безопасность дорожного движения» (далее – Орган по сертификации).

В область аккредитации Органа по сертификации входят технические средства организации дорожного движения и технические средства Госавтоинспекции.

За время деятельности Органа по сертификации данная форма работы по контролю за соблюдением требований действующих нормативно-технических документов, предъявляемых к указанным техническим средствам, доказала свою эффективность.

Несмотря на добровольный характер сертификации, проводимой Органом по сертификации до настоящего времени, потребители вышеуказанной продукции в качестве обязательно-

го условия требуют от ее производителей и продавцов наличия сертификата соответствия.

Следует отметить, что если в период действия сертификата соответствия в Орган по сертификации поступит информация о несоответствии продукции требованиям нормативно-технических документов, то после проверки достоверности таких сведений Орган по сертификации вправе отозвать ранее выданный сертификат.

За все время существования Органа по сертификации такая процедура не осуществлялась в связи с отсутствием нареканий к сертифицируемой продукции.

При этом только начиная с 2010 года Органом по сертификации выдано более 300 сертификатов соответствия.

В связи со вступлением в силу с 15 февраля 2015 года технического регламента Таможенного союза ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог», повлекшим за собой необходимость осуществления подтверждения соответствия ТСОД установленным требованиям на обязательной основе, назрела необходимость расширения области аккредитации Органа по сертификации, в целях реализации которой в 2015–2016 годах выполнена необходимая для этого работа.

Так, в 2015 году успешно пройдена процедура подтверждения компетентности Органа по сертификации, о чем 3 ноября 2015 года Росаккредитацией принято соответствующее решение.

Заключены соглашения о взаимодействии при проведении работ по подтверждению соответствия между Органом по сертификации и испытательными лабораториями (центрами), в том числе с Центром испытаний Государственного научного центра Российской Федерации ФГУП «НАМИ», ФГУП «Всероссийский научно-исследовательский институт метрологической службы», ФГУП «Всероссийский научно-исследовательский институт оптико-физических измерений» и др.

Сотрудники ФКУ НИЦ БДД МВД России, с учетом расширяемой области аккредитации, прошли обучение по программам повышения квалификации и профессиональной переподготовки во ФГАОУ ДПО «Академия стандартизации, метрологии и сертификации (учебная)».

На сегодняшний день в состав Органа по сертификации входят 10 сотрудников, в том числе руководитель Органа по сертификации, 3 эксперта, 2 стажера в эксперты, ответственный за организационное обеспечение и делопроизводство, юрист и 2 финансиста.

Деятельность Органа по сертификации обеспечивает разработанная в установленном порядке нормативная база, в том числе положение, руководство по качеству, функциональные инструкции на каждого сотрудника.

Вся необходимая информация об Органе по сертификации размещена на официальном сайте ФКУ НИЦ БДД МВД России nicbdd.mvd.rf и постоянно актуализируется.

Проведенные мероприятия позволили Органу по сертификации выйти на процедуру расширения области аккредитации, которая проведена Росаккредитацией в период с июля по сентябрь 2016 года и успешно пройдена с выводом о соответствии Органа по сертификации критериям аккредитации.

В расширенную область по сертификации входят 34 наименования продукции, среди которых дорожные светофоры, знаки, ограждения, световозвращатели, искусственные неровности, материалы для дорожной разметки, технические средства АСУД, устройства фотовидеофиксации нарушений ПДД, снаряжение сотрудников Госавтоинспекции, государственные регистрационные знаки транспортных средств и т. д.

Перечень нормативно-технических документов, соответствие которым вправе подтверждать Орган по сертификации, дополнен техническим регламентом Таможенного союза ТР

ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог», а также соответствующими межгосударственными стандартами, стандартами организаций и иными документами, устанавливающими требования к объектам подтверждения соответствия.

Дальнейшая деятельность Органа по сертификации, с учетом расширения его области аккредитации, потребует участия сотрудников ФКУ НИЦ БДД МВД России в дополнительных процедурах, которые при добровольной сертификации были не обязательны, – это анализ состояния производства и инспекционный контроль за сертифицируемой продукцией заявителей, предусматривающих выезд сотрудника в регион, из которого поступила заявка на проведение работ по подтверждению соответствия продукции установленным требованиям.

Подводя итог, можно сделать вывод о том, что одним из существенных факторов, влияющих на обеспечение безопасности дорожного движения, является качество ТСОД, т. е. их соответствие требованиям стандартов и других нормативно-технических документов. Как одну из форм контроля соответствия ТСОД требованиям нормативно-технических документов можно рассматривать их сертификацию.

При проведении проверок эксплуатационного состояния ТСОД наличие сертификатов соответствия может рассматриваться сотрудниками дорожного надзора Госавтоинспекции как подтверждение качества и безопасности продукции.

Д.А. Тарасенков,
научный сотрудник
ФКУ НИЦ БДД МВД России

Основы стандартизации и деятельность технического комитета по стандартизации «Безопасность дорожного движения»

Аннотация

В статье приведены основы стандартизации, рассматривается общее понятие технического комитета по стандартизации, перечислены основные виды работ, проведенные техническим комитетом по стандартизации «Безопасность дорожного движения» (ТК 278).

Ключевые слова: стандартизация, стандарт, технический комитет по стандартизации, деятельность технического комитета по стандартизации, ГОСТ.

В настоящее время большое внимание уделяется вопросам повышения уровня безопасности жизни и здоровья граждан, в том числе в области обеспечения безопасности дорожного движения. Многие направления и сферы деятельности в обществе задействованы для снижения количества совершаемых дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и уменьшения показателя пострадавших в них людей. Одним из способов решения данной проблемы является стандартизация.

Исходя из результатов отечественных и зарубежных исследований, можно сказать, что в 60–75 % случаев ДТП в качестве фактора, стимулирующего ошибки водителей в выборе режима движения автомобиля, вызывающего снижение надежно-

сти его работы ввиду неверного восприятия ситуации, могут влиять недостатки транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети.

Результаты анализа статистических данных по Российской Федерации с 2014 по 2016 год свидетельствуют, что общее количество ДТП уменьшается, в то же время наблюдается тенденция к увеличению количества происшествий, на возникновение которых могли повлиять выявленные на месте ДТП недостатки транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети (в 2014 году такие ДТП составляли 30 % от общего количества, а в 2016 году уже 41 %).

Организация улично-дорожной сети должна обеспечивать безопасность дорожного движения, сохранение жизни, здоровья и имущества населения и охрану окружающей среды. Ее состояние контролируется в процессе повседневного надзора, в том числе сотрудниками Госавтоинспекции, и должно соответствовать требованиям ГОСТ Р 50597–93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля», который устанавливает допустимые по условиям обеспечения безопасности движения предельные значения показателей эксплуатационного состояния автомобильных дорог, улиц и дорог городов и других населенных пунктов, а также требования к эксплуатационному состоянию технических средств организации дорожного движения. Требования данного стандарта устарели, и проводимый сотрудниками Госавтоинспекции контроль по их показателям не соответствует современным условиям, что в совокупности влияет на безопасность дорожного движения.

Необходимо отметить, что в данный момент указанный стандарт проходит процедуру пересмотра, которая является одним из направлений деятельности стандартизации.

Стандартизацию можно рассматривать в трех аспектах: как практическую деятельность, как часть системы управления и как науку. Практическая деятельность заключается в разработке, внедрении и применении нормативных документов и надзоре за выполнением требований, правил и норм, изложенных в них. Составная часть управления опирается на комплекс основополагающих документов в области технической политики и управления качеством продукции. Наука выявляет, обобщает и анализирует закономерности, влияющие на те или другие изменения качества товара, развивает и обосновывает нормы и требования к объектам стандартизации.

Основные цели стандартизации направлены на содействие социально-экономическому развитию Российской Федерации, интеграции ее в мировую экономику и международные системы стандартизации в качестве равноправного партнера.

Стандартизация также направлена на улучшение качества жизни населения страны, обеспечение обороны страны и безопасности государства, техническое перевооружение промышленности, а также повышение качества продукции, выполнения работ, оказания услуг и повышение конкурентоспособности продукции российского производства.

Указанные цели достигаются путем:

внедрения передовых технологий, достижения и поддержания технологического лидерства Российской Федерации в высокотехнологичных (инновационных) секторах экономики;

повышения уровня безопасности жизни и здоровья людей, охраны окружающей среды, охраны объектов животного, растительного мира и других природных ресурсов, имущества юридических и физических лиц, государственного и муниципального имущества, а также содействия развитию систем жизнеобеспечения населения в чрезвычайных ситуациях;

оптимизации и унификации номенклатуры продукции, обеспечения ее совместимости и взаимозаменяемости, сокра-

щения сроков ее создания, освоения в производстве, а также затрат на эксплуатацию и утилизацию;

применения документов по стандартизации при поставках товаров, выполнении работ, оказания услуг, в том числе при осуществлении закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд;

обеспечения единства измерений и сопоставимости их результатов;

предупреждения действий, вводящих потребителя продукции в заблуждение;

обеспечения рационального использования ресурсов;

устранения технических барьеров в торговле и создания условий для применения международных и региональных стандартов, региональных сводов правил, стандартов и сводов правил иностранных государств.

В результате деятельности стандартизации создаются нормативные документы, применение которых обеспечивает в том числе и безопасность дорожного движения.

Деятельность по стандартизации в Российской Федерации регулируется действием федеральных законов «О стандартизации в Российской Федерации» [1] и «О техническом регулировании» [2]. Под ней подразумевается разработка (ведение), утверждение, изменение (актуализация), отмена, опубликование и применение документов по стандартизации (стандартов).

Под стандартом понимается «нормативный документ, который разработан на основе консенсуса, принят признанным на соответствующем уровне органом и устанавливает для всеобщего и многократного использования правила, общие принципы или характеристики, касающиеся различных видов деятельности или их результатов, и который направлен на достижение оптимальной степени упорядочения в определенной области» [3].

В переводе с английского слово стандарт означает образец, норму, основу. Стандарты, как правило, основаны на обобщенных результатах науки, техники и практического опыта и направлены на достижение оптимальной пользы для общества.

В зависимости от сферы действия различают стандарты разного статуса или категории: международный, региональный, государственный стандарт Российской Федерации (ГОСТ Р), межгосударственный стандарт (ГОСТ), стандарт общественного объединения, стандарт предприятия.

Действующим механизмом в разработке международных, региональных, межгосударственных стандартов в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в сфере стандартизации (Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт)), являются технические комитеты по стандартизации.

Они непосредственно участвуют в подготовке предложений по формированию государственной политики Российской Федерации в сфере стандартизации.

В настоящее время ФКУ НИЦ БДД МВД России, в соответствии с Уставом²⁵, осуществляет ведение секретариата технического комитета по стандартизации «Безопасность дорожного движения» (далее – ТК 278).

Стоит отметить большую значимость данного технического комитета, так как закрепленные за ним объекты стандартизации, относящиеся как к безопасности дорожного движения, так и к правоохранительной деятельности (например, транспортные средства оперативных служб, государственные регистрационные знаки транспортных средств, средства фото- и видеofиксации правонарушений, спецсредства и

²⁵ Устав федерального казенного учреждения «Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» (далее – ФКУ НИЦ БДД МВД России), утвержденный приказом МВД России от 10 января 2011 года № 1.

одежда сотрудников полиции и многое другое), отсутствуют в области деятельности других технических комитетов Российской Федерации.

В рамках своей деятельности ТК 278 осуществляется межведомственное взаимодействие в сфере стандартизации по направлению безопасности дорожного движения с такими организациями, как Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (ГУОБДД МВД России), Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс), Всероссийский научно-исследовательский институт стандартизации и сертификации в машиностроении (ФГУП «ВНИИНМАШ»), Государственный научный центр Российской Федерации «Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт «НАМИ» (ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ») и т.д.

При этом наиболее тесное сотрудничество налажено с Российским дорожным научно-исследовательским институтом Министерства транспорта Российской Федерации (РОСДОРНИИ), с которым осуществляется постоянная совместная деятельность по совершенствованию нормативно-технических документов, действующих в области организации и безопасности дорожного движения.

Только за 2016 год была проведена большая работа в закрепленной за ТК 278 области технического регулирования.

Разработаны и внесены на утверждение межгосударственные стандарты ГОСТ 33995–2016 «Транспортные средства. Порядок оценки соответствия при внесении изменений в конструкцию» и ГОСТ 33997–2016 «Автомобильные транспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию. Методы проверки», принятые по результатам голосования в Межгосударственном совете по стандартизации протоколом от 22.11.2016 № 93-П.

В марте 2016 года введено в действие Изменение № 3 в национальный стандарт ГОСТ Р 52044–2003 «Наружная реклама на автомобильных дорогах и территориях городских и сельских поселений. Общие технические требования к средствам наружной рекламы. Правила размещения», утвержденное приказом Росстандарта от 29.02.2016 № 84-ст.

С 1 сентября 2017 года вводится в действие разработанный ТК 278 национальный стандарт ГОСТ Р 57422–2017 «Световозвращающие элементы и изделия для пешеходов и других участников дорожного движения. Общие технические условия», утвержденный приказом Росстандарта от 17.03.2017 № 158-ст.

Техническим комитетом постоянно проводится анализ актуальности существующих стандартов в сфере безопасности дорожного движения, изменение указанных в них требований в соответствии с нормативной правовой базой, а также мониторинг вновь разработанных в этой сфере стандартов.

Так, на сегодняшний день актуальна работа по пересмотру ГОСТ Р 50597–93, новая редакция которого в настоящее время для утверждения направлена в Росстандарт.

Кроме того, принимается участие в пересмотре национального стандарта ГОСТ Р 52289–2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств», а также подготовке изменений в национальные стандарты ГОСТ Р 52282–2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний» и ГОСТ Р 52290–2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования».

Важной частью деятельности ТК 278 является разработка предложений в Программу национальной стандартизации Российской Федерации, а также самих стандартов.

В 2017 году в рамках деятельности ТК 278 планируется разработка ГОСТ Р «Одежда профессиональная повышенной видимости сотрудников полиции, осуществляющих надзор за дорожным движением. Общие требования», ГОСТ Р «Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования» и ГОСТ Р «Автомобили, автобусы и мотоциклы оперативных служб. Цветографические схемы, опознавательные знаки, надписи, специальные световые и звуковые сигналы. Общие требования». С 2015 года количество сопровождаемых ТК 278 стандартов увеличилось 2,5 раза.

Таким образом, оптимизация деятельности технического комитета, происходившая в период с 2016 по 2017 год, позволила усовершенствовать процесс разработки, внесения изменений и переработки стандартов, которые, в свою очередь, будут использоваться при выполнении сотрудниками Госавтоинспекции государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения.

Литература

1. О стандартизации в Российской Федерации: ФЗ от 29 июня 2015 года № 162-ФЗ //Электронный ресурс// Информационно-правовое обеспечение «Гарант».
2. О техническом регулировании: ФЗ от 27 декабря 2002 года № 184-ФЗ //Электронный ресурс// Информационно-правовое обеспечение «Гарант».
3. Межгосударственная система стандартизации (МГС). Термины и определения: ГОСТ 1.1–2002 //Электронный ресурс// Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации «ТЕХЭКСПЕРТ».

*А.М. Фролов,
профессор кафедры общеправовых дисциплин
филиала ВШПК МВД России (г. Набережные Челны),
кандидат технических наук, доцент*

*А.А. Афлятонов,
ведущий инженер,
ООО «Телеком Инжиниринг», Казань*

Обеспечение организации и безопасности дорожного движения в зоне влияния объектов дорожного и придорожного сервиса

Аннотация

В статье рассматриваются вопросы обеспечения организации и безопасности дорожного движения в зоне влияния объектов дорожного и придорожного сервиса и освещаются предложения по развитию и функционированию автодорожной сети.

Ключевые слова: объект дорожного сервиса, объект придорожного сервиса, аварийность, дорожно-транспортные происшествия.

С развитием российского рынка, увеличением количества автомобильного транспорта и грузопассажирских перевозок возрастает потребность в автотранспортном обслуживании, требующем расширения ассортимента услуг как для самого транспорта, так и для пользователей. Таким автотранспортным обслуживанием для участников дорожного движения являются объекты дорожного сервиса (АЗС, автостанции, автовокзалы, гостиницы, кемпинги, мотели, пункты обществен-

ного питания, станции технического обслуживания, а также необходимые для их функционирования места отдыха и стоянки транспортных средств), которые располагаются или могут располагаться в пределах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог.

Обеспечение безопасности жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав, законных интересов при эксплуатации автомобильного транспорта, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), снижения тяжести их последствий – основные задачи при реализации развития объектов дорожного и придорожного сервиса.

В свою очередь, обеспечение установленного порядка использования полос отвода и придорожных полос – залог безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах.

В соответствии с законодательством Российской Федерации объектами дорожного сервиса являются:

здания и сооружения, расположенные в пределах полосы отвода и предназначенные для обслуживания участников дорожного движения (остановочные пункты автобусов, в том числе с павильонами, площадки для кратковременной остановки транспортных средств, площадки для отдыха со стоянками транспортных средств, устройства аварийновызывной связи и иные сооружения) (п. 3.16 ГОСТ 330622014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к размещению объектов дорожного и придорожного сервиса» (далее – ГОСТ 330622014));

здания и сооружения, расположенные на придорожной полосе и предназначенные для обслуживания участников дорожного движения в пути следования (мотели, гостиницы, кемпинги, станции технического обслуживания, автозаправочные станции, пункты питания, торговли, связи, медицинской помощи, мойки, средства рекламы и иные сооружения) (п. 3.17 ГОСТ 330622014).

На сегодняшний день размещение объектов дорожного и придорожного сервиса (далее – Объекты) происходит неравномерно, имеет место несанкционированное их размещение. На автомобильных дорогах отсутствуют объекты социального значения, а именно стационарные пункты для оказания экстренной медицинской помощи, площадки для посадки вертолетов санитарной авиации и МЧС, площадки для кратковременного отдыха и т.д.

Незаконное строительство Объектов в полосе отвода и придорожной полосе автомобильных дорог создает угрозу безопасности дорожного движения. Размещение Объектов в нарушение установленного порядка использования указанных полос является причиной ряда факторов, негативно влияющих на безопасность дорожного движения, а именно:

- хаотичное размещение Объектов вдоль автомобильных дорог, приводящее к их перенасыщенности;

- повреждение и разрушение автомобильных дорог общего пользования в результате несоблюдения застройщиками Объектов нормативных требований;

- возникновение и рост потенциально опасных участков автомобильных дорог в месте размещения Объектов;

- концентрация ДТП в месте размещения Объектов.

Хаотичное размещение Объектов вдоль автомобильных дорог оказывает негативное влияние на психофизиологические характеристики водителей автотранспортных средств, что, в свою очередь, может привести к ДТП.

Участки автомобильных дорог в зонах влияния Объектов оснащаются техническими средствами организации движения, несущими информацию о дорожных условиях и режимах движения на данных участках.

Зона влияния Объектов: участок автомобильной дороги, в пределах которого распространяется влияние объек-

та дорожного или придорожного сервиса на транспортно-эксплуатационное состояние автомобильной дороги, режимы, условия и безопасность дорожного движения (п. 3.8 ГОСТ 330622014).

Таким образом, протяженность зоны влияния объекта может быть разной и зависит от его размеров.

Результаты анализа статистики ДТП дают основание считать, что наибольшее количество происшествий наблюдается на участках дорог, где водитель испытывает большое нервно-психическое напряжение. Существенную роль в обеспечении надежности действий водителя играет его способность к приему и переработке информации. Качество усвоения информации зависит главным образом от ее количества [10].

Увеличение количества участков, на которых устанавливается особый режим движения, негативно влияет на нервно-психическое напряжение водителя.

Так, например, в Республике Татарстан общая протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального и регионального значений составляет 14 187 км, количество Объектов – 1169 (по состоянию на 2015 год). В результате несложного вычисления можно определить среднее расстояние между ближайшими Объектами, которое составляет 12 км. В соответствии с п. 5.1.5 ГОСТ 330622014 минимальная норма обеспеченности автомобильных дорог общего пользования Объектами одного вида, необходимая для качественного обслуживания участников дорожного движения, составляет 20 км.

Необходимо отметить, что при подсчете не учитывались виды объектов, а также такие ключевые параметры автомобильной дороги, как интенсивность движения и техническая категория дороги. Однако даже при самых приблизительных подсчетах перенасыщенность автомобильных дорог Объектами носит постоянный характер.

Кроме того, Объекты размещаются без соответствующего согласования и с нарушением требований нормативно-технических актов Российской Федерации.

Так, например, в Республике Татарстан результаты анализа динамики размещения Объектов показали, что с 2004 по 2015 год прирост общего количества Объектов составил 126%, из них согласованных 30% от общего количества Объектов (см. Рис. 1). При этом за отчетный период наблюдается резкое увеличение количества несогласованных объектов более чем в 3 раза и плавное увеличение количества согласованных объектов на 26 %. Это в основном связано с тем, что Объекты сначала строятся, а затем согласовываются.

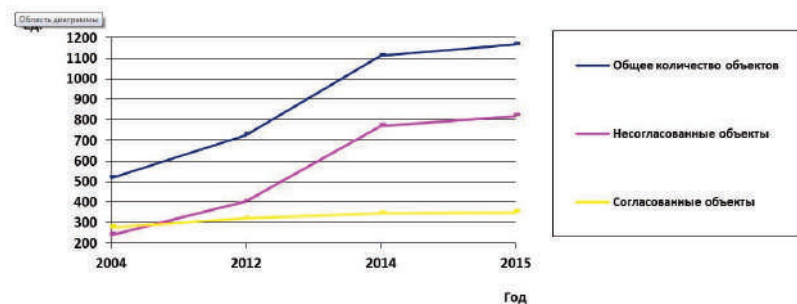


Рис. 1. Динамика размещения Объектов в Республике Татарстан с 2004 по 2015 год

При этом построенные с нарушением требований технических регламентов Объекты не могут быть согласованы в установленном порядке. Такие Объекты функционируют с нарушением законодательства, и уполномоченными органами проводится работа по приведению их в соответствие с требованиями нормативной документации. В противном случае Объект должен быть демонтирован (ч. 8 ст. 20 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257ФЗ «Об автомобильных дорогах и

о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»). Работа по приведению Объектов в соответствие с требованиями нормативной документации, а также по ликвидации Объектов требует значительных временных затрат. Поэтому рост количества несогласованных Объектов подчиняется логарифмическому закону.

Таким образом, для систематизации размещения Объектов необходимо усилить контроль за их размещением.

Повреждение и разрушение автомобильных дорог общего пользования в результате несоблюдения застройщиками Объектов нормативных требований приводит к ухудшению дорожных условий в зоне влияния Объекта и изменению показателей аварийности.

Аварийность – это показатель безопасности движения в виде абсолютного количества ДТП, числа погибших и раненых или в виде отношения количества ДТП к числу транспортных средств, численности населения или пробегу автомобилей за определенный промежуток времени (п. 3.1 ОДМ 218.4.005-2010 «Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах» (далее – ОДМ 218.4.0052010).

Для оценки степени аварийности на отдельных дорогах или дорожной сети в целом пользуются системой показателей, основанных на анализе количества и тяжести ДТП с учетом пробега автомобилей, состояния автомобильного парка и других факторов.

Основными факторами, характеризующими участки дорог повышенной аварийности, являются: техническое состояние автомобиля, состояние и действия водителя, дорожные и погодно-климатические условия. При этом дорожные условия могут быть как основными, так и косвенными причинами ДТП. Поэтому ухудшение дорожных условий в зонах влияния Объектов неизменно ведет к возникновению и росту потенциально опасных участков автомобильных дорог.

Возникновение и рост потенциально опасных участков автомобильных дорог в месте размещения Объектов

Для выявления опасных участков могут использоваться следующие методы: метод, основанный на анализе данных о ДТП, метод коэффициентов аварийности, метод коэффициентов безопасности (раздел 5 ОДМ 218.4.005 2010).

Методы выявления опасных участков на основе данных о ДТП применяют для оценки безопасности движения на существующих дорогах при наличии достаточно полной и достоверной информации о ДТП за период не менее 35 лет.

На практике ДТП привязываются непосредственно к месту их совершения. При этом производится обследование дорожных условий на данном участке, но не учитывается размещение ближайших Объектов и зон их влияния. Кроме того, отсутствие данных о размещении Объектов в местах совершения ДТП не исключает возможность влияния Объектов на их возникновение. В целях определения единого порядка и формы учета и анализа ДТП владельцами автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения, местного значения, владельцами частных автомобильных дорог, а также балансодержателями улиц и дорог городов и сельских поселений рекомендован ОДМ 218.6.015–2015 «Рекомендации по учету и анализу ДТП на автомобильных дорогах Российской Федерации» (далее – ОДМ 218.6.015–2015).

При отсутствии данных о ДТП используется метод коэффициентов аварийности, основанный на анализе и обобщении данных статистики ДТП, и метод коэффициентов безопасности, основанный на анализе графиков изменения скоростей движения по дороге.

Метод коэффициентов аварийности основан на определении итогового коэффициента аварийности K_{AB} (п. 5.2 ОДМ 218.4.0052010):

$$K_{AB} = \prod_{i=1}^{i=n} K_i, (1)$$

K_i – частные коэффициенты аварийности, основанные на результатах анализа статистических данных о ДТП и характеризующие влияние на безопасность движения параметров дорог и улиц в плане, поперечном и продольном профилях, элементов обустройства, интенсивности движения, состояния покрытия;

n – число частных коэффициентов аварийности, учитываемых при оценке безопасности движения на дорогах или городских улицах различных категорий.

По значениям итоговых коэффициентов аварийности строят линейный график. При построении графика коэффициентов аварийности необходимо учитывать, что влияние опасного места распространяется на прилегающие участки, в том числе зоны влияния Объектов, где возникают ощутимые помехи для движения.

Коэффициентами безопасности называют отношение максимальной скорости движения на участке к максимальной скорости въезда автомобилей на этот участок (начальная скорость движения).

Для определения коэффициентов безопасности при построении теоретического графика скоростей движения по дороге в обычную методику расчета скоростей вносят изменения, направленные на учет опасных ситуаций. Участки по опасности для движения оценивают исходя из значений коэффициента безопасности. Начальные скорости и ускорения определяются наблюдениями на дороге или с помощью ходовых лабораторий. Метод коэффициентов безопасности учитывает движение одиночного автомобиля, что характерно для условий движения на дорогах с малой интенсивностью или часов

спада движения на более загруженных дорогах, и определяет степень опасности участка дороги (неопасный, опасный, очень опасный). Это не препятствует его использованию для дорог всех типов, поскольку при высокой интенсивности движения обгоны практически исключаются, а расчет для одиночного автомобиля направлен на повышение безопасности.

Таким образом, определение коэффициентов аварийности и безопасности позволяет определять степень опасности участков автодорог в зоне влияния Объектов.

Концентрация ДТП в месте размещения Объектов

Участок концентрации ДТП – это участок автомобильной дороги, не превышающий 1000 м вне населенного пункта, 200 м в населенном пункте или перекресток дорог, где в течение последних 12 месяцев произошло три и более ДТП одного вида или 5 и более ДТП независимо от их вида, в результате которых погибли или ранены люди (п. 3.1.9 ОДМ 218.6.015–2015).

Повышенным количеством ДТП и понижением пропускной способности в зоне влияния Объектов чаще всего характеризуются участки (п. 4.3.2 ОДМ 218.4.0052010):

на которых резко уменьшается скорость движения преимущественно в связи с недостаточной видимостью; в этом случае при высокой интенсивности и большой скорости движения возможны столкновения автомобилей и съезды с дороги;

где у водителя исчезает ориентировка в направлении дороги или возникает неправильное представление о нем (поворот в плане непосредственно за выпуклой кривой, неожиданный поворот в сторону с примыканием второстепенной дороги по прямому направлению);

слияния, разделения или перекрещивания транспортных потоков на пересечениях дорог, съездах, примыканиях, переходноскоростных полосах;

проходящие через малые населенные пункты или расположенные в зоне объектов сервиса, автобусных остановок, пло-

щадок отдыха и т. д., где имеется возможность неожиданного появления пешеходов и транспортных средств с придорожной полосы;

на которых на обочине и в непосредственной близости от бортики расположены деревья или другие препятствия.

Для выявления участков концентрации ДТП на дорогах общего пользования применяются статистические методы, основанные на анализе распределения фактических данных о ДТП на рассматриваемой дорожной сети. Участки дорог, на которых относительные показатели аварийности за определенный период времени превышают установленный критический уровень, классифицируются как участки концентрации ДТП. Областью применения указанных методов являются дороги общего пользования, находящиеся в эксплуатации, на которых, в соответствии с действующими нормами, выполняется учет ДТП. Данные методы эффективны при наличии достоверной информации о ДТП за период не менее 3х лет, а также налаженной системы учета интенсивности дорожного движения. Способы выявления участков концентрации ДТП, а также методы организации планирования, назначения и оценки эффективности мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения на таких участках дорог, содержатся в Методических рекомендациях, утвержденных Распоряжением Росавтодора от 30 марта 2000 г. №65р «По назначению мероприятий для повышения безопасности движения на участках концентрации дорожно-транспортных происшествий» (далее – Методические рекомендации №65р).

Основными причинами ДТП являются происшествия: по вине водителя, из-за дорожных условий, вызванные неисправностями автомобиля. Значительное влияние на возникновение аварийных ситуаций оказывают дорожные условия, сопутствующие возникновению ДТП. Например, в среднем по Республике Татарстан уровень аварийности по причине дорож-

ных условий составляет 21 % (от общего количества ДТП) и колеблется для различных дорог от 11 до 46 %.

Произошедшее из-за неудовлетворительных дорожных условий ДТП оценивается с определенной степенью достоверности вследствие субъективных точек зрения сотрудников ГИБДД, осматривающих место происшествия, и отсутствия научно обоснованной единой методики оценки влияния геометрических параметров дороги и других характеристик дорожных условий на возникновение конкретного ДТП [9].

Участки концентрации ДТП выявляют на основе следующих стандартных показателей аварийности:

абсолютного количества ДТП, совершенных на рассматриваемом участке дороги за расчетный период;

коэффициента относительной аварийности (количества ДТП, приходящегося на 1 млн. авт. км), вычисляемого по формуле:

$$U = \frac{z \times 10^6}{TN}, (2)$$

где z – количество происшествий за период времени T ;

T – период времени, сут;

N – среднегодовая интенсивность движения (средняя за период времени T), авт./сут.

Относительные показатели позволяют более объективно проводить сопоставление различных участков автомобильных дорог, поскольку при расчете этих показателей можно учесть действие наиболее важных факторов, характеризующих тот или иной участок автодороги.

Для организации мероприятий по снижению аварийности в местах концентрации ДТП и определения возможных сроков их реализации различают следующие виды их планирования (п. 5.3 Методические рекомендации №65р):

краткосрочное (оперативное);

годовое;

долгосрочное и среднесрочное (программное).

В заключение можно сделать вывод, что выявление участков концентрации ДТП в зоне влияния Объектов с помощью указанных выше методов позволит назначить мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения, необходимые для предотвращения роста аварийности на таких участках.

В целях решения задач развития и функционирования автодорожной сети, осуществляемых согласно транспортной стратегии Российской Федерации, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734р «О транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г.», и подпрограммам «Дорожное хозяйство» и «Развитие скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства», государственной программой «Развитие транспортной системы» предлагается:

в качестве правового регулирования размещения Объектов внести изменения в отдельные законодательные акты Российской Федерации, касающиеся установления обязательных требований к собственникам Объектов в части порядка использования полос отвода и придорожных полос автодорог при размещении Объектов (в том числе при присоединении);

осуществлять правовое регулирование при создании многофункциональных зон дорожного сервиса, требующихся исходя из прогнозируемого роста интенсивности дорожного движения на автомобильных дорогах с учетом существующих Объектов;

внести изменения в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части обеспечения безопасности движения в зонах влияния существующих Объектов, установить единый порядок приведения существующих Объектов в соответствие с требованиями безопасности дорожного движения;

рекомендовать уполномоченным органам проводить периодическое обязательное обучение водителей автотранспортных средств по безопасности движения в типичных опасных ДТП.

Литература

1. О безопасности дорожного движения [Текст]: Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196ФЗ.
2. Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Текст]: Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257 ФЗ.
3. Дороги автомобильные общего пользования. Требования к размещению объектов дорожного и придорожного сервиса [Текст]: ГОСТ 33062-2014.
4. О транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г. [Текст]: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. №1734р.
5. Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» [Текст]: Постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 319.
6. Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах [Текст]: ОДМ 218.4.0052010.
7. Рекомендации по учету и анализу дорожнотранспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации [Текст]: ОДМ 218.6.015–2015.
8. По назначению мероприятий для повышения безопасности движения на участках концентрации дорожнотранспортных происшествий [Текст]: Методические рекомендации, утвержденные Распоряжением Росавтодора от 30 марта 2000 г. № 65р.
9. Безопасность дорожного движения [Текст]: Справочник/Е. В. Бочаров, М. Ю. Заметта, В. С. Волошинов. – М.: Росагропромиздат, 1988. 284 с..
10. Василенко, В. А. Психологические особенности водителя, как фактор безопасности дорожного движения [Текст] / В. А. Василенко // Молодой ученый. – 2013. № 2. – С. 309312.

УДК 351.811.123

А.В. Капустин,
заместитель начальника отдела
ФКУ НИЦ БДД МВД России

Влияние технического состояния транспортных средств на аварийность

Аннотация

Статья содержит анализ основных показателей аварийности по причине технической неисправности транспортных средств за последние несколько лет. В статье определены основные недостатки новой системы технического осмотра транспортных средств, в том числе нормативно-правового регулирования данной деятельности, и подготовлены предложения, направленные на повышение безопасности технического состояния транспортных средств, находящихся в эксплуатации.

Ключевые слова: автотранспортное средство, техническое состояние транспортного средства, контроль технического состояния, технический осмотр транспортных средств, техническое диагностирование.

Для человека и окружающей среды автотранспортные средства являются техническими объектами повышенной опасности. Природа этой опасности двоякая. Во-первых, эксплуатация автотранспортного средства может явиться причиной возникновения дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП). Во-вторых, даже при безаварийной эксплуатации современные автотранспортные средства в большей или меньшей степени являются источниками негативного воздействия на окружающую среду и здоровье человека.

Степень потенциальной опасности автотранспортного средства закладывается при его проектировании, реализуется при его изготовлении и может существенно повышаться в процессе его эксплуатации.

Несовершенство конструкции и технического состояния автотранспортных средств является одной из причин повышения вероятности рисков дорожно-транспортных происшествий, которые сопряжены со значительным социальным и экономическим ущербом. По статистическим данным, уровень дорожно-транспортного травматизма в России остается крайне высоким и имеет тенденцию к росту. За пять лет (2012–2016 гг.) на улицах и дорогах страны в ДТП пострадало свыше 1,34 млн. человек, из них погибло 126 тыс. человек. Уровень риска гибели в ДТП в России составляет более 13 погибших на 100 тыс. жителей, что значительно превышает аналогичный показатель для экономически развитых стран как с высоким, так и со средним уровнем автомобилизации.

Риск загрязнения окружающей среды при эксплуатации автотранспортного средства также крайне велик. По данным Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации, в стране автомобильный транспорт по экологическому ущербу лидирует во всех видах негативных воздействий на окружающую среду: шум – 49,5 %, воздействие на климат – 68 %, загрязнение атмосферного воздуха – 71 %. Рост автомобильного парка России, особенно в городах, способствует критическому загрязнению атмосферы.

Несмотря на рост автомобильного парка, большой проблемой остается старение парка транспортных средств. На легковые автомобили старше 10 лет приходится 47 % парка, аналогичная ситуация с автобусами – 51 %, более сложная ситуация с грузовыми автомобилями – 61 % и мототранспортными средствами – 89 %.

Срок эксплуатации	Легковые автомобили		Грузовые автомобили		Автобусы		Мототранспорт	
	Кол-во	Уд. вес %	Кол-во	Уд. вес %	Кол-во	Уд. вес %	Кол-во	Уд. вес %
до 5 лет	12367871	28 %	1218546	20 %	208709	24 %	139160	7 %
от 5 до 10 лет	11091249	25 %	1159298	19 %	218918	25 %	96607	4 %
свыше 10 лет	21239472	47 %	3834708	61 %	438270	51 %	2001451	89 %
Всего	44698592		6212552		865897		2237218	



Рис. 1. Структура парка автотранспортных средств Российской Федерации

В последние годы (начиная с 2011 г.) отмечается рост основных показателей аварийности по причине технической неисправности транспортных средств.



Рис. 2. Число погибших в ДТП из-за эксплуатации технически неисправных ТС



Рис. 3. Число раненых в ДТП по причине технической неисправности ТС (по годам)

Как мы видим из представленных графиков, число погибших в ДТП по причине технической неисправности за последние 3 года возросло более чем вдвое, а раненых почти втрое: погибших на 560 чел. (134 %), раненых на 5338 чел. (197 %).

Наиболее часто (29,6 % от всех вышеуказанных ДТП) выявлялись такие неисправности, как установка на одной оси шин различных размеров, конструкций, моделей, с разными рисунками протектора и т. д. (количество таких происшествий увеличилось многократно: с 69 в 2015 г. до 1595 в 2016 г.). Также часто (11,5 %) выявляется такая неисправность, как износ рисунка протектора (619, + 112,7 %). В каждом седьмом (13,4 %) из вышеприведенных случаев выявлены конструктивные изменения по сравнению с серийными транспортными средствами, сведения о которых отсутствовали в регистрационных документах (725, +489,4 %).

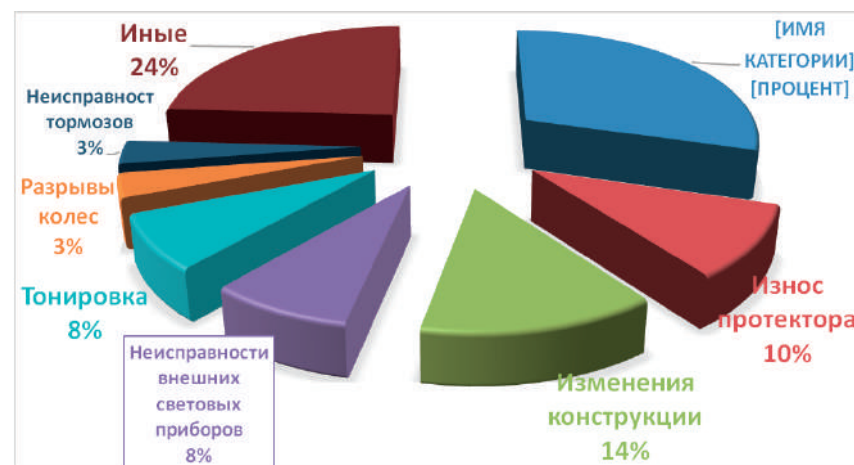


Рис. 4.

Случаи неисправности внешних световых приборов составляют 8,2 % от вышеуказанных происшествий (444, +67,5 %), факты наличия стекол с коэффициентом светопропускания ниже норматива – 7,8 % (422, +148,2 %), разрывы

колес – 3,4 % (184, +90 %), неисправности рабочей тормозной системы – 3,3 % (178, +23,6 %) и отсоединение колес – 2,1 % (114, +4,6 %).

Результаты анализа показывают, что наиболее тяжелыми последствиями сопровождаются ДТП, связанные с разрывами колес и неисправностью электрооборудования (смертельные травмы получила почти пятая часть пострадавших), неисправностью сцепного устройства (почти четверть погибших) и тормозной системы прицепа (смертельные травмы получили более четверти пострадавших), а также неудовлетворительным состоянием светоотражающих элементов (погибла почти треть пострадавших).

Следует отметить, что, хотя удельный вес ДТП по причине технической неисправности ТС от общего количества происшествий был сравнительно невысок (в 2012 г. он составил – 0,5 %), в 2013–2014 годах наблюдается его устойчивый рост (2013 г. – 0,76 %, 2014 г. – 0,95 %). Вместе с тем эти происшествия отличаются высокой тяжестью последствий. Так, в 2016 году в результате ДТП по указанной причине погибло 583, ранено 3747 человек и тяжесть последствий составила 13,5 % (рис. 5).



Рис. 5. Тяжесть последствий ДТП

Однако приведенные удельные показатели, характеризующие ДТП из-за технической неисправности ТС, нельзя признать объективно отражающими реальное положение. Это связано с невозможностью определить реальное техническое состояние ТС в момент совершения ДТП, а также с определенными недостатками существующей практики их документирования и анализа. Как показывает практика, в результате повреждений ТС во многих случаях невозможно установить данные об его исправном состоянии до происшествия (автотехническая экспертиза проводится редко, свидетельские показания отсутствуют и т. п.). Также в настоящее время не проводится корректировка сведений по результатам дальнейшего расследования ДТП.

Реальное количество происшествий, основной и сопутствующей причиной которых явилось неудовлетворительное техническое состояние ТС, превышает официальные показатели в несколько раз.

В научно-исследовательской лаборатории судебно-автотехнической экспертизы ВНИИСЭ (ныне Российский федеральный центр судебной экспертизы) в течение нескольких лет проводился анализ ДТП по материалам судебных производств.

Из 6030 изученных материалов происшествий в 758 ДТП участвовали ТС, имеющие технические неисправности тормозной системы, рулевого управления, ходовой части и шин, что составляет 12,6 % от общего числа ДТП. Из них в 467 (7,7 %) ДТП неисправности являлись непосредственными причинами происшествия (50 % данных ДТП совершено вне населенных пунктов). При этом отмечается четкая тенденция роста количества ДТП по причине технической неисправности транспортных средств (на 1,5–2 % в год).

Результаты анализа распределения данных ДТП по видам показывают, что столкновения транспортных средств составляют 49 %, опрокидывания – 10 %, наезд на препятствие – 15 %,

наезд на пешехода – 24 %, иные виды – 2 %. Таким образом, технические неисправности в наибольшей мере способствуют столкновениям ТС, наиболее опасному с точки зрения тяжести последствий виду ДТП.

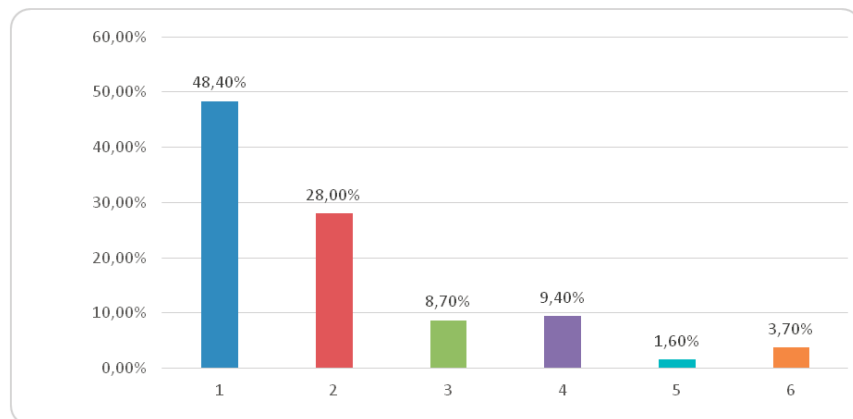


Рис. 6. Распределение технических неисправностей, явившихся причиной ДТП (данные ВНИИСЭ).

1 – система тормозного управления; 2 – система рулевого управления; 3 – ходовая часть и трансмиссия; 4 – колеса и шины; 5 – световые приборы и электрооборудование; 6 – прочие

Основная причина столкновений – неисправности тормозной системы и рулевого управления. В результате этих неисправностей часто происходит занос и вынос транспортных средств на полосу встречного движения.

В зарубежных исследованиях также отмечается высокая доля ДТП, в которых технические неисправности были основной или сопутствующей причиной их возникновения.

Главная дирекция транспорта Европейской комиссии считает, что неудовлетворительное техническое состояние ТС является причиной около 4 % ДТП, а в 10 % случаев существенно увеличивает тяжесть их последствий. По мнению ряда экспертов, влияние технического состояния транспортных средств на

обеспечение безопасности движения весомо. Так, доля происшествий с участием неисправности автомобилей в общем количестве ДТП, по их мнению, составляет: в ФРГ – 8–10 %, в США – 10–15 %, во Франции – 10–12 %, в Венгрии – 15–18 %, в Дании – 11–12 %.

Минимизация риска причинения вреда, возникающего вследствие использования автотранспортных средств, должна осуществляться:

- на стадии производства посредством достижения соответствия требованиям, установленным в отношении вводимых в эксплуатацию автотранспортных средств и выпускаемых в обращение их составных частей;
- на стадии эксплуатации посредством достижения соответствия требованиям, установленным в отношении транспортных средств, находящихся в эксплуатации, в том числе при выполнении их технического обслуживания и ремонта, а также при внесении изменений в конструкцию;
- при утилизации после завершения эксплуатации посредством обеспечения возможности утилизации и достижения необходимой степени рециклирования транспортных средств и их компонентов.

Как известно, ряд показателей транспортных средств в процессе их эксплуатации имеет тенденцию к снижению. Их оценка в этот период проводится в ходе периодических технических осмотров. В Европейском союзе такое регулирование в отношении транспортных средств, находящихся в эксплуатации, осуществляется посредством Директивы 96/96 «О периодических технических осмотрах». В Российской Федерации основополагающим нормативным правовым актом, регламентирующим вопросы технического осмотра, является Федеральный закон от 01.07.2011 № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», а до

1 января 2012 г. – постановление Правительства Российской Федерации от 31.07.1998 № 880 «О порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств, зарегистрированных в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации».

В соответствии с Федеральным законом от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» 1 января 2014 года (далее – 170-ФЗ) завершился переходный период в становлении новой системы проведения технического осмотра.

Реформа техосмотра, предусмотренная указанным законом, была проведена в целях сокращения очередей и снижения коррупции.

Ранее сфера проведения государственного технического осмотра находилась под контролем МВД России. При этом непосредственно проверку технического состояния ТС осуществляли как государственные, так и коммерческие организации, а выдачу документа о прохождении техосмотра (талона) – госинспекторы ГИБДД.

В 2012 году право проводить технический осмотр было предоставлено операторам технического осмотра (ТО) – юридическим лицам или индивидуальным предпринимателям, аккредитованным Российским союзом автостраховщиков (РСА).

С 2014 года проведение технического осмотра осуществляют только операторы, аккредитованные РСА. Аккредитация проводится на основании рассмотрения комплекта документов, подтверждающих наличие у заявителя необходимой производственно-технической базы и не менее 1 технического эксперта, имеющего необходимую квалификацию.

В настоящее время аккредитован 4651 оператор технического осмотра, у которого имеется 5383 пункта ТО (В 2010 году

государственный технический осмотр проводился на 113 СГТО ГИБДД, 302 ППГТО ГИБДД, 2365 ПТО юридических лиц и индивидуальных предпринимателей).

Изучение общественного мнения, проведенное в 2014 году Всероссийским центром изучения общественного мнения (ВЦИОМ), предоставляет данные о том, что автовладельцы положительно оценивают новые правила прохождения технического осмотра. Большая часть водителей (89 %) в целом положительно относится к нововведениям.

Однако, несмотря на положительную оценку новой системы технического осмотра, большинство респондентов (63 %) на вопрос: «уменьшилось ли количество неисправных автомобилей на дорогах?», – ответили, что скорее нет.

Изучение проблематики, связанной с проведением технического осмотра ТС в Российской Федерации, показало следующее.

Первые итоги работы новой системы свидетельствуют о том, что она имеет существенные недостатки. Новая система технического осмотра ТС не привела к улучшению их технического состояния.

Имеются многочисленные нарушения порядка проведения технического осмотра. Так, оформление диагностических карт и внесение сведений в Единую автоматизированную систему технического осмотра (ЕАИСТО) без представления транспортного средства на пункт ТО носит массовый и системный характер.

Такому положению дел способствует:

неэффективность контроля за операторами ТО со стороны РСА;

формальный характер проведения аккредитации операторов ТО – на основании документальной проверки, без учета репутации заявителя;

недостатки порядка внесения данных в ЕАИСТО – возможность доступа в систему для неограниченного круга лиц.

Для исправления сложившейся ситуации целесообразно осуществить следующие мероприятия.

1. Обеспечить непрерывный контроль со стороны компетентных государственных органов за проведением технического осмотра, в первую очередь, автобусов и грузовых автомобилей

2. Заменить документарную проверку требований аккредитации проведением аудита и экспертной оценкой соответствия заявителя установленным требованиям.

3. Внести соответствующие коррективы в законодательство в области технического осмотра, предусматривающие возобновление выдачи международного сертификата технического осмотра МСТО на территории Российской Федерации.

4. Изменить порядок внесения сведений в ЕАИСТО, в частности, ограничить возможность:

активации операторами ТО доступа в систему неограниченного количества контролеров;

внесения одним контролером и оператором ТО в базу данных неограниченного количества ТС, прошедших технический осмотр за один день.

5. Модернизировать ЕАИСТО с расширением ее аналитических возможностей.

6. Ориентировать сотрудников Госавтоинспекции при проведении мероприятий по надзору за регулярными перевозками пассажиров осуществлять проверку прохождения ТС технического осмотра. При этом особое внимание уделять месту его проведения.

УДК 656.13.08:519.87

В.Т. Капитанов,
доктор технических наук, профессор
МАДИИ (ТУ)

О.Ю. Моница,
ведущий научный сотрудник
ФКУ НИЦ БДД МВД России,
кандидат технических наук, доцент

Об оценке эффективности АСУД

Аннотация

Для оценки эффективности функционирования систем управления дорожным движением рассматривается подход, ориентированный на получение необходимой информации при минимальном использовании ресурсов в ходе проведения натуральных экспериментов, обеспечивающий при этом приемлемое качество результатов.

Ключевые слова: системы управления дорожным движением, транспортные потоки, оценка эффективности, модельный эксперимент.

Снижение скорости движения, острый дефицит городских площадей для организации стоянки автомобилей, загрязнение окружающей среды, транспортный шум и, наконец, рост количества дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) – основные негативные последствия автомобилизации, характерные для многих крупных городов.

В настоящее время во многих крупнейших городах мира функционируют автоматизированные системы управления дорожным движением (далее – АСУД). Так, например, управление

транспортными потоками в Сингапуре осуществляется с помощью интеллектуальной транспортной системы, состоящей из:

- системы мониторинга и управления на скоростных шоссе;
- системы координированного управления дорожным движением с использованием светофоров;
- системы контроля соблюдения правил дорожного движения;
- электронной системы оплаты проезда автомобильного транспорта;
- системы компьютерной обработки данных.

Основными возможностями системы мониторинга и управления скоростными шоссе являются:

информационное обеспечение водителей на магистралях с использованием электронных табло, информационного радиоканала, управляемых дорожных знаков;

повышение уровня безопасности дорожного движения за счет своевременного предупреждения о возникших затруднениях на дорогах (вызов службы эвакуации транспорта, взаимодействие с дорожной полицией при возникновении ДТП, страховыми компаниями и вещательными средствами массовой информации).

Изучение современного зарубежного опыта показывает, что для управления движением транспорта на улично-дорожной сети (далее – УДС) города, прежде всего, должна быть создана единая комплексная общегородская система управления, включающая оперативную связь с городскими службами, теленаблюдение, датчики контроля автотранспорта, электронные информационные табло и дорожные знаки с меняющейся информацией, указывающие водителям возможные пути объезда сложных участков.

В комплексе мероприятий, направленных на решение задачи обеспечения нормального функционирования современного города в условиях повышенной автомобилизации, автоматизация управления дорожным движением занимает одно из ведущих

мест. Работы по данной проблеме проводятся как в нашей стране, так и в целом ряде наиболее развитых зарубежных стран. Накопленный опыт эксплуатации таких систем свидетельствует о том, что они действительно являются эффективным средством сокращения задержек на городском транспорте, повышения скоростей движения, уровня безопасности движения.

Широкое внедрение средств автоматизации управления дорожным движением, значительные затраты на внедрение и эксплуатацию АСУД определяют необходимость оценки качества функционирования соответствующих систем в целях повышения их эффективности.

Основными задачами экспериментального исследования являются:

- получение исходных данных для расчета управляющих воздействий;
- оценка эффективности методов и алгоритмов управления.

Объектами исследования являются изменяющиеся во времени транспортные потоки на городских пересечениях.

Достоверные сведения об объекте можно получить только в результате натуральных наблюдений (экспериментов при естественных условиях функционирования). Если система сложная, то для точной оценки характеристик требуется огромное количество экспериментов. Ресурсы (людские, технические и др.), требуемые для проведения необходимых экспериментов, а также время исследования, ограниченное периодом пребывания объекта в относительно медленно меняющемся состоянии, обычно значительно превышают реальные возможности. Поэтому оценить характеристики процесса можно только путем совместного использования натуральных и модельных испытаний.

Порядок проведения исследования:

- подготовка исходной информации по результатам предыдущих исследований;
- планирование натуральных наблюдений;

натурные исследования характеристик транспортного потока (далее – ТП) и показателей качества;

обработка полученных данных;

модельные расчеты показателей качества;

если модельные расчеты и результаты натурных наблюдений показателей качества достаточно близки, то результаты моделирования принимаются (в противном случае корректируются либо параметры модели, либо исходные данные для моделирования).

Исследование подобных объектов требует разработки особого подхода, ориентированного на получение необходимой информации при минимальном использовании ресурсов в ходе проведения натурных экспериментов. Для реализации этого подхода и получения достоверных результатов требуется использование методов имитационного моделирования.

Доказано, что характеристики ТП периодически (с параметрами) изменяются во времени. В литературе отмечается, что это связано с периодичностью поездок и постоянством маршрутов отдельных транспортных средств. Очевидно, что если в какой-либо период времени (месяц, год и более) не произошло существенных изменений условий, то периодичность поездок и маршрутов следования отдельных транспортных средств также сохраняется. Отсюда следует, что существуют такие периоды суток, в течение которых основные параметры практически не изменяются или изменяются медленно, что позволяет проводить моделирование отдельно для каждого такого периода, называемого квазистационарным.

Исходя из этого, при моделировании можно воспользоваться уже имеющейся информацией о ТП и показателях качества управления (например, материалами предшествующих исследований).

Настройка модели осуществляется посредством задания структуры сети, выделения транспортных связей, измерения

для каждой связи соответствующих значений параметров, используемых в модели и характеризующих транспортный поток и улично-дорожную сеть (далее – УДС).

После предварительной настройки следует экспериментально проверить адекватность модели при конкретных условиях функционирования УДС в целом.

Настройка модели и подготовка ее к расчетам – процесс интерактивный и должен осуществляться в два этапа:

Первый этап – привязка модели к конкретной УДС с реальными параметрами движения. Этот этап включает:

задание в модели структуры УДС;

натурный эксперимент (измерение значений параметров движения в выбранном районе УДС для каждого квазистационарного периода и формирование исходных данных).

Второй этап – проверка адекватности модели условиям движения в УДС.

Для этого необходимо:

для проверки точности вычисления критериев (например, длительность задержки, число остановленных транспортных средств, расход топлива, масса отработавшего газа, экономический эффект и другие) на модели выбрать в УДС район;

в выбранном районе провести одновременное измерение значений критерия (критериев) и параметров;

выполнить моделирование и вычислить значения критериев, используя значения параметров, полученных в результате измерений;

сравнить значения критериев, измеренных в результате натурального эксперимента и полученных при моделировании.

Если модель адекватна, то эти значения с требуемой точностью совпадают. Если наблюдается существенное различие, то следует уточнить измеренные значения параметров.

Задача экспериментальной проверки состоит в том, чтобы с максимальной достоверностью убедиться в реальности полу-

чаемых на модели результатов. В связи с этим рекомендуется выявлять те участки, в которых изменения отдельных параметров максимально сказываются на значениях критериев.

Для этого путем моделирования варьируются по каждому узлу такие параметры, как интенсивность, скорость и состав потоков транспорта на примыкающих перегонах. Выделяются те перегоны, которые вносят наибольший вклад в критерий. Эти перегоны образуют район проведения эксперимента. Количество таких перегонов определяется имеющимися ресурсами.

Исходные данные – результаты натурального эксперимента в характерных точках УДС.

При проведении натуральных экспериментов осуществляются выборочные измерения в объеме, необходимом для обеспечения требуемой точности.

Пусть имеется выборка (x_1, \dots, x_n) , т. е. имеется n наблюдаемых значений x_1, \dots, x_n случайной величины a . Предполагается, что результаты измерений ξ_1, \dots, ξ_n подчиняются нормальному закону распределения с одним и тем же центром

$$M\xi_k = a \quad (k = 1, \dots, n)$$

и дисперсией

$$M(\xi_k - a)^2 = \sigma^2 \quad (k = 1, \dots, n),$$

где σ – среднее квадратическое отклонение.

Оценить истинное значение a измеряемой величины означает:

указать такую функцию $g(x_1, x_2, \dots, x_n)$ от результатов измерений, которая дает достаточно хорошее приближение к значению a (такая функция называется оценкой значения a);

указать границы интервала $(g-\varepsilon_1, g+\varepsilon_2)$, который с заданной вероятностью P покрывает истинное значение a (такая оценка называется доверительной оценкой, вероятность P – довери-

тельной вероятностью, интервал $(g-\varepsilon_1, g+\varepsilon_2)$ – доверительным интервалом, а его границы – доверительными границами).

Для оценки истинного значения используется среднее арифметическое результатов измерений

$$a \approx \bar{x} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n x_i,$$

а приближенное значение дисперсии

$$\sigma^2 \approx s_n^2 = \frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}{n-1}.$$

При определенных допущениях (все ξ_i независимы, распределены по нормальному закону с центром a) для оценки точности равенства $a \approx \bar{x}$ используется распределение случайной величины

$$\zeta = \frac{\bar{\xi} - a}{\frac{1}{\sqrt{n}\sqrt{n-1}} \sqrt{\sum_{i=1}^n (\xi_i - \bar{\xi})^2}} \quad (n > 2),$$

называемое распределением Стьюдента.

Вероятность неравенства $|\zeta| < t$ равна

$$P\{|\zeta| < t\} = \int_{-t}^t S(t; n) dt,$$

где $t=t(P, n)$ – плотность распределения Стьюдента.

Используя таблицы этого интеграла, по заданной вероятности можно найти соответствующее значение .

С надежностью P доверительные границы для нахождения истинного значения измеряемой величины a имеют вид

$$\bar{x} - t \frac{S_n}{\sqrt{n}} < a < \bar{x} + t \frac{S_n}{\sqrt{n}}.$$

Значения $t=t(P, n)$ для различных значений количества измерений n и доверительной вероятности P приводятся в литературе, например, в [1].

Эффективность системного управления дорожным движением характеризуется комплексом показателей (длительность задержки, количество остановленных транспортных средств, расход топлива, масса отработавшего газа, экономический эффект и другие), которые могут быть оценены на основе натурно-модельного эксперимента с использованием программно-технических средств АСУД и данных о системе.

Результаты анализа показали, что при проведении исследования эффективности АСУД целесообразно руководствоваться принципами получения минимального гарантированного результата.

Выявлено, что достоверная оценка качества АСУД может быть получена на основе натуральных наблюдений и модельных расчетов.

Вместе с тем оценка эффективности формируется на основе сопоставления значений показателей качества при оптимальном локальном (несистемном) и системном управлении.

Представляется, что предложенный подход обеспечит возможность получения доказательного результата – оценку эффективности АСУД – с минимальными ресурсами.

Литература

1. Румшицкий, Л.З. Элементы теории вероятностей / Л.З. Румшицкий. –М.: ГИ физ.-мат. литературы, 1963. – 156 с.

УДК 625.746.53

С.А. Сторожев,
начальник отдела
ФКУ НИЦ БДД МВД России

В.Ю. Логинов,
эксперт
ФКУ НИЦ БДД МВД России

Проблемы унификации 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.

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, в том числе с учетом развития рынка автономных (беспилотных) транспортных средств, 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 ООН (далее – Группа экспертов).

Деятельность Группы экспертов посвящена анализу различия дорожных знаков, применяемых в странах-участницах Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, от знаков, предусмотренных Конвенцией, по результатам которого предполагается внесение необходимых изменений и дополнений в указанную Конвенцию.

Председателем Группы экспертов является представитель Бельгии г-н К. Хофман, заместителем председателя – представитель Российской Федерации С.А. Сторожев – начальник отдела научного и технического обеспечения надзорной деятельности ФКУ НИЦ БДД МВД России²⁶.

Работа Группы экспертов проходит в форме заседаний во Дворце Наций в г. Женеве (Швейцария). С момента начала работы Группы экспертов состоялось 11 заседаний (2 в 2014 году, 3 – в 2015, 4 – в 2016 и 2 – в 2017).

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.

На сегодняшний день с помощью данной программы собрана информация о применении дорожных знаков 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.

²⁶ Федеральное казенное учреждение «Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения» Министерства внутренних дел Российской Федерации.

На настоящий момент Группой экспертов рассмотрены знаки следующих разделов Конвенции: 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 частично H «Дополнительные таблички».

Необходимо отметить, что на каждом заседании представителем Российской Федерации отстаивается концепция применения на дорожных знаках символов с наилучшим их восприятием водителями транспортных средств, которая служит основой для разработки новых и внесения изменений в существующие в Российской Федерации нормативно-технические документы в данной области.

Рассмотрим некоторые из вопросов, обсужденных в ходе работы Группы экспертов.

Отмечено, что 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. 1).



Рис. 1. Знаки А, 29b и А, 29с Конвенции

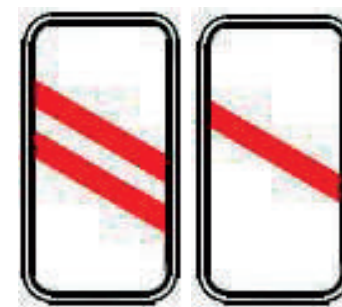


Рис. 2. Знаки 1.4.5; 1.4.6 ГОСТ Р 52290–2004

Представителем Российской Федерации высказано мнение о необходимости размещения такой линии посередине знака, как это реализовано в нашей стране на знаках 1.4.1 – 1.4.6 «Приближение к железнодорожному переезду» (рис. 2). После обсуждения данное предложение принято экспертами с рекомендацией о внесении соответствующего изменения в Конвенцию.

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. 3), 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 при использовании в треугольной форме знака (рис. 4).



Рис. 3. Знак А, 27 Конвенции



Рис. 4. Знак 1.5 ГОСТ Р 52290–2004

Эксперты подняли вопрос об упрощении изображения заправочной колонки на знаке F, 4 «Автозаправочная станция» (рис. 5) для улучшения его восприятия водителями транспортных средств. В качестве положительного примера упомянут знак, применяемый в Российской Федерации (рис. 6), 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. 5. Знак F, 4 Конвенции

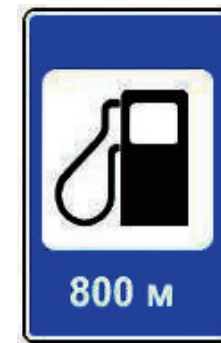


Рис. 6. Знак 7.3 ГОСТ Р 52290–2004

На одном из заседаний продемонстрированы и обсуждены различные варианты обозначения автозаправочных станций с альтернативными видами топлива, а также станций для подзарядки аккумуляторов электромобилей. По результатам обсуждения предполагается выбрать соответствующие варианты для включения в Конвенцию.

Также экспертами обсуждается вопрос, связанный с применением в знаках Конвенции наклонной полосы, указывающей на прекращение действия знаков. В настоящее время такие полосы выполнены различным образом.

В настоящее время прорабатываются варианты дорожного знака, предписывающего сбивать шлагбаум в том случае, если транспортное средство оказалось заблокировано на переезде. Представителем Российской Федерации высказано мнение о нецелесообразности внедрения такого знака.

Также обсуждалась возможность применения на знаках, предупреждающих о приближении к железнодорожному переезду (рис. 8), более современного символа поезда (рис. 7).

Представителем Российской Федерации высказано мнение о нецелесообразности такого изменения. 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 секунды. На основании изложенного экспертами было принято решение о нецелесообразности замены символов.

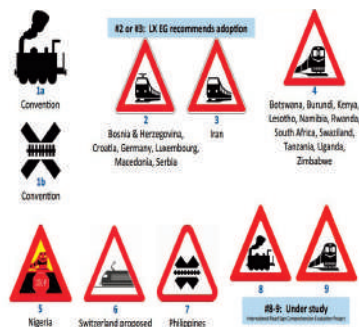


Рис. 7. Знак с «современным» символом поезда



Рис. 8. Знак 1.2 ГОСТ Р 52290–2004

Отдельными экспертами предложено исключить дорожный знак G, 18 «Рекомендуемая дорога для тяжелых транспортных средств».

Однако большинство экспертов не поддержало эту идею, так как во многих странах используется усовершенствованный аналог знака, приведенного в Конвенции. 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».

Пунктом 1 раздела Н Приложения 1 к Конвенции предусмотрено несколько вариантов изображения дополнительных

табличек в части цветового решения фона, каймы, надписей и символов внутри знака.

С учетом данного положения Конвенции некоторые страны (например, Финляндия, Дания, Швеция) используют различные сочетания цветов для дополнительных табличек, исходя из условий их применения либо цветового исполнения основного знака, с которым они применяются.

Одновременно представителем компании «FSV» (Австрия), занимающейся вопросами восприятия участниками дорожного движения знаков и сигналов, г-ном Ш. Эггером предложено выбирать для дополнительных табличек такое цветовое исполнение, чтобы табличка контрастировала со знаком, под которым она располагается.

Однако отдельные эксперты высказали позицию, что такое применение дополнительных табличек противоречит положениям Конвенции, в соответствии с которыми каждая страна должна выбрать лишь один вариант исполнения знака.

Экспертами также обращено внимание на идентичность изображения применяемых в Российской Федерации знаков дополнительной информации (табличках) 8.1.3, 8.1.4 «Расстояние до объекта» (рис. 9) и соответственно 8.2.5, 8.2.6 «Зона действия» (рис. 10).



Рис. 9. Таблички 8.1.3, 8.1.4 «Расстояние до объекта»



Рис. 10. Таблички 8.2.5, 8.2.6 «Зона действия»

Практически на каждом заседании отдельные эксперты докладывают о проводимой работе в рассматриваемой сфере и предлагают рассмотреть новые идеи по изображению символов на дорожных знаках, а также их компоновки. Например, представитель Университета Сарагосы (Испания) г-н А. Лукас-Аль-

ба предложил располагать символы на знаках раздела G «Указатели направлений и информационно-указательные знаки» Конвенции с использованием методов последовательного отображения информации. Необходимо отметить, что данный подход к компоновке таких знаков (знаков индивидуального проектирования) уже давно реализуется в Российской Федерации.

Важной составляющей работы Группы экспертов станет рассмотрение дорожных знаков, не предусмотренных Конвенцией, но применяющихся в исследуемых странах. В настоящий момент собрана информация примерно о 1500 таких знаках (рис. 11).



Рис. 11. Различные варианты дорожных знаков, не предусмотренных Конвенцией

Экспертами также обсуждаются варианты обозначения участков дорог, на которых может осуществляться фиксация административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото-, киносъемки и видеозаписи, или средствами фото-, киносъемки и видеозаписи, в том числе участков, на которых осуществляется фиксация средней скорости движения транспортных средств.

Группой экспертов рекомендовано, чтобы все знаки, содержащиеся в Европейском соглашении, дополняющем Конвенцию, были включены в Конвенцию.

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.Н. Карлин,
старший научный сотрудник
ФКУ НИЦ БДД МВД России

Актуализация требований к государственным регистрационным знакам

Аннотация

В статье описана позиция относительно актуализации требований к государственным регистрационным знакам транспортных средств, в том числе по использованию электронных чипов для радиочастотной идентификации номерных знаков транспортных средств, а также возможности применения при изготовлении государственных регистрационных знаков полимерных и композитных материалов.

Ключевые слова: транспортное средство, государственный регистрационный знак, радиочастотная идентификация, полимерные материалы, RFID-метка, ГОСТ.

Требования к государственным регистрационным знакам регламентированы национальным стандартом Российской Федерации ГОСТ Р 50577–93 «Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования» и действуют уже более 20 лет (с 1993 года).

С момента введения стандарта в действие в него было внесено четыре изменения, и в соответствии с требованиями законодательства в области стандартизации требуется его пересмотр.

Стоит признать, что утвержденная в 1993 году структура номерного знака – набор символов, включающий от двух до трех

букв алфавита, из 12 существующих в латинице, и от трех до четырех цифр, а также код региона – успешно прижилась и в



Рис. 1.

целом не требует корректировки. Более того, требования, предъявляемые непосредственно к материалам, из которых изготавливаются государственные регистрационные знаки, не уступают требованиям, предъявляемым к регистрационным знакам за рубежом.

Однако существует мнение, что обновление стандарта и внедрение в него новелл с учетом передового зарубежного опыта, достижений современной науки и техники, а также требований современных нормативных правовых актов должно быть осуществлено.

Это касается изменения существующего типажа государственных регистрационных знаков транспортных средств. В настоящее время в Российской Федерации в большом количестве эксплуатируются транспортные средства, конструкция которых не позволяет установить имеющиеся государственные регистрационные знаки без применения переходных пластин, рамок и адаптеров и осуществления дополнительных мероприятий по обеспечению требований, предъявляемых стандартом (автомобили японского и американского производства).



Рис. 2.

В действующем стандарте предусмотрен общий тип регистрационных знаков (тип 6) – для мотоциклов, мотороллеров, мопедов и мотонарт. Неоднократные обращения граждан свидетельствуют о том, что в связи с большими габаритными размерами (245x185 мм) имеются существенные сложности с установкой регистрационных знаков данного типа на мотоциклы, не говоря уже о мопедах.

Также высказывается мнение о необходимости разработки отдельных типов государственных регистрационных знаков для спортивных и раритетных транспортных средств.

Российская автомобильная федерация неоднократно выходила на различные уровни исполнительной власти с инициативой о разработке нормативных правовых актов, дающих возможность регистрировать подобные транспортные средства в особом порядке и ограниченно их эксплуатировать. Практика регистрации классических и спортивных транспортных средств существует и применяется во многих странах Западной Европы, США и т.д.

Более детально хотелось бы остановиться на возможности применения в конструкции государственных регистрационных знаков электронных чипов или каких-либо дополнительных устройств для радиочастотной идентификации номерных знаков транспортных средств, а также использования при изготовлении государственных регистрационных знаков полимерных и композитных материалов (различные пластики).

В ведущих зарубежных странах получило широкое распространение применение регистрационных знаков транспортных средств, изготовленных из полимерных материалов (акрила).

В Великобритании практически все регистрационные знаки производятся из специального пластика. В Ирландии и Франции пластиковые регистрационные знаки допускаются к использованию наряду с алюминиевыми. В Польше (с 1970-х годов по начало XXI в), Норвегии

(с 2009 по 2012 год), Монако (в 60-е – начале 70-х годов XX в.) и Швеции пластмассовые регистрационные знаки выпускались в прошлом.

В настоящее время в Российской Федерации государственные регистрационные знаки, в соответствии с требованиями ГОСТ Р 50577–93 «Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования», изготавливаются исключительно на металлической основе – с применением алюминиевых сплавов или черных металлов. Использование указанных материалов позволяет обеспечить высокие эксплуатационные характеристики государственных регистрационных знаков.

В конце 2015 года ФКУ НИЦ БДД МВД России направил на испытания в Координационный центр «Полисерт» при ИХФ РАН два образца регистрационных знаков, изготовленных с применением полимерных материалов (основа – пластина из прозрачного пластика (POLYMETHACRYLATE II. I) с приклеенной к задней поверхности световозвращающей пленкой), для подтверждения их соответствия требованиям, установленным ГОСТ Р 50577–93.



Рис.3.

Программа ускоренных испытаний указанных образцов составлена на основании требований ГОСТ Р 50577–93 (приложение Г) и включает определение фотометрических свойств, цветометрических характеристик, теплостойкости, адгезии, стойкости к удару, водостойкости, способности к очистке, стойкости к воздействию топлива, стойкости к солевому воздействию, а также долговечности.

По итогам испытаний образцов регистрационных знаков транспортных средств Координационным центром «Полисерт» при ИХФ РАН подготовлено и выдано Заключение от 12 апреля 2016 г. № 2647/3–2016.

Результаты испытаний показали, что представленные образцы государственных регистрационных знаков, изготовленные с применением полимерных материалов, не соответствуют требованиям ГОСТ Р 50577–93 по показателям «фотометрические свойства», «цветометрические характеристики», «теплостойкость» и «долговечность».

С 2013 года в Российской Федерации активно обсуждается вопрос внедрения радиометок (чипов) в конструкцию транспортных средств.

Метод автоматической идентификации объектов, при котором посредством радиосигналов считываются и/или записываются данные, хранящиеся в так называемых RFID-метках. Любая RFID-система состоит из считывающего устройства (ридер, он же считыватель) и RFID-метки.

Исследование возможностей использования технологии во всем мире началось примерно в 2005 году. В настоящее время RFID-метки:

- введены в Малайзии как обязательные, основная цель – противодействие угону ТС;

- рассматриваются к обязательному использованию в некоторых штатах США, основная цель – автоматизация контроля уплаты ежегодных регистрационных пошлин владельцами транспортных средств и учет транзитных транспортных средств с иностранными номерами;

- рассматриваются к введению в Индии (Мумбаи), основная цель – выявление незаконно эксплуатируемых такси и других ТС;

- ведутся исследования вопроса в Китае и Европе, в частности в Великобритании (рассматривает вопрос обязательного применения с 2015 года), Германии, Франции, Швеции, других странах.

В настоящее время за рубежом RFID-метки с успехом применяются при фотовидеофиксации и распознавании номера транспортного средства для электронных пропусков и платежных терминалов на платных дорогах, на парковках АЗС, в системах глобального позиционирования (GPS) для пассажирского, грузового и спецтранспорта, а также в охранных системах транспортных средств. Однако решения о законодательно утвержденном обязательном использовании RFID-меток в автомобильных номерах принимаются редко, несмотря на активное обсуждение вопроса, проводимые исследования и постоянное совершенствование технологий.

Изучение международного опыта применения систем радиочастотной идентификации транспортных средств показало, что указанные технологии из-за незначительной по расстоянию зоны считывания и слабой защищенности от механических повреждений и взлома применяются, как правило, не в целях надзорной деятельности, а в качестве вспомогательной опции при автоматизации идентификации транспортных средств при проезде в зоны ограниченного доступа и при организации парковок. В этом случае имеется возможность заинтересовать водителя в надлежащем их использовании различными поощрениями, например, скидками при оплате парковки или проезде по платному участку дороги.



Рис. 4.

Кроме того, следует отметить, что во многих странах сформировалось резко негативное общественное мнение об оснащении RFID-метками государственных регистрационных знаков, рассматриваемых как дополнительный инструмент возможного вмешательства госу-

дарственных органов и третьих лиц в частную жизнь граждан, а также как источник дополнительных расходов и неудобств для владельцев транспортных средств.

Введение в Российской Федерации обязательного требования по оснащению государственных регистрационных знаков средствами радиочастотной идентификации потребует внесения изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, «Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения», утвержденные Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090, ГОСТ Р 50577–93 «Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования», ведомственные нормативные правовые акты МВД России.

Вместе с тем внедрение данной технологии потребует дополнительных бюджетных ассигнований, оценить объем которых не представляется возможным по причине отсутствия на территории Российской Федерации предприятий, осуществляющих производство RFID-меток с требуемыми тактико-техническими характеристиками, в объеме, необходимом для оснащения всех транспортных средств, участвующих в дорожном движении, и сканеров (считывателей информации) для идентификации транспортных средств, нарушивших правила дорожного движения, с нечитаемыми государственными регистрационными знаками. По предварительным подсчетам такими сканерами потребуется обеспечить свыше 27 тыс. сотрудников дорожно-патрульной службы и 1,4 тыс. регистрационно-экзаменационных подразделений Госавтоинспекции, а также дооснастить более 9200 единиц действующих комплексов фотовидеофиксации.

В то же время правонарушения, связанные с управлением транспортными средствами с нечитаемыми, видоизмененными, подложными или установленными с нарушением государственного стандарта государственными регистрационными знаками, выявляются сотрудниками Госавтоинспекции в рамках повседневной деятельности, водителей таких транспортных средств привлекаются к установленной законом ответственности, в том числе в виде лишения права управления транспортными средствами.

Учитывая имеющиеся факты видоизменения и умышленного загрязнения государственных регистрационных знаков, очевидно, что в настоящее время внедрение RFID-меток не решит проблему идентификации всех транспортных средств, а лишь породит ряд вопросов в правоприменительной практике, вызванных попытками ухода водителей от ответственности. В частности, RFID-метки будут механически повреждаться, записанная на них информация о государственном регистрационном знаке или уникальном идентификаторе уничтожаться или изменяться. Не исключена возможность использования различных технических средств, позволяющих «глушить» радиосигнал. Неминуемо возникнет проблема контроля работоспособности и соответствия RFID-метки конкретному государственному регистрационному знаку до начала и во время движения транспортного средства.

Не удивительно, что в рамках изучения с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти (МВД России, Минкомсвязь, Минпромторг) данного вопроса выработана консолидированная позиция, поддержанная Правительством Российской Федерации, о преждевременности обязательного внедрения указанной технологии.

Литература

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: ФЗ РФ от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ ред. от 21 июля 2014 г. // Собрание законодательства Российской Федерации от 7 января 2002 г., № 1 (часть I), ст. 1.
2. ГОСТ Р 50577–93 «Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования».
3. А. В. Капустин, А. А. Уколов «Совершенствование требований к государственным регистрационным знакам транспортных средств» /Отчет о НИР/ ФКУ НИЦ БДД МВД России; 2016.

УДК 629.3.072.8

А.В. Романов,
старший научный сотрудник
ФКУ НИЦ БДД МВД России

Допуск к управлению транспортными средствами на территории Российской Федерации

Аннотация

Данная статья посвящена отечественному законодательству, регулирующему деятельность органов внутренних дел Российской Федерации по приему экзаменов на право управления транспортными средствами, выдаче и обмену национальных российских и международных водительских удостоверений. В статье описываются действующие и готовящиеся к опубликованию проекты нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность экзаменационных подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее – Госавтоинспекция).

Ключевые слова: Госавтоинспекция, государственная услуга, прием экзамена, выдача водительского удостоверения.

Историческая справка

Министром внутренних дел Российской Федерации 3 июля 2009 года подписан приказ № 502 «Об объявлении Дня Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации».

В это день 3 июля 1936 года Советом Народных Комиссаров Союза Советских Социалистических Республик постанов-

лением № 1182 было утверждено «Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции СССР».

Этим постановлением были сформулированы основные задачи, определены права и обязанности Государственной автомобильной инспекции. С этого момента началось формирование служб, входящих в Госавтоинспекцию, их специфика и особенности работы.

Одним из основных направлений деятельности Госавтоинспекции является работа по приему экзаменов и выдаче водительских документов, для реализации которой были сформированы экзаменационные подразделения.

Так, уже в 1936 году в подразделениях Госавтоинспекции была организована выдача водительских удостоверений единого образца, которые получили название – «удостоверение шофера».

Международное водительское удостоверение появилось в 1963 году, когда СССР присоединился к Женевской Конвенции²⁷ об автомобильном движении.

В 70-х годах прошлого века были определены пять категорий водительских удостоверений, каждая из которых обозначала право на управление определенными транспортными средствами: категория «А» – мотоцикл, категория «В» – легковой автомобиль, категория «С» – грузовой автомобиль и категория «D» – автобус, категория «Е» – прицеп в составе транспортного средства.

В дополнение к водительским удостоверениям периодически вводились и упразднялись так называемые «талоны предупреждений». Талоны предназначались для накопитель-

²⁷ Международная Конвенция о дорожном движении (Женева, 19 сентября 1949 г.) вступила в силу 26 марта 1952 г. Данная Конвенция была отменена с момента вступления в силу Конвенции о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.).

ного учета правонарушений в сфере безопасности дорожного движения водителей за определенный период времени в виде соответствующей просечки в поле талона, а позднее – в виде баллов, в случае изъятия водительского удостоверения выполняли роль временного водительского удостоверения (при этом от водителя требовалось иметь при себе паспорт или иное удостоверение личности).

С 28 марта 2006 г. на территории Российской Федерации вступили в силу поправки к Конвенции о дорожном движении (1968 г., Вена), касающиеся требований к национальному водительскому удостоверению. Во исполнение этих требований издан приказ МВД России от 13 мая 2009 г. № 365²⁸, в соответствии с которым с 1 марта 2011 года во всех экзаменационных подразделениях Госавтоинспекции началась выдача нового водительского удостоверения. Водительские удостоверения образцов № 1 и № 2, утвержденные ранее действующим приказом МВД России от 19 февраля 1999 г. № 120²⁹, остаются действующими до окончания указанного в них срока.

Статьей 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»³⁰ определен перечень категорий и подкатегорий транспортных средств, который включает в себя 10 основных категорий и 6 подкатегорий транспортных средств.

На сегодняшний день на территории Российской Федерации действуют следующие категории и входящие в них подкатегории транспортных средств:

категория «А» – мотоциклы;

²⁸ Приказ МВД России от 13.05.2009 № 365 (ред. от 20.10.2015) «О введении в действие водительского удостоверения».

²⁹ Приказ МВД России от 19.02.1999 № 120 «Об утверждении образцов водительских удостоверений».

³⁰ Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

категория «В» – автомобили (за исключением транспортных средств категории «А»), разрешенная максимальная масса которых не превышает 3 500 килограммов и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми; автомобили категории «В», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов; автомобили категории «В», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 3 500 килограммов;

категория «С» – автомобили, за исключением автомобилей категории «D», разрешенная максимальная масса которых превышает 3 500 килограммов; автомобили категории «С», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;

категория «D» – автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя; автомобили категории «D», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;

категория «BE» – автомобили категории «В», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов и превышает массу автомобиля без нагрузки; автомобили категории «В», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств превышает 3 500 килограммов;

категория «CE» – автомобили категории «С», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов;

категория «DE» – автомобили категории «D», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов; сочлененные автобусы;

категория «Тm» – трамваи;

категория «Тb» – троллейбусы;

категория «М» – мопеды и легкие квадрициклы;

подкатегория «А1» – мотоциклы с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания, не превышающим 125 кубических сантиметров, и максимальной мощностью, не превышающей 11 киловатт;

подкатегория «В1» – трициклы и квадрициклы;

подкатегория «С1» – автомобили, за исключением автомобилей категории «D», разрешенная максимальная масса которых превышает 3 500 килограммов, но не превышает 7 500 килограммов; автомобили подкатегории «С1», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;

подкатегория «D1» – автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми, но не более шестнадцати сидячих мест, помимо сиденья водителя; автомобили подкатегории «D1», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;

подкатегория «С1Е» – автомобили подкатегории «С1», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 12 000 килограммов;

подкатегория «D1Е» – автомобили подкатегории «D1», сцепленные с прицепом, который не предназначен для перевозки пассажиров, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная

максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 12 000 килограммов.

Нормативная регламентация экзаменационной деятельности

1 марта 2011 года вступил в силу утвержденный 7 февраля 2011 г. Федеральный закон № 3-ФЗ «О полиции», определивший прием экзаменов и выдачу водительских удостоверений одной из основных обязанностей органов внутренних дел Российской Федерации.

В соответствии с ч. 3 ст. 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (с изменениями и дополнениями, вступившими в силу с 15 июля 2016 года) проведение экзаменов на право управления транспортными средствами осуществляется уполномоченными должностными лицами органов внутренних дел Российской Федерации.

Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711³¹ (с изменениями и дополнениями, вступившими в силу с 16 мая 2017 г.) на Госавтоинспекцию возложены обязанности по приему экзаменов на получение права управления автотранспортными средствами, выдаче водительских удостоверений, согласованию программ подготовки (переподготовки) водителей автотранспортных средств и выдаче заключений соискателям лицензий на осуществление образовательной деятельности (при подготовке водителей автотранспортных средств) о соответствии учебно-материальной базы установленным требованиям.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 г. № 1097 «О допуске к управлению транс-

портными средствами» утверждены Правила проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений (далее – Правила).

В Правилах установлены категории и входящие в них подкатегории транспортных средств, право на управление, которыми подтверждается соответствующими водительскими удостоверениями, а также определены условия, при соблюдении которых граждане могут быть допущены к сдаче экзамена. В данном аспекте Правила уточняют и систематизируют требования, установленные в ст. ст. 25 и 26 Федерального закона «О безопасности дорожного движения».

Правилами установлены: общие требования к экзаменатору, содержанию, последовательности и методам теоретической и практических частей экзамена, а также к техническим средствам контроля знаний и навыков управления транспортными средствами кандидатов в водители, к маршрутам, на которых проводятся экзамены по управлению транспортным средством в условиях дорожного движения, а также требования к транспортным средствам, на которых должен приниматься экзамен, условиям выдачи и замены водительских удостоверений, в том числе к лицам, временно пребывающим на территории Российской Федерации.

Кроме того, Правилами определено, что сроки и последовательность выполнения административных процедур (действий), связанных с проведением экзаменов и выдачей водительских удостоверений, устанавливаются административным регламентом по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений, утверждаемым Министерством внутренних дел Российской Федерации.

Во исполнение требований вышеуказанного постановления Правительства Российской Федерации с 1 сентября 2016 года вступил в силу Административный регламент Министерства

³¹ Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» утверждено Положение о Государственного инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений³², реализация положений которого возложена на экзаменационные подразделения Госавтоинспекции.

Административный регламент отражает современные требования к исполнению государственной услуги по приему экзаменов и выдаче водительских документов и устанавливает последовательность и сроки совершения действий (процедур), критерии принятия решений, ответственность должностных лиц и порядок обжалования их действий.

Разработан и утвержден Порядок взаимодействия экзаменационных подразделений Госавтоинспекции с организациями, осуществляющими образовательную деятельность и реализующими основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий³³.

Данным порядком определена последовательность действий должностных лиц экзаменационных подразделений Госавтоинспекции по проверке сведений, поступающих из организаций, осуществляющих подготовку кандидатов в водители, для последующего проведения экзаменов на право управления транспортными средствами, подготовке и направлению соответствующих межведомственных запросов, составлению графиков проведения (как первичных, так и повторных) экза-

³² Приказ МВД России от 20.10.2015 № 995 «Об утверждении Административного регламента Министерства Внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 24.03.2016, «Российская газета», № 66, 30.03.2016. Далее – Административный регламент.

³³ Приказ МВД России от 31.01.2017 № 33 «Об утверждении Порядка взаимодействия с организациями, осуществляющими образовательную деятельность и реализующими основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, и направления экзаменатора».

менов, осуществлению анализа результатов сдачи экзаменов кандидатами в водители, прошедших обучение в определенной образовательной организации, и информированию о результатах их проведения. Вместе с тем данный Порядок определяет соответствие образовательной организации критериям, установленным подпунктом «а» п. 9 Правил. При положительном результате в такую организацию направляется сотрудник экзаменационного подразделения Госавтоинспекции для проведения теоретической и (или) практической, по первоначальным навыкам управления транспортным средством, частей экзаменов с использованием учебно-материальной базы данной образовательной организации. В случаях несоблюдения образовательной организацией требований Правил и отрицательных результатов сдачи экзаменов кандидатами в водители, проходившими обучение в этой организации, предусмотрен отказ направления сотрудника экзаменационного подразделения Госавтоинспекции для приема экзаменов.

Разработан и утвержден Порядок определения соответствия условий для проведения теоретического экзамена и (или) экзамена по первоначальным навыкам управления транспортным средством, имеющихся у организаций, осуществляющих образовательную деятельность, установленным требованиям³⁴.

Порядком определены: перечень документов, предоставляемых в подразделение Госавтоинспекции для проведения теоретического экзамена и (или) экзамена по первоначальным навыкам управления транспортным средством в организации, осуществляющей подготовку кандидатов в водители; прием и последовательность рассмотрения заявлений такой организации; сроки проверок, требования, которым должна соответ-

³⁴ Приказ МВД России от 31.01.2017 № 32 «Об утверждении Порядка определения соответствия условий для проведения теоретического и (или) экзамена по первоначальным навыкам управления транспортным средством, имеющихся у организаций осуществляющих образовательную деятельность, установленным требованиям».

ствовать учебно-материальная база образовательной организации; оформление результатов этих обследований (проверок) и выдача соответствующего заключения. Кроме того, предусмотрен ряд случаев, при которых прекращается или приостанавливается действие заключения о соответствии условий установленным требованиям, выданного подразделениями Госавтоинспекции.

Также определены категории должностных лиц, на которых возложены служебные обязанности по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами, и квалификационные требования к ним³⁵.

Перспективы развития экзаменационной деятельности

В настоящее время подготовлена и находится на стадии внутриведомственного согласования новая редакция Административного регламента, в которой, наряду с экзаменационными подразделениями Госавтоинспекции, предусмотрены прием и направление документов в подразделения Госавтоинспекции и выдача поступивших из них российских национальных водительских удостоверений взамен ранее выданных, а также выдача международных водительских удостоверений могут осуществляться в многофункциональных центрах предоставления государственных и муниципальных услуг.

Данные изменения (предусмотрены п. 2 Правил) внесены по результатам проведенного в ряде субъектов Российской Федерации (Пермском крае, Волгоградской, Калужской, Ростовской, Рязанской и Тюменской областях) эксперимента.

В Административном регламенте заявителям предлагается по собственной инициативе представлять заграничный пас-

³⁵ Приказ МВД России от 31.03.2017 № 179 «О квалификационных требованиях к уполномоченным должностным лицам подразделений Госавтоинспекции, на которых в соответствии с должностным регламентом (должностной инструкцией) возложены служебные обязанности по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами».

порт для соответствия (при транслитерировании) записей, указанных в нем при оформлении водительского удостоверения. Также в Административный регламент вносятся дополнения в отношении условий и возможностей при предоставлении государственной услуги различным категориям инвалидов (включая инвалидов, использующих кресла-коляски и собак-проводников). Вместе с тем в Приложении № 7 к Административному регламенту уточняются схемы и размеры испытательных упражнений экзамена по первоначальным навыкам управления транспортным средством, а также сроки выполнения упражнений, порядок и последовательность действий, выполняемых кандидатом в водители.

Кроме того, ГУОБДД МВД³⁶ России подготовлен проект разъяснений по применению положений Административного регламента, в который вошли ответы на обращения граждан по порядку применения положений Административного регламента, а также комментарии, полученные из территориальных подразделений Госавтоинспекции.

Подготовлен проект приказа Министерства внутренних дел Российской Федерации «О допуске должностных лиц органов внутренних дел Российской Федерации к проведению экзаменов на право управления транспортными средствами».

Данным проектом создается новая система допуска должностных лиц органов внутренних дел Российской Федерации, на которых в соответствии с должностной инструкцией возложены служебные обязанности по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами. В подразделениях Госавтоинспекции создаются Комиссии по допуску должностных лиц органов внутренних дел Российской Федерации к проведению экзаменов на право управления транспортными средствами на федеральном и региональном уровнях, опреде-

³⁶ Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

лены составы комиссий и обязанности их членов. К сотрудникам экзаменационных подразделений Госавтоинспекции, непосредственно принимающим экзамены, предъявляется ряд требований: квалификационные, возрастные, устанавливаются и уровень образования, и право на управление соответствующими категориями и подкатегориями транспортных средств, стаж управления транспортными средствами, также вводится прохождение дополнительного обучения (повышения квалификации) по соответствующим образовательным программам. Проектом предусмотрены условия приостановления, а также прекращения права проведения экзаменов сотрудниками экзаменационных подразделений Госавтоинспекции.

Как видно из вышеперечисленного, совершенствование организации деятельности экзаменационных подразделений Госавтоинспекции продолжается, на сегодняшний день сформирована современная нормативная правовая основа допуска водителей транспортных средств к участию в дорожном движении, основанная на применении современных организационно-методических, технических и технологических достижениях.

Однако при реализации на практике положений упомянутых выше нормативных правовых актов возникают различного рода проблемы, решением которых занимаются уполномоченные органы исполнительной и законодательной власти, в том числе ГУОБДД МВД России, ведущие научные институты и Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Литература

1. Конвенции о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.) // Treaty Series. Volume 1732. – New York: United nations, 1999, P. 396 – 587.
2. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 50, ст. 4873; 1999, № 10, ст. 1158; 2002, № 18, ст. 1721; 2003, № 2, ст. 167; 2004, № 35, ст. 3607; 2006, № 52, ст. 5498; 2007, № 46, ст. 5553; № 49, ст. 6070; 2009, № 1, ст. 21; № 48, ст. 5717; 2010, № 30, ст. 4000; № 31, ст. 4196; 2011, № 17, ст. 2310; № 27, ст. 3881; № 29, ст. 4283; № 30, ст. 4590, 4596; 2012, № 25, ст. 3268; № 31, ст. 4320; 2013, № 17, ст. 2032; № 19, ст. 2319; № 30, ст. 4029; № 48, ст. 6165; № 52, ст. 7002; 2014, № 42, ст. 5615; 2015, № 24, ст. 3370; 2015, № 29, ст. 4359.
3. Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» // Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, № 7, ст. 900; № 27, ст. 3881, 3880; № 30, ст. 4595; № 48, ст. 6730; № 49, ст. 7018, 7020, 7067; № 50, ст. 7352; 2012, № 26, ст. 3441; № 50, ст. 6967; 2013, № 14, ст. 1645; № 26, ст. 3207; № 27, ст. 3477; № 48, ст. 6165; № 52, ст. 6953; 2014, № 6, ст. 558, 559, 566; № 30, ст. 4259; № 42, ст. 5615; № 52, ст. 7542; 2015, № 7, ст. 1021, 1022; № 10, ст. 1393; № 14, ст. 2008; № 29, ст. 4374.
4. Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства Российской Федерации от 22 июня 1998 г. № 25 ст. 2897.
5. Постановление Правительства Российской Федерации от 24 марта 2014 г. № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами».
6. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 марта 2017 г. № 326 «О внесении изменений в Правила проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений».

*А.В. Капустин,
заместитель начальника отдела
ФКУ НИЦ БДД МВД России*

*А.Н. Карлин,
старший научный сотрудник
ФКУ НИЦ БДД МВД России*

Влияние профессиональных качеств водителей автобусов на безопасность дорожного движения

Аннотация

В статье рассматриваются особенности условий профессиональной деятельности водителей пассажирского транспорта, а также влияние на безопасность дорожного движения их психофизиологических и личностных качеств.

Ключевые слова: обеспечение безопасности дорожного движения, квалификационные характеристики водителей, перевозки пассажиров.

В последнее время в Российской Федерации отмечается устойчивая тенденция к увеличению пассажирооборота. Среди всех видов транспорта наиболее востребован у пассажиров автомобильный транспорт, на который приходится более половины всех перевозок.

Профессиональная деятельность водителей автомобильного транспорта характеризуется сложностью и высокой ценой ошибки. Совершение автодорожного происшествия может привести не только к большим материальным затратам, но и к человеческим жертвам.

На протяжении последних лет нормативное правовое регулирование перевозочной деятельности последовательно

совершенствуется. Вместе с тем проблема обеспечения безопасности дорожного движения при осуществлении перевозок пассажиров автомобильным транспортом не теряет своей остроты. Автобусы были и остаются наиболее аварийно-опасной категорией транспортных средств.

За последние 2 года в Российской Федерации отмечен рост количества дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), связанных с нарушением правил дорожного движения со стороны водителей автобусов.

Так, за 2015 год из общего количества ДТП, совершенных по вине водителей, 4996 произошло с участием пассажирских автобусов (рост к АППГ – 8,1%), в которых 324 человека погибли (рост к АППГ – 20,9%) и 7842 ранены (рост к АППГ – 11,6%).

Количество ДТП по вине водителей, имеющих лицензию на перевозочную деятельность, за тот же период составило 3322 (рост к АППГ – 10,7%), в которых 174 человека погибли (рост к АППГ – 27,0%) и 5184 ранены (рост к АППГ – 15,7%).

В 2016 году отмечалось снижение числа погибших в ДТП по вине водителей автобусов (257 человек; – 20,7% АППГ), однако общее количество таких ДТП (5294; +6,0% АППГ) и число пострадавших в них (8194 раненых; + 4,5% АППГ) остается стабильно высоким.

Одной из основных причин аварийности на пассажирском транспорте является нарушение правил дорожного движения его участниками, при этом от 70 до 85% нарушений приходится на водителей [2, с.9].

Чаще всего причиной ДТП по вине водителей автобусов являются следующие нарушения правил дорожного движения:

превышение установленного ограничения скорости движения (по этой причине совершено каждое третье происшествие); выезд транспортного средства на полосу встречного движения (по этой причине совершено 20-25% происшествий, т.е. каждое четвертое-пятое ДТП).

Основные виды ДТП по вине водителей автобусов:
столкновение транспортных средств – 41,1%;
наезд на пешехода – 31,2%;
опрокидывание транспортного средства – 9,8 %;
наезд на препятствие – 7,9 %;
наезд на стоящее транспортное средство – 3,8%.

Несмотря на постоянное совершенствование технических характеристик автомобиля, улучшение его эксплуатационных показателей, повышение активной, пассивной и послеаварийной безопасности, основное влияние на уровень аварийности все больше оказывают водители транспортных средств (до 75 % ДТП происходит по вине водителя).

Отечественные и зарубежные исследования также показывают, что большая часть ДТП обусловлена ошибочными действиями водителей. Такая статистика позволяет сделать вывод, что главным элементом с точки зрения безопасности дорожного движения является именно водитель.

Надежность и продуктивность деятельности водителя определяется его способностью управлять автомобилем, обеспечивая при этом максимально возможную безопасность как для себя, так и для других участников движения. Эта способность предопределена целым комплексом факторов. К наиболее важным из них относятся психофизиологические и личностные качества человека, а также состояние здоровья.

Рассмотрим некоторые особенности в условиях работы водителей пассажирского транспорта.

Водителю автобуса необходимо постоянно следовать жесткому графику. Если выезд на линию производится, например, в 4.40 утра, то нетрудно подсчитать, в какое время водитель должен проснуться и начать свой трудовой день.

Прибытие автобуса к остановочным пунктам также жестко регламентируется графиком. Каждые 300-500 м (такова сред-

няя длина перегона) водитель должен плавно остановиться и также плавно отъехать от остановки.

За рабочую смену водитель автобуса тысячи раз включает и выключает сцепление и переключает передачи, пользуется тормозами, другими органами управления автомобиля. Это способствует более сильному утомлению водителя автобуса по сравнению с водителями других транспортных средств.

Пассажиры имеют ярко выраженную неравномерность по часам суток. Из-за этого большинство водителей автобусов работает по разрывному графику и не имеет возможности полноценно отдохнуть.

Водитель автобуса постоянно ощущает психологический груз ответственности за пассажиров. Если таксист перевозит обычно не более двух-трех человек, то в салоне автобуса может находиться более ста человек.

Ответственность за жизнь и здоровье пассажиров водитель автобуса несет не только во время движения, но во время посадки и высадки. Известно, что именно на остановочных пунктах происходит наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов.

Если водитель грузового автомобиля в некоторой степени может психологически расслабиться во время выполнения погрузочно-разгрузочных работ, а таксист – в ожидании клиента, то водитель автобуса такой возможности лишен. Он должен быть постоянно внимательным, что невозможно по психофизиологическим причинам. Возникает противоречие между требованиями условий работы и психологическими возможностями человека.

Водитель автобуса ежедневно контактирует с множеством пассажиров, и нередко эти контакты носят острый конфликтный характер, резко увеличивающий психологическую нагрузку.

Несмотря на все помехи в движении, парковку других автомобилей вблизи остановочного пункта, водитель автобуса дол-

жен обеспечить пассажирам максимально возможный комфорт и удобство.

Психологически тяжелые условия труда водителя автобуса приводят к тому, что они чаще страдают заболеваниями сердечно-сосудистой системы. [1, с.48].

Значительное влияние на безопасность дорожного движения оказывают индивидуальные особенности водителя, определяющие процесс адекватного восприятия им дорожной обстановки.

Вероятность совершения ДТП в значительной степени зависит от возраста и стажа водителя. Наибольший показатель опасности характерен для водителей в возрасте от 18 до 25 лет. Это можно объяснить небольшим опытом управления автомобилем и переоценкой своих профессиональных возможностей. Заметное увеличение показателя опасности для ДТП наблюдается у водителей старше 50 лет, большинство которых имеет значительный стаж управления автомобилем, но отличается ухудшением ряда функций, важных с точки зрения безопасного управления транспортным средством.

Исследования сенсомоторной работоспособности водителей различного возраста свидетельствуют о снижении работоспособности водителей в возрасте 45 лет по таким аспектам функционирования, как зрительная ориентация, быстрота реакции, способность концентрации внимания и обзора в ситуациях с ограниченным полем зрения.

Одним из важных квалификационных составляющих является стаж работы. Рассматривая влияние профессионального опыта на безошибочность работы водителей, необходимо отметить, что важно не то, как долго человек работает водителем, а то, как часто он управляет автомобилем. В литературе приводятся данные, свидетельствующие о том, что для приобретения устойчивых навыков управления автомобилем требуется 5 - 6 лет интенсивной езды (67 % всех ДТП приходится

на водителей со стажем менее 6 лет). Отмечается, что с увеличением профессионального стажа водителя количество ошибок одних категорий уменьшается, а других, наоборот, растет. Так, при стаже работы более 3-5 лет существенно снижается количество ошибок исполнительных действий, в оценке пространственно-временных показателей ситуаций, улучшаются пространственно-временные характеристики движений. Но в то же время возрастает количество ошибок в результате отвлечения от управления, нарушения внимания, неправильно принятых решений [1, с.58].

Из сказанного выше следует, что с накоплением опыта процесс освоения управления транспортным средством прогрессирует и идет непрерывное снижение количества ошибок водителей и связанных с ними ДТП. Однако при профессиональном стаже примерно 5 ± 2 года обнаруживается скачок аварийности, который связан с переоценкой некоторыми водителями своих еще не столь прочных навыков, профессиональных знаний и умений, их самоуверенностью [1, с.26].

В целях повышения безопасности пассажирских перевозок необходимо своевременное выявление и отстранение от управления транспортным средством лиц со сниженными функциями, не способных в полной мере обеспечить эффективность функционирования перевозочного процесса.

Очевидно, что для решения этой задачи необходимо внедрение профессионального отбора водителей автотранспортных средств, а также специализации водителей для различных видов перевозок по результатам психофизиологического тестирования.

Литература

1. Е.М. Мухин, В.А. Мазур, А.М. Прохорова «Разработка научно обоснованных предложений по совершенствованию требований, предъявляемых к водителям, занимающимся пассажирскими и грузовыми перевозками на профессиональной основе, с учётом влияния психофизиологических и личностных особенностей на уровень аварийности с их участием» / Отчет о НИР / ЗФС ФКУ НИЦ БДД МВД России; 2013. – 106 с.
2. А.В. Капустин, А.М. Прохорова, А.Н. Карлин, А.А. Уколов «Изучение значимости квалификационных характеристик водителей автобусов и их влияние на совершение дорожно-транспортных происшествий» / Отчет о НИР/ ФКУ НИЦ БДД МВД России; 2016. – 68 с.
3. Актуальные вопросы повышения безопасности дорожного движения / сб. науч. тр. МАДИ. – М.: МАДИ, 1988. – 132 с.
4. Актуальные вопросы транспортной медицины: Проблемы «человеческого фактора» в безопасности движения транспортных средств/ сб. науч. тр. – М., 2004, - 717 с.

УДК 338.465.4

Н.В. Амелин,
научный сотрудник
ФКУ НИЦ БДД МВД России

Обмен национальных и выдача международных водительских удостоверений в многофункциональных центрах

Аннотация

Статья посвящена изменениям нормативных правовых актов, регулирующих оказание государственных услуг по обмену российских национальных и выдаче международных водительских удостоверений в многофункциональных центрах предоставления государственных и муниципальных услуг. В статье описывается последовательность действий граждан, персонала многофункциональных центров предоставления государственных и муниципальных услуг и сотрудников экзаменационных подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Ключевые слова: Многофункциональный центр, МФЦ Госавтоинспекция, ГИБДД, государственная услуга, обмен и выдача водительского удостоверения.

В соответствии с Федеральным законом «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» и постановлением Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил организации деятельности многофункциональных центров предоставления государственных и муниципальных услуг» в целях облегчения получения населе-

нием указанных услуг и удобства и комфорта их предоставления организованы Многофункциональные центры (далее – МФЦ, или Центр).

Они созданы для снятия барьеров во взаимоотношениях граждан и государства, обеспечения информационной доступности госучреждений, оперативного предоставления информации в полном объеме, повышения эффективности деятельности органов исполнительной власти и межведомственной координации.

С момента образования МФЦ круг предоставляемых в них государственных и муниципальных услуг постоянно увеличивался. Не обошло это расширение и взаимодействие граждан с ГИБДД.

По итогам проведенного эксперимента, в котором участвовали 6 субъектов Российской Федерации (Пермский край, Волгоградская, Калужская, Ростовская, Рязанская, Тюменская области), в МФЦ всей страны стал возможен прием документов, а также выдача поступивших из подразделений Госавтоинспекции российских национальных водительских удостоверений взамен ранее выданных и международных водительских удостоверений.

Однако данная услуга предоставляется не во всех МФЦ. Перечень отделений, в которых она оказывается, определяется ГБУ МФЦ по субъекту Российской Федерации.

Для получения водительского удостоверения в МФЦ соискателю необходимо предоставить те же документы, что и в Госавтоинспекцию. Но с учетом отсутствия непосредственного общения гражданина с сотрудником ГИБДД и недостаточной квалификации работников МФЦ в области выдачи водительских удостоверений возникает ряд проблемных моментов.

Например, заграничный паспорт не входит в перечень необходимых документов для предоставления государственной

услуги по выдаче российского национального водительского удостоверения или международного водительского удостоверения, но при оформлении транслитерация (простое замещение русских букв на латинские) записей фамилии, имени, отчества (при наличии) в них будет выполнена с учетом требований рекомендованного ИКАО международного стандарта и может не совпадать с написанием в заграничном паспорте. Зачастую некорректно заполняются заявления, принимаются не соответствующие законодательству или с истекшим сроком действия документы, что является основанием для возвращения материалов из ГИБДД.

С помощью Интернет-портала Госуслуг возможно подать заявление и записаться на удобное для гражданина время. В этом случае в качестве дополнительной мотивации предоставляется скидка 30 % на безналичную оплату госпошлины. Но данная возможность предоставляется только при подаче электронных заявлений в экзаменационное подразделение Госавтоинспекции. В МФЦ подача заявления в электронном виде и скидка на оплату госпошлины не предусмотрена.

Привлекательность МФЦ обуславливается их удобным месторасположением (в непосредственной близости от места проживания граждан) и графиком работы (в основном 7 дней в неделю и не менее 10 часов в течении одного рабочего дня), системой «Одного окна» с возможностью привлечения дополнительного персонала в зависимости от загруженности, обращения за получением других государственных или муниципальных услуг. Но в связи с тем, что государственную услугу по выдаче водительских удостоверений предоставляет МВД России, необходимо повторное посещение МФЦ, которое назначается не менее чем через 5 дней в отличие от получения водительского удостоверения в ГИБДД в течение часа.

Такой длительный срок обусловлен пересылкой документов из МФЦ в сортировочный центр, а потом в ГИБДД и после

оформления водительского удостоверения процесс повторяется в обратную сторону. Фактически МФЦ выполняет роль курьера.

Прием документов сотрудником Центра не гарантирует получения водительского удостоверения в назначенное время. Законодательством предусмотрены основания для отказа или приостановления оказания государственной услуги, как наличие признаков подделки представленных документов или нахождение документов в розыске, возникновение у должностных лиц сомнений в обоснованности выдачи (замены) водительского удостоверения, обстоятельства, свидетельствующие о событии административного правонарушения, выявление лиц, находящихся в розыске, а также в иных случаях получение водительского удостоверения возможно только при личном обращении в экзаменационное подразделение ГИБДД.

При отсутствии заявителя невозможно при необходимости своевременное привлечение его к административной ответственности, задержание или разбирательство.

Процесс изготовления и выдачи водительского удостоверения также предполагает присутствие гражданина. Сведения о новом водительском удостоверении вносятся в информационные системы Госавтоинспекции, а старое водительское удостоверение считается аннулированным. В результате минимум 2 дня водительское удостоверение, находящееся у гражданина, считается недействительным, о чем заявитель информируется в МФЦ путем проставления подписи в расписке с отметкой: «Настоящим подтверждаю, что я извещен о том, что действующее водительское удостоверение аннулируется с момента изготовления нового».

Подводя итог сравнения порядка получения водительских удостоверений через МФЦ и непосредственно в экзаменационном подразделении Госавтоинспекции, помимо положительных и отрицательных аспектов для граждан, следует отметить

большое количество отрицательных факторов и недостатков в выполнении МФЦ части функций ГИБДД:

отсутствие опыта, знаний и технической возможности выявления документов, имеющих признаки подделки, и принятия предусмотренных законодательством мер к лицам, предоставляющим такие документы;

невозможность принятия мер административного воздействия к лицам, лишенным права на управление транспортными средствами и не сдавшим водительское удостоверение, не оплатившим своевременно административные штрафы;

невозможность принятия предусмотренных законодательством мер к лицам, числящимся в розыске;

невозможность соблюдения сроков и последовательности выполнения административных процедур в соответствии с Административным регламентом;

внесение сведений о новом российском национальном водительском удостоверении в информационные системы Госавтоинспекции до выдачи его заявителю.

Решение перечисленных проблем усматривается в обучении сотрудников МФЦ приемам выявления документов, имеющих признаки подделки, обеспечении МФЦ техническими средствами их обнаружения, передаче информации из экзаменационного подразделения ГИБДД в территориальные органы внутренних дел о заявителе, находящемся в розыске, и времени его предполагаемого посещения МФЦ, внесении изменений в Административный регламент.

В основном данные решения уже начинают реализовываться на практике: с работниками МФЦ проводятся семинары, Центры обеспечиваются необходимыми приборами и специальным оборудованием.

Внесение изменений в Административный регламент находится на стадии внедрения. Предусмотрены поправки, которые упорядочат взаимодействие МФЦ и экзаменационных подраз-

делений Госавтоинспекции, приведут в соответствие порядок выполнения административных процедур, установят сроки получения государственной услуги в МФЦ, дополнят список документов, который может быть представлен заявителем по собственной инициативе.

Проблема находящегося на руках у заявителя недействительного водительского удостоверения решается внесением сведений в информационные системы Госавтоинспекции об аннулировании старого водительского удостоверения после поступления информации по межведомственному каналу связи о выдаче водительского удостоверения в МФЦ.

Анализируя все аспекты предоставления данной государственной услуги, можно сделать вывод о небольшой заинтересованности граждан в получении водительских удостоверений через МФЦ. Кроме того, данный вывод подтверждается незначительным количеством обращений граждан в многофункциональные центры.

Так, за 3 месяца 2017 года зарегистрировано 50 803 обращения граждан за государственной услугой по выдаче российского национального водительского удостоверения или международного водительского удостоверения в МФЦ, что составило лишь 4 % от общего числа обратившихся. В экзаменационных подразделениях ГИБДД зарегистрировано 1 254 073 заявления за аналогичный период.

Введение возможности выдачи водительского удостоверения в МФЦ в целом усложнило получение государственной услуги гражданами, увеличило нагрузку на сотрудников ГИБДД и добавило проблем, которые еще необходимо решить.

Литература

1. Федеральный закон от 27 июля 2010 г. № 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг».
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 01.06.2017).
3. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 5 августа 2000 г. № 117-ФЗ (ред. от 03.04.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 04.05.2017).
4. Постановление Правительства Российской Федерации от 22 декабря 2012 г. № 1376 «Об утверждении Правил организации деятельности многофункциональных центров предоставления государственных и муниципальных услуг».
5. Постановление Правительства Российской Федерации от 27 сентября 2011 г. № 797 «О взаимодействии между многофункциональными центрами предоставления государственных и муниципальных услуг и федеральными органами исполнительной власти, органами государственных внебюджетных фондов, органами государственной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления».
6. Постановление Правительства РФ от 23 марта 2017 г. № 326 «О внесении изменений в Правила проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений».
7. Постановление Правительства РФ от 24 марта 2014 г. № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» (ред. от 23.03.2017).
8. Приказ МВД России от 20 октября 2015 г. № 995 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений».

А.С. Князев,
заместитель начальника отдела
ФКУ НИЦ БДД МВД России

Анализ аварийности на железнодорожных переездах в Российской Федерации в 2016 году

Аннотация

В статье рассматривается аварийность в Российской Федерации, связанная с дорожно-транспортными происшествиями, совершенными на железнодорожных переездах. Проведен анализ динамики, структуры и причин, способствующих совершению таких происшествий.

Ключевые слова: дорожное движение, безопасность дорожного движения, обеспечение безопасности дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, железнодорожный переезд.

Согласно Правилам дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД), утвержденным Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090, железнодорожным переездом (далее – ж/д переезд) называется пересечение дороги с железнодорожными путями. Дорожно-транспортные происшествия (далее – ДТП) на ж/д переездах характеризуются высокой смертностью, поэтому движение через пути регламентированы отдельным разделом ПДД.

Правила технической эксплуатации железных дорог утверждены приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286, в соответствии с которыми под железнодорожным переездом понимается пересечение в одном уровне автомобильной дороги с железнодорожными путями, оборудованное устройствами,

обеспечивающими безопасные условия пропуска подвижного состава железнодорожного транспорта и транспортных средств.³⁷

За нарушение правил проезда через железнодорожные пути ст. 12.10 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) предусмотрена административная ответственность, которая влечет наказание в виде наложения штрафа или лишения права управления транспортными средствами на срок от трех до шести месяцев³⁸. Несмотря на это, водители транспортных средств зачастую игнорируют их, в результате чего попадают в ДТП. А если в таком ДТП участникам нанесен вред здоровью, то водителя могут привлечь по ст. 12.24 КоАП РФ или по ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации в зависимости от степени тяжести причинения вреда здоровью пострадавшего или смерти лица.³⁹

Помимо смертельной опасности, ДТП на ж/д переездах могут нанести значительный по сравнению с другими происшествиями материальный ущерб, поскольку он включает в себя не только затраты на починку транспортного средства, но и стоимость ремонта подвижного состава, груза, а также восстановление железнодорожных путей, если они были повреждены. Кроме того, ст. 12.33 КоАП РФ предусмотрена административная ответственность за повреждение водителем железнодорожных переездов, а за несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других

³⁷ Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утверждены приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286, «Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти», № 12, 21.03.2011.

³⁸ См. подробнее С. Н. Антонов. Дорожное движение: правонарушение и ответственность. – М.: Редакция «Российской газеты», 2015. Вып. 14. – 176 с.

³⁹ См. подробнее С. Н. Антонов. Дорожное движение: правонарушение и ответственность. – М.: Редакция «Российской газеты», 2015. Вып. 14. – 176 с.

сооружений установлена ответственность ст. 12.34 КоАП РФ для владельцев этих поездов⁴⁰.

Проблема также актуальна в связи с ежегодным увеличением парка транспортных средств и количеством осуществляемых пассажирских и грузовых перевозок как поездами, так и транспортными средствами.

Всего в 2016 году на железнодорожных переездах совершено 206 (-25,4 %) ⁴¹ ДТП, в которых погибли 58 (-35,6 %) и ранены 257 (-30,7 %) человек. Несмотря на значительное снижение количества таких происшествий, числа погибших и раненых, тяжесть последствий таких ДТП остается одной из самых высоких – 18,4⁴². Высокий показатель тяжести последствий аварий на ж/д путях обусловлен значительно большей массой подвижного состава по сравнению с автомобилями.

В 4 субъектах Российской Федерации относительно предшествующего года увеличилось количество ДТП на ж/д переездах, число погибших и раненых в них людей (Республика Башкортостан, Алтайский край, Ростовская область, Рязанская область) (Табл. 1).

Таблица 1

**Субъекты Российской Федерации,
в которых увеличились основные показатели аварийности**

	ДТП	% к АППГ	Погибло	% к АППГ	Ранено	% к АППГ	Тяжесть послед. ДТП
Республика Башкортостан	4	100	2	АППГ-0	3	50,0	40,0
Алтайский край	6	100	3	200	6	200	33,3
Ростовская область	5	66,7	2	100	4	100	33,3
Рязанская область	5	150	2	АППГ-0	10	233,3	16,7

⁴⁰ См. подробнее С. Н. Антонов. Дорожное движение: правонарушение и ответственность. – М.: Редакция «Российской газеты», 2015. Вып. 14. – 176 с.

⁴¹ Здесь и далее используются статистические, опубликованные на официальном сайте Госавтоинспекции <http://stat.gibdd.ru/>.

⁴² Обзор дорожно-транспортной аварийности за 12 месяцев 2016 г., опубликованный на официальном сайте ФКУ НИЦ БДД МВД России https://ницбдд.мвд.рф/resources/analytical_reviews.

В 25 субъектах Российской Федерации тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий, совершенных на железнодорожных переездах, оказалась выше средней по стране. Самым высоким значением этого показателя характеризовались ДТП в Калининградской области (80,0) и Забайкальском крае (54,5).

За 12 месяцев 2016 года наибольшее количество ДТП на железнодорожных переездах при распределении показателей аварийности по дням недели зарегистрировано в понедельник (35 ДТП, удельный вес 17,0 %). Самым аварийно-опасным временем суток являлся период с 09:00 до 12:00 часов. В это время произошло каждое шестое такое ДТП (16,5 %; 34 ДТП) (рис. 1).

В темное время суток совершено 42,2 % ДТП на ж/д переездах. Всего произошло 87 (-11,2 %) таких ДТП, в которых погибли 28 (+21,7 %) и получил ранения 121 (+7,1 %) человек.

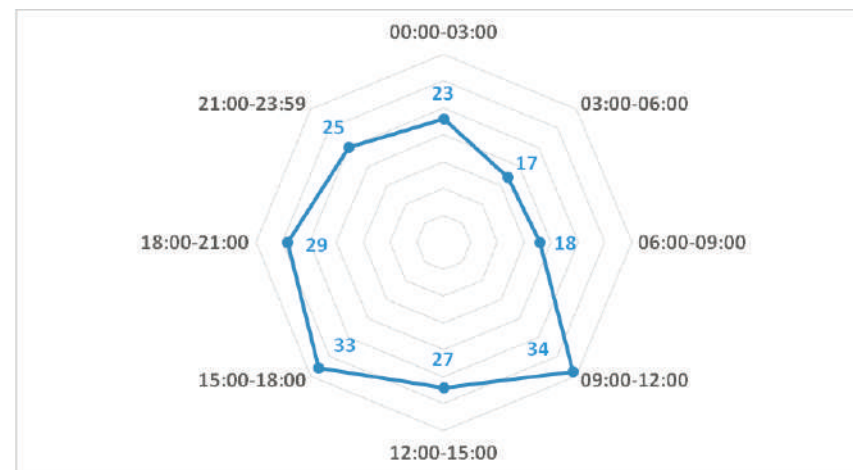


Рис. 1. Распределение количества ДТП на ж/д переездах по времени

Снижение показателей аварийности происходило по итогам всего года рассматриваемого периода за исключением января, февраля, сентября и октября (Табл. 2). При этом в февра-

ле произошел одновременный рост трех основных показателей аварийности.

Таблица 2

Распределение основных показателей аварийности по месяцам

	ДТП	% к АППГ	Погибло	% к АППГ	Ранено	% к АППГ	Тяжесть послед. ДТП
январь	21	5	4	-20	27	28,6	12,9
февраль	24	50	11	266,7	32	28	25,6
март	16	-15,8	5	-44,4	17	-15	22,7
апрель	16	-38,5	3	-82,4	20	-65,5	13
май	16	-40,7	3	-57,1	18	-53,8	14,3
июнь	14	-39,1	1	-87,5	24	-48,9	4
июль	17	-41,4	8	-20	19	-53,7	29,6
август	21	-43,2	2	-75	30	-18,9	6,3
сентябрь	18	-18,2	8	14,3	23	-8	25,8
октябрь	16	-20	5	150	19	-13,6	20,8
ноябрь	11	-38,9	2	-71,4	14	-22,2	12,5
декабрь	16	-15,8	6	-14,3	14	-22,2	30

Четыре происшествия из пяти (78,4 %) произошли на регулируемых ж/д переездах. В 163 (-23,5 %) таких ДТП погибли 50 (-39 %) и получили ранения 206 (-28,7 %) человек. Рост трех основных показателей аварийности таких ДТП произошел в 7 субъектах (Республика Башкортостан, Удмуртская Республика, Алтайский край, Пермский край, Ростовская область, Рязанская область, Свердловская область). Два происшествия из пяти (42,3 %) совершены в темное время суток: 69 (-6,8 %) ДТП, в которых погибли 24 (+14,3 %) и ранены 100 (+23,5 %) человек.

Практически две трети (60,7 %) указанных происшествий совершены на переездах без дежурного. Всего в 99 (-22,7 %) происшествиях погибли 38 (-47,2 %) и ранен 121 (-35,3 %) человек. Рост трех основных показателей аварийности произошел в 5 субъектах (Республика Башкортостан, Удмуртская Республика, Забайкальский край, Рязанская область, Свердловская область).

Количество ДТП, произошедших из-за нарушения водителями транспортных средств правил проезда железнодорожных переездов, снизилось на 32,4 % (92 ДТП), число погибших на 43,6 % (44 чел.) и раненых на 46,2 % (106 чел.). Несмотря на это, в 11 регионах страны отмечался рост таких происшествий (Табл. 3).

Таблица 3

Субъекты Российской Федерации, в которых увеличилось количество ДТП, произошедших из-за нарушения водителями транспортных средств правил проезда железнодорожных переездов

	ДТП	% к АППГ	Погибло	% к АППГ	Ранено	% к АППГ
Республика Башкортостан	4	100	2	АППГ-0	3	50
Республика Мордовия	2	100	0		2	100
Удмуртская Республика	3	200	2	100	2	100
Чувашская Республика – Чувашия	2	100	0		3	200
Владимирская область	2	100	1	АППГ-0	1	0
Вологодская область	2	100	0		4	300
Калужская область	2	100	0	-100	3	
Псковская область	3	200	2	АППГ-0	4	300
Ростовская область	3	200	1	0	2	АППГ-0
Тамбовская область	3	200	0	-100	4	АППГ-0
Тульская область	3	50	1	0	4	300

Причины происшествий могут быть разные: незнание элементарных правил проезда ж/д переездов, невозможность определить реальную скорость локомотива и расстояние до него, нежелание тратить время на ожидание проезда железнодорожного состава, невнимательность при проезде путей, плохая видимость (туман, близкое расположение деревьев, снегопад).

В 2016 году в отношении водителей, которые нарушили правила проезда через железнодорожные пути, вынесено 78766 постановлений по чч. 1, 2, 3 ст. 12.10 КоАП РФ. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года количество вынесенных постановлений сократилось на 18,6 % (абс. – 18044 постановления).

В каждом пятом (20,7 %) ДТП, произошедшем из-за нарушения водителями транспортных средств правил проезда железнодорожных переездов, водитель находился в состоянии опьянения. Всего в 19 (-9,5 %) таких ДТП погибли 13 (-40,9 %) и получили ранения 23 (-56,6 %) человека. Рост этих происшествий отмечался в Забайкальском крае. При этом доля количества ДТП из-за нарушения ПДД водителями в состоянии опьянения от общего количества ДТП из-за нарушений ПДД водителями в два раза ниже (10,4)⁴³.

При совершении каждого седьмого (14,6 %) ДТП на переезде было выявлено несоответствие железнодорожного переезда предъявляемым требованиям. Всего зафиксировано 30 (+114,3 %) таких ДТП, погибло 8 (+33,3 %) и ранено 37 (+8,8 %) человек. В 6 (+500 %) происшествиях выявлялись отклонения верха головки рельса трамвайных (железнодорожных) путей, расположенных в пределах проезжей части, относительно покрытия более чем на 2,0 см.

Рост таких происшествий объяснить достаточно просто. В соответствии с Федеральным законом 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» владельцы

⁴³ См. подробнее: Баканов К. С., Васюков В. Ф., Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию // Уголовный процесс. – 2016. – № 6 (138). С. 60–67., Поргашников О. М., Антонов С. Н., Баканов К. С., Молчанов П. В., Сальников С. П. Выявление и доказывание сотрудниками Госавтоинспекции фактов управления транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии опьянения. Методические рекомендации. Издательство ООО «ТР-Принт» – 2016.

железнодорожных путей обязаны содержать участки автомобильных дорог, расположенные в границах железнодорожных переездов (до шлагбаума или при отсутствии шлагбаума на расстоянии десяти метров от ближайшего рельса по пути следования). Поскольку единого реестра переездов и владельцев нет, процедура принуждения к ремонту переездов к владельцам применяется нечасто, что приводит к росту происшествий с выявленными неудовлетворительными дорожными условиями на ж/д путях.

Две трети (64,1 %) ДТП на переездах произошли в городах и населенных пунктах (Рис. 2). Всего в 132 (-19,5 %) таких ДТП погиб 31 (-34,0 %) и ранено 169 (-3,4 %) человек. Несмотря на общее снижение количества таких происшествий, числа погибших и раненых, в 11 субъектах Российской Федерации отмечался рост количества ДТП: Республика Башкортостан, Республика Мордовия, Чувашская Республика, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Архангельская область, Нижегородская область, Рязанская область, Самарская область, Свердловская область, Тульская область, Тюменская область.

В темное время суток в городах и населенных пунктах совершено 56 (-12,5 %) ДТП на ж/д переездах, в которых погибли 19 (+11,8 %) и получили ранения 74 (+2,8 %) человека. Доля таких ДТП от всех ДТП, произошедших на ж/д переездах в городах и населенных пунктах, составила 42,2 %.

Выросло количество ДТП на ж/д переездах и число пострадавших, произошедших в столицах субъектов или городах федерального значения. Всего в 50 (+6,4 %) таких ДТП погибло 7 (+40 %) и ранено 66 (+34,7 %) человек. Доля этих происшествий от общего количества ДТП на ж/д переездах, совершенных в городах и населенных пунктах, составила 37,8 %.

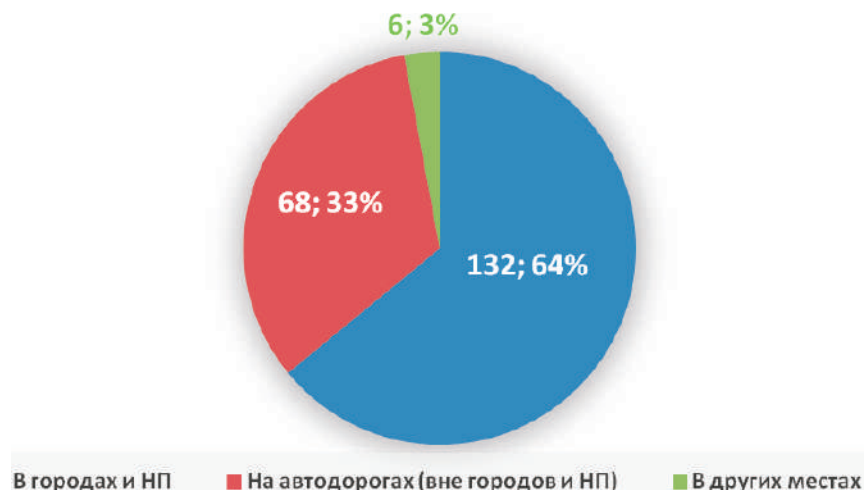


Рис. 2. Распределение количества ДТП на ж/д переездах по местам совершения

Рост обусловлен большей плотностью транспортного потока: а из-за плохого состояния переездов водителям приходится преодолевать ж/д пути со скоростью 10–15 км/ч, что непременно приводит к образованию дорожных заторов («пробок»), высокой плотностью движения поездов: шлагбаум долгое время остается в закрытом положении, при этом из-за особенностей работы шлагбаумы закрываются достаточно рано до проезда состава и открываются не сразу после проезда. Все это ухудшает психоэмоциональное состояние водителей, в результате чего водители совершают необдуманные поступки.

Отчасти плохим психоэмоциональным состоянием водителей можно объяснить увеличение количества происшествий, произошедших рядом с переездом, когда водители транспортных средств после долгого периода ожидания проезда поезда продолжают движение с нарушениями ПДД и в результате попадают в дорожно-транспортное происшествие. Так, в непосредственной близости от железнодорожных переездов про-

изошло 978 (+9,9 %) ДТП, в которых погиб 81 (-33,1 %) и ранено 1294 (+5,9 %) человека соответственно. Три из четырех (73,1 %) таких ДТП совершены рядом с регулируемыми ж/д переездами.

Практически каждое третье (28,8 %) происшествие на железнодорожных переездах произошло в райцентрах или населенных пунктах районного значения. Всего совершено 38 (-38,7 %) ДТП, погибли 13 (-38,1 %) и ранены 43 (-34,8 %) человека.

В городах и населенных пунктах на регулируемых ж/д переездах произошло 103 (-21,4 %) ДТП. В этих происшествиях погибли 26 (-40,9 %) и получили ранения 136 (+1,5 %) человек.

Двукратный рост погибших в ДТП, произошедших на регулируемых ж/д переездах с дежурным, отмечался в городах и населенных пунктах. В 44 (-25,4 %) таких ДТП погибли 8 (+100 %) и ранены 58 (-17,1 %) человек.

На железнодорожных переездах вне населенных пунктов совершено 68 (-35,8 %) ДТП, что составляет 33,0 % от общего количества аналогичных ДТП.

Двукратный рост количества происшествий на железнодорожных переездах отмечался на федеральных автомобильных дорогах вне городов и населенных пунктов. В 14 (+100 %) таких ДТП погибли 4 (АППГ-0) и ранены 18 (+80,0 %) человек. Рост обусловлен значительным увеличением количества этих происшествий, числа погибших и раненых в Ростовской области.

Практически два из трех (60,3 %) происшествия на железнодорожных переездах произошли на региональных или межрегиональных дорогах. Здесь зарегистрировано 41 (-38,8 %) такое ДТП, в котором погибли 16 (-33,3 %) и получили ранения 49 (-57,0 %) человек.

Общая тенденция снижения показателей аварийности в стране также оказывает влияние на сокращение происшествий рас-

смотренного вида. Однако по результатам проведенного анализа выявились некоторые критические точки, которые необходимо учитывать при проведении профилактических мероприятий.

Наибольшее количество ДТП на железнодорожных переездах совершено в понедельник (35 ДТП, удельный вес 17,0 %), а самым аварийно-опасным временем суток являлся период с 09:00 до 12:00 часов.

Практически две трети (60,7 %) ДТП совершены на регулируемых ж/д переездах без дежурного. В каждом пятом (20,7 %) ДТП, произошедшем из-за нарушения водителями транспортных средств правил проезда железнодорожных переездов, он находился в состоянии опьянения.

Зафиксирован двукратный рост количества ДТП, в которых выявлялись несоответствия железнодорожного переезда предъявляемым требованиям. Выросло количество ДТП на ж/д переездах, число погибших и раненых, произошедших в столицах субъектов или городах федерального значения.

При проведении организационно-технических мероприятий, направленных на предотвращение аварий на ж/д переездах, предусмотреть оборудование проезжей части устройствами ограждения, перекрывающими всю ее ширину. Эти устройства должны учитывать скорость приближающихся составов (скоростных или обычных поездов), чтобы обеспечить равный интервал между закрытием шлагбаума и проходом поезда.

Полностью избавиться от происшествий на железнодорожных переездах поможет строительство путепроводов или тоннелей. Однако из-за колоссальных финансовых затрат, которых потребует их строительство, а также учитывая протяженность автомобильных и железных дорог, быстро такого решения ожидать не стоит.

В целях совершенствования административно-юрисдикционной деятельности:

в связи развитием в последние годы систем фото- и видеофиксации административных правонарушений необходимо предусмотреть возможность использования данных комплексов на переездах с целью пресечения нарушений со стороны водителей транспортных средств и с возможностью передачи сведений в Госавтоинспекцию и дежурным по станциям о текущей ситуации на путях, что позволит своевременно предупредить машинистов об опасности;

рассмотреть вопрос о создании единого реестра переездов и их владельцев с обязательной возможностью доступа сотрудникам Госавтоинспекции к этому банку данных для ускорения процедуры устранения выявленных неудовлетворительных дорожных условий на ж/д путях, выдачи представлений и предписаний в рамках осуществления федерального государственного надзора в области дорожного движения⁴⁴, а также привлечения виновных лиц к заслуженной ответственности, что позволит обеспечить принцип неотвратимости наказания.⁴⁵

Однозначно достичь положительного результата позволит только комплекс мер как организационного, технического, так и правового характера.

⁴⁴ Антонов С. Н., Баканов К. С. Предписание и представление в области безопасности дорожного движения. Правовая природа, различия и перспективы развития. // В сборнике: Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования) к 40-летию со дня образования ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова : сборник материалов X международной научно-практической конференции. ФГКОУ ВО «Орловский юридический институт Министерства внутренних дел России имени В. В. Лукьянова». 2016. С. 45–50.

⁴⁵ Антонов С. Н., Баканов К. С. О некоторых подходах в определении вида и размеров административного наказания // Наука и практика. 2016. № 1 (66). С.-19.

Литература

1. «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 29.07.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 10.08.2017) // Справочно-правовая система «Консультант Плюс» / Компания «Консультант Плюс» (дата обращения: 11.08.2017).
2. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 07.02.2017) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Справочно-правовая система «Консультант Плюс» / Компания «Консультант Плюс» (дата обращения: 11.08.2017).
3. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 12.07.2017) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Справочно-правовая система «Консультант Плюс» / Компания «Консультант Плюс» (дата обращения: 11.08.2017).
4. Постановление Правительства РФ от 29.06.1995 № 647 (ред. от 04.09.2012) «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий» // Справочно-правовая система «Консультант Плюс» / Компания «Консультант Плюс» (дата обращения: 11.08.2017).
5. Приказ Минтранса России от 21.12.2010 № 286 «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» «Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти», № 12, 21.03.2011 (с последующими изменениями и дополнениями) // Справочно-правовая система «Консультант Плюс» / Компания «Консультант Плюс» (дата обращения: 11.08.2017).
6. Показатели состояния безопасности дорожного движения. Официальный сайт Госавтоинспекции <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 09.06.2017).
7. Обзор дорожно-транспортной аварийности за 12 месяцев 2016 г., Официальный сайт ФКУ НИЦ БДД МВД России https://ницбдд.мвд.рф/resources/analytical_reviews (дата обращения: 05.06.2017).
8. Антонов С. Н. Дорожное движение: правонарушение и ответственность. – М.: Редакция «Российской газеты», 2015. Вып. 14. – 176 с.
9. Антонов С. Н., Баканов К. С. О некоторых подходах в определении вида и размеров административного наказания // Наука и практика. 2016. № 1 (66). С. 16–19.

10. Антонов С. Н., Баканов К. С. Предписание и представление в области безопасности дорожного движения. Правовая природа, различия и перспективы развития. // В сборнике: Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования) к 40-летию со дня образования ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова : сборник материалов X международной научно-практической конференции. ФГКОУ ВО «Орловский юридический институт Министерства внутренних дел России имени В. В. Лукьянова». 2016. С. 45–50.

11. Порташников О. М., Антонов С. Н., Баканов К. С., Молчанов П. В., Сальников С. П. Выявление и доказывание сотрудниками Госавтоинспекции фактов управления транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии опьянения. Методические рекомендации. Издательство ООО «ТР-принт» – 2016.

12. Баканов К. С., Васюков В. Ф., Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию // Уголовный процесс. – 2016. – № 6 (138). С. 60–67.

А.О. Бурмистров,
старший научный сотрудник
ФКУ НИЦ БДД МВД России

О дорожно-транспортных происшествиях с участием грузовых транспортных средств в 2015–2016 годах

Аннотация

В статье рассматривается проблема, связанная с дорожно-транспортной аварийностью с участием грузовых транспортных средств в Российской Федерации. Проведен анализ динамики, структуры и причин, способствующих совершению наездов на грузовой транспорт, и предложены способы снижения данных показателей аварийности.

Ключевые слова: дорожное движение, участник дорожного движения, безопасность дорожного движения, обеспечение безопасности дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, грузовое транспортное средство.

В Российской Федерации начиная с 2012 года отмечается позитивная динамика изменения состояния безопасности дорожного движения, которая характеризуется сокращением всех основных показателей аварийности. Несмотря на это, в 2016 году на улично-дорожной сети страны произошло более 170 тысяч дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), в которых пострадало почти четверть миллиона человек. Такое огромное число пострадавших говорит о необходимости принятия со стороны государства дополнительных мер, которые позволят найти дополнительные резервы для сокращения

числа погибших и раненых. В этой связи особого внимания заслуживает ситуация, складывающаяся с аварийностью грузовых транспортных средств. В 2016 году отмечался рост количества таких ДТП и числа раненых (рис. 1). Всего произошло 22680 (+0,2 %) ДТП, в которых погибло 5377 (-3,0 %) и ранено 29142 (+1,0 %) человека. При этом удельный вес таких ДТП относительно общего количества ДТП вырос с 12,3 % в 2015 году до 13,1 % в 2016 году.

Несмотря на незначительное увеличение данных показателей в целом по стране, в отдельных субъектах Российской Федерации произошел значительный рост по сравнению с прошлым годом. В 40 регионах страны выросло количество ДТП с участием грузовых автомобилей, при этом наибольший прирост зафиксирован в Республиках Ингушетия (+130,8 %; 30), Кабардино-Балкария (+108,7 %; 96), Удмуртия (+66,4 %; 253), Крым (+61,7 %; 249) и городе Севастополь (+71,0 %; 53). Рост основных показателей аварийности с участием грузовых транспортных средств (далее – ТС) произошел в каждом четвертом (всего 21) субъекте Российской Федерации.

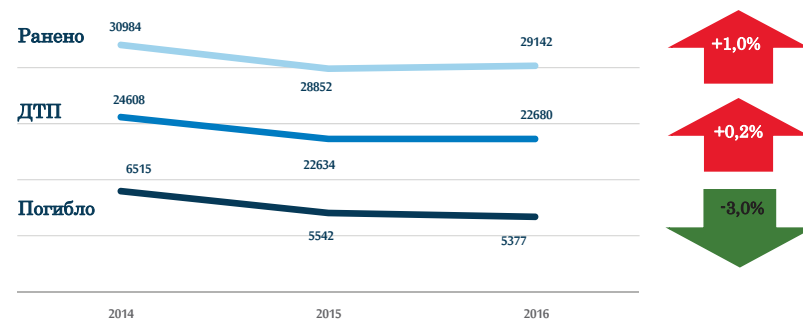


Рис. 1. Основные показатели аварийности с участием грузовых транспортных средств в Российской Федерации

Стоит отметить, что увеличение показателей аварийности наблюдается на фоне снижения количества грузовых транспортных средств в Российской Федерации, которое произошло после продолжительного периода роста (с 2009 по 2014 год). Если в 2015 году было зарегистрировано 6 млн. 230 тыс. (-0,1 %) грузовых автомобилей, то в 2016 году уже 6 млн. 213 тыс. (-0,3 %) грузовиков, одновременно их доля от общего количества транспортных средств также незначительно сократилась с 11,6 до 11,5 %. Несмотря на общее снижение их количества, в 2016 году произошло увеличение грузовых транспортных средств категории №3 (имеющих допустимую максимальную массу более 12 тонн) более чем на 12 тыс. единиц, что составило 1 млн. 655 тыс. единиц. Кроме того, происходит старение парка грузового транспорта, если в 2015 году количество автомобилей с момента выпуска которых прошло более 10 лет составляло 3 млн. 820 тыс. (уд. вес 61,3 %), то в 2016 году уже 3 млн. 835 тыс. (61,7 %).

Таким образом, старение и уменьшение парка грузовых автомобилей с одновременным ростом показателей аварийности с их участием говорит об осложнении обстановки. Одной из проблем являются наезды на стоящие автомобили, которые происходят из-за плохой их видимости или неправильного расположения на дороге. Стоит отметить, что одинаково опасны как наезды на грузовую автомобиль, так и наезды грузового автомобиля на любое другое стоящее транспортное средства из-за его большей кинетической энергии. Всего в 2016 году произошло 2124 (+0,8 %) наезда на стоящее транспортное средство с участием грузового транспорта, при которых погибло 447 (-8,4 %) и ранено 2883 (+2,3 %) человека. Тяжесть последствий таких ДТП составила 13,4.

Две трети (66,9 %) общего количества наездов на стоящее ТС с участием грузового транспорта было совершено на стоящий грузовой автомобиль, а доля числа погибших и раненых

в таких ДТП составила 75,4 % и 65,5 % соответственно. В 1421 (-5,0 %) ДТП такого вида погибло 337 (-12,5 %) и ранено 1888 (-2,0 %) человек. Несмотря на снижение показателей аварийности по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, данная проблема продолжает оставаться актуальной. Это связано с тем, что наезд на грузовик крайне травмоопасен, что вызвано большой массой и малодеформируемой конструкцией автомобиля, таким образом последствия ДТП равнозначны наезду на бетонный блок или стену. При этом стоит отметить, что под стоящим грузовым автомобилем, на который был совершен наезд, в данной статье понимается грузовое транспортное средство, которое имело наибольшие места повреждения в задней части автомобиля⁴⁶.

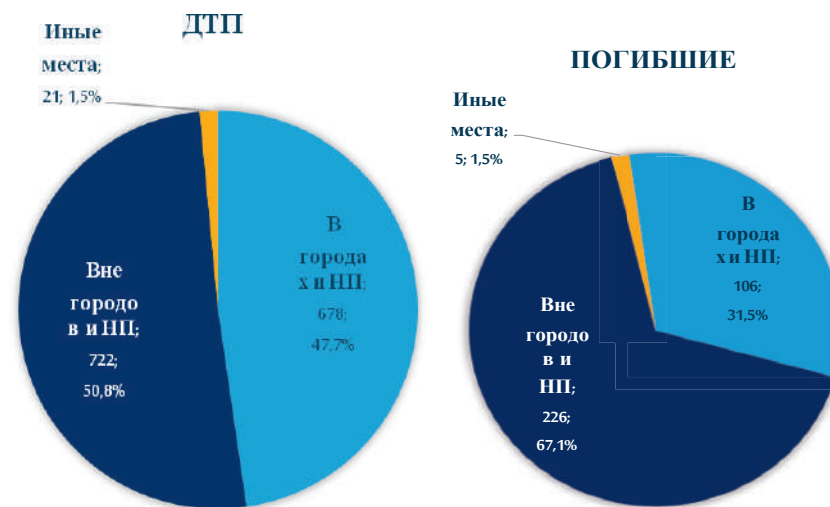


Рис. 2. Распределение количества наездов на стоящее транспортное средство с участием грузового транспорта с повреждениями его задней части и числа погибших в них по местам совершения в 2016 году

⁴⁶ В соответствии с Карточкой учета ДТП, утвержденной приказом МВД России от 19.06.2015 г. № 699, места наибольшего повреждения, имеющие код 3, 4, 5, 6.

В 2016 году почти половина (47,7 %) всех наездов на стоящее грузовое транспортное средство с повреждениями его задней части произошла в городах и населенных пунктах (рис. 2). В 678 (-3,6 %) таких ДТП погибло 106 (-15,2 %) и ранено 897 (-0,3 %) человек. В темное время суток произошла половина (49,9 %) этих ДТП, а доля погибших составила 64,2 %. Всего совершено 338 (-6,1 %) ДТП, погибло 68 (-13,9 %) и ранено 430 (-7,7 %) человек.

На автодорогах вне городов и населенных пунктов произошло 722 (-8,7 %) наезда на стоящее грузовое ТС с наибольшим повреждением задней его части (доля – 50,8 %), в которых погибло 226 (-12,4 %) и ранен 971 (-5,1 %) человек. На темное время суток приходится более половины (54,6 %) таких происшествий. В 394 (-2,0 %) ДТП погибло 125 (-6,7 %) и ранено 536 (+6,3 %) человек, при этом тяжесть последствий ДТП крайне высока и составила 18,9 (аналогичный показатель для ДТП, совершенных в городах и населенных пунктах в темное время суток, – 13,7).

Наибольшее количество ДТП (64,0 %) произошло на федеральных автомобильных дорогах (рис. 3), доля погибших составила 73,0 %, раненых – 61,4 %. В 462 (-14,9 %) таких ДТП погибло 165 (-9,8 %) и ранено 596 (-14,7 %) человек.

Рост количества ДТП на 11,8 % (+25 ДТП) и числа раненых на 24,2 % (+67 чел.) зарегистрирован на автодорогах регионального и межмуниципального значения, при этом число погибших снизилось на 16,2 % (-11 чел.). Всего в 2016 году произошло 236 таких ДТП, в которых погибло 57 и ранено 344 человека.

Более половины (56,1 %) всех наездов на стоящее ТС с участием разных типов грузового транспорта, имеющего наибольшее повреждение задней его части, приходилось на фургоны и седельные тягачи (рис. 4). Последние также характеризуются наибольшей тяжестью последствий (19,3) среди всех типов.

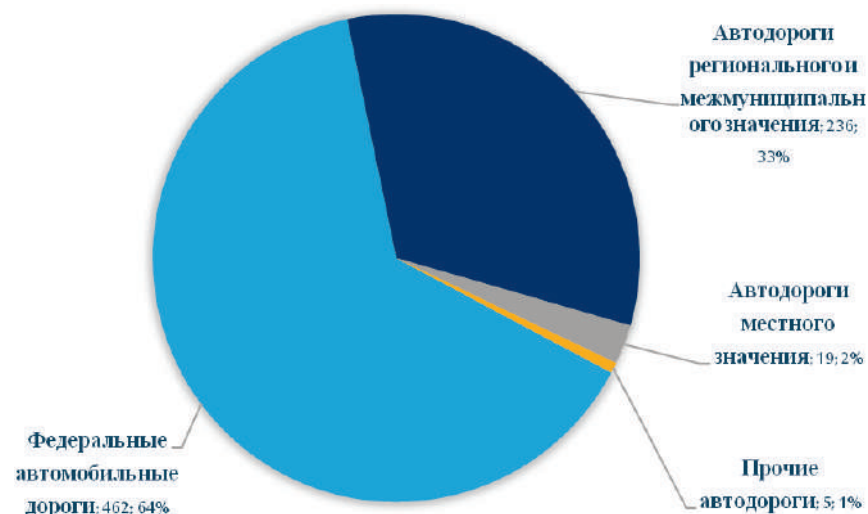


Рис. 3. Распределение количества наездов на стоящее транспортное средство с участием грузового транспорта с повреждениями его задней части по местам совершения вне городов и населенных пунктов в 2016 году

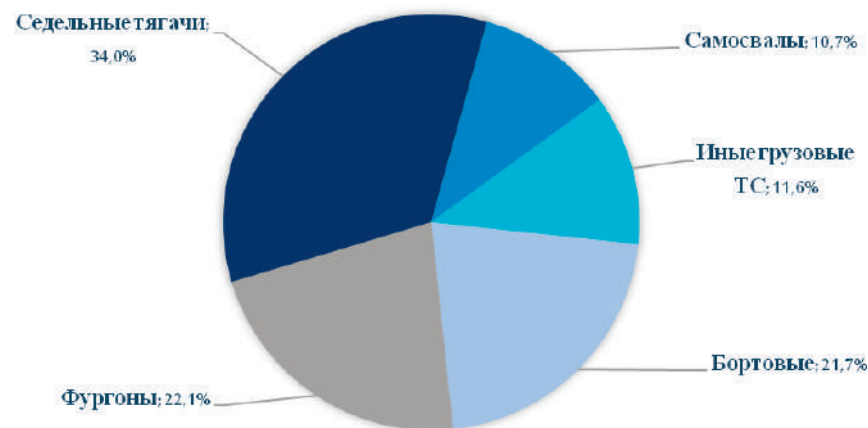


Рис. 4. Распределение количества наездов на стоящее транспортное средство с участием грузового транспорта с повреждениями его задней части по его типам в 2016 году

Рост количества ДТП и числа раненых в 2016 году зафиксирован при наездах на стоящее ТС с участием фургонов, самосвалов и иных типов грузового транспорта. В ДТП с участием самосвалов рост наблюдается второй год подряд: в 2015 году произошло 150 (+1,4 %) ДТП, в которых погибло 40 (+21,2 %) и ранено 177 (-16,9 %) человек, а в 2016 году в 159 (+6,0 %) ДТП погибло 30 (-25,0 %) и ранен 231 (+30,5 %) человек.

В 2016 году отмечалось снижение количества ДТП с участием грузовых транспортных средств, принадлежащих юридическим лицам, при наездах на стоящее ТС. В 1009 (-5,0 %; уд. вес 71,0 %) таких ДТП погибло 234 (-9,7 %) и ранено 1373 (+0,1 %) человека. При этом последние годы наметилась тенденция к уменьшению парка грузовых транспортных средств, находящихся в собственности у юридических лиц (в 2015 году – 39,2 %, в 2016 году – 38,9 %).

Несмотря на снижение отдельных показателей аварийности с участием грузового транспорта, наезд на стоящий грузовой автомобиль может приводить к дорожно-транспортному происшествию с особо тяжкими последствиями. Одним из примеров такого ДТП служит наезд на стоящий грузовик, который произошел в Республике Северная Осетия–Алания 14 октября 2016 года в 4 часа утра на участке федеральной дороги «Кавказ» (рис. 5). Водитель автобуса «Мерседес-Бенц AG» допустил столкновение с припаркованным у правого края проезжей части автовозом «SCANIA R420LA4X2HNA», перевозившим 6 транспортных средств, который, в свою очередь, совершил столкновение с впереди стоящим автомобилем «Лексус LX 570».

В результате ДТП 5 человек погибло и 27 ранено, при этом пострадало 7 детей, один из которых погиб. Причина ДТП – нарушение правил остановки и стоянки водителем автомобиля SCANIA. Одной из сопутствующих причин совершения данного ДТП явилось темное время суток и плохая видимость припаркованного грузового автомобиля.



Рис. 5. Фото наезда на грузовой автомобиль с особо тяжкими последствиями

Таким образом, несмотря на позитивную динамику изменения показателей безопасности дорожного движения в стране, в 2016 году отмечается рост количества ДТП с участием грузовых транспортных средств и числа раненых в них. Произошел рост количества ДТП и числа раненых при наездах на стоящее транспортное средство с участием грузового транспорта. Каждый второй наезд с участием грузового транспорта происходил на автодорогах вне городов и населенных пунктов, из них более половины в темное время суток. Более полови-

ны всех наездов на стоящее транспортное средство с участием разных типов грузового транспорта, имеющего наибольшее повреждение задней его части, приходилось на фургоны и седельные тягачи.

Таким образом, подтверждается актуальность проблемы, связанной с необходимостью улучшения видимости грузовых транспортных средств, особенно в темное время суток. Один из способов, который может позволить снизить аварийность и повысить безопасность, – внесение изменений в конструкцию транспортного средства и добавление дополнительных световых приборов, с помощью которых обозначение транспортного средства будет более явным. Другим возможным способом является установка световозвращателей (катафотов, фликеров) или нанесение световозвращательной пленки по контуру автомобиля. Последний способ представляется преимущественным, в связи с тем, что при минимальных затратах может позволить снизить вероятность возникновения ДТП с участием грузового транспорта и тем самым сохранить человеческие жизни.

Литература

1. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 №1090 «О Правилах дорожного движения».
2. Постановление Правительства РФ от 29.06.1995 № 647 «Об утверждении правил учета дорожно-транспортных происшествий» // <http://www.consultant.ru>.
3. Показатели состояния безопасности дорожного движения // Официальный сайт Госавтоинспекции URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 25.07.2017).

УДК 342.9

А.Д. Дымберов,
заместитель начальника отдела
ФКУ НИЦ БДД МВД России

О некоторых аспектах организации деятельности по надзору за дорожным движением с использованием специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме, во Французской Республике

Аннотация

В статье анализируются опыт применения и влияние на состояние безопасности дорожного движения специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме, в деятельности по надзору за дорожным движением во Французской Республике.

Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия, нарушения правил дорожного движения, специальные технические средства автоматической фиксации правонарушений в области дорожного движения.

Опыт Франции по внедрению технических средств автоматической фиксации правонарушений при надзоре за дорожным движением (далее – система автоматической фиксации) представляет особый интерес, поскольку применение указанных средств, наряду с такими эффективными мерами, как ужесточение санкций за грубые нарушения правил дорожного движения, повышение уровня подготовки водителей, обеспечение конструктивной безопасности автомобилей и др.,

в сравнительно короткое время позволило существенно снизить аварийность и гибель людей на французских дорогах. По данным французского национального исследовательского центра безопасности дорожного движения (ONISR), в результате осуществленных комплексных мер за период с 2001 по 2013 годы удалось снизить число погибших в 2,5 раза (с 8160 до 3268).

Деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения (далее – ОБДД) является одним из приоритетов в системе государственного управления Французской Республики. В связи с этим современная государственная система ОБДД Франции имеет развитую структуру, доказавшую способность адекватно и оперативно реагировать на любые негативные изменения в общественных отношениях, возникающих в процессе дорожного движения (рис. 1).

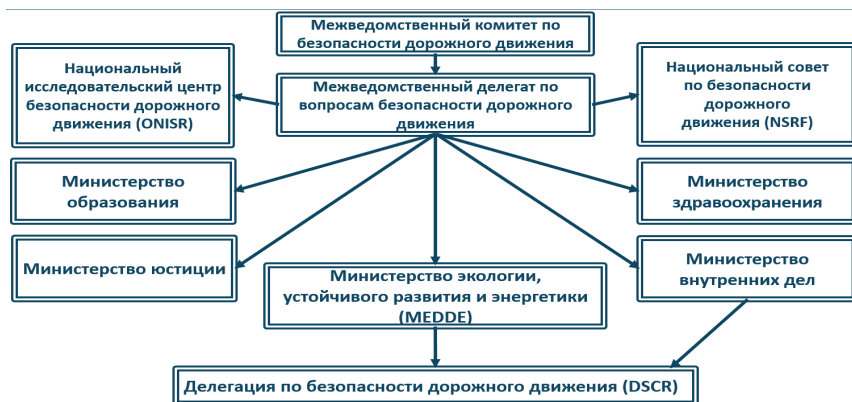


Рис. 1. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения

Основным государственным органом, осуществляющим выработку и реализацию государственной политики в сфере ОБДД, является Межведомственный комитет по безопасности дорожного движения (IRB), возглавляемый Премьер-мини-

стром Франции. В его состав входят руководители всех министерств и ведомств, к компетенции которых относятся вопросы безопасности дорожного движения (внутренних дел, транспорта, здравоохранения, юстиции, образования, обороны, промышленности и др.).

Обеспечение деятельности Межведомственного комитета, разработка предложений по государственной политике в сфере ОБДД и координация деятельности ведомств осуществляется Межведомственным делегатом по вопросам безопасности дорожного движения. В состав его аппарата входят технические советники заинтересованных министерств и ведомств.

Следующий уровень государственной системы ОБДД составляют:

Национальный совет по безопасности дорожного движения (NSRF), который является, по сути, «представительным органом» по безопасности дорожного движения, поскольку состоит из избранных должностных лиц государственных органов (Сената, Национального собрания, Министерства внутренних дел и др.), представителей ассоциаций, компаний, общественных объединений и создан для общественного обсуждения вопросов ОБДД, развития сотрудничества между Правительством и негосударственными объединениями, разработки предложений для Правительства в указанной сфере.

Национальный исследовательский центр безопасности дорожного движения (ONISR), являющийся головным органом по сбору, анализу и оценке информации, необходимой для подготовки и реализации государственной политики в области безопасности дорожного движения:

собирает и анализирует статистические данные, полученные из различных национальных и международных источников;

осуществляет и координирует отраслевые исследования по вопросам безопасности дорожного движения;

осуществляет оценку принятых и планируемых мер по безопасности дорожного движения.

Министерство внутренних дел, которое определяет и реализует политику в области безопасности дорожного движения (за исключением дорожной инфраструктуры и технического регулирования транспортных средств, которые находятся в ведении Министерства экологии, устойчивого развития и энергетики).

В ведении Министерства внутренних дел находятся следующие субъекты, осуществляющие деятельность по ОБДД: Главное управление национальной жандармерии, Главное управление национальной полиции, префектуры.

Министерство экологии, устойчивого развития и энергетики (MEDDE), которое несет ответственность за выработку и реализацию технической политики, касающейся безопасности транспортных средств, дорожной инфраструктуры.

Делегация по безопасности дорожного движения (DSCR), являющаяся государственным ведомством, основанном в 1982 году для разработки и реализации государственной политики развития системы автоматической фиксации и координации межведомственного взаимодействия в этой области. Делегация курируется Министром внутренних дел и Министром экологии, устойчивого развития и энергетики.

В структуру системы входят также **Министерство юстиции**, **Министерство здравоохранения**, **Министерство социальных дел**, **Министерство образования** и другие ведомства, имеющие цели и задачи, аналогичные компетенции соответствующих органов государственной власти Российской Федерации.

Основным государственным органом, обеспечивающим во Франции деятельность системы автоматизированной фиксации нарушений правил дорожного движения (далее – ПДД), является Национальное агентство автоматизированной фиксации нарушений правил дорожного движения (ANTAI) (далее –

Агентство). Агентство состоит из Управления, находящегося в Париже, и Национального центра автоматической фиксации правонарушений (CNT), расположенного в г. Ренн.

Руководство Агентством осуществляет Совет директоров во главе с Председателем. Председатель назначается указом Премьер-министра по предложению Министра внутренних дел на срок до трех лет.

Об уровне представительности Агентства можно судить по Совету директоров, который включает в себя 13 представителей из числа руководства национальной полиции, жандармерии, Министерства транспорта, Министерства финансов, Министерства юстиции, Межведомственного комитета по безопасности дорожного движения и других заинтересованных ведомств.

Заседания Совета директоров Агентства осуществляются ежеквартально, на них рассматриваются наиболее актуальные вопросы функционирования и развития системы фотовидеофиксации, имеющие межведомственный характер. При Агентстве также имеется офис, который осуществляет его повседневную работу.

Агентство занимается финансовым обеспечением деятельности системы автоматической фиксации (рис. 2).

Финансовые средства, необходимые для обеспечения деятельности, формируются из:

плановых государственных субсидий, которые выделяются на основании ежегодных бюджетных заявок, утверждаемых Советом директоров Агентства;

других финансовых поступлений (пожертвований, собственных доходов, прибыли от уставной деятельности и др.).

Необходимо отметить, что финансовые средства, поступившие в государственный бюджет от штрафов за нарушения ПДД, в полном объеме направляются на мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения.

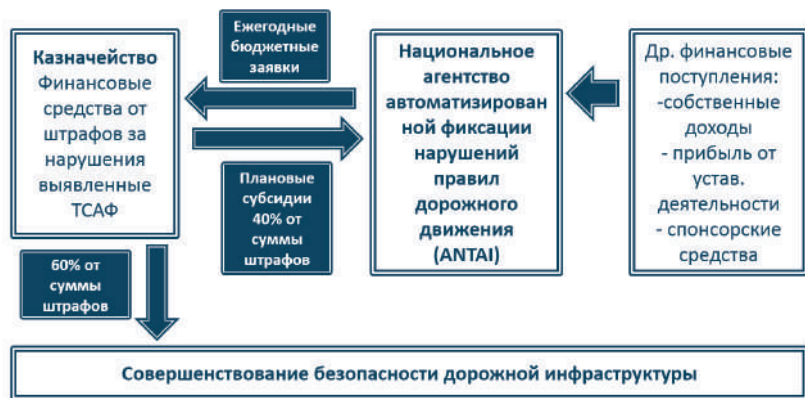


Рис. 2. Схема финансирования системы автоматической фиксации

Так, из € 579 млн., поступивших в государственную казну от штрафов в 2013 году, € 239 млн. (41 %) были направлены на функционирование и развитие системы автоматической фиксации. Оставшиеся 59 % использованы на совершенствование безопасности дорожно-транспортной инфраструктуры.

Непосредственное руководство деятельностью системы автоматической фиксации осуществляется Национальным центром автоматизированной обработки нарушений ПДД (CNT) (далее – Центр).

Деятельность Центра обеспечивают 450 сотрудников полиции и жандармерии (примерно равное количество), осуществляющих основные функции, а также сотрудники 17 частных компаний, выполняющие вспомогательные функции (IT-управление, техническое обслуживание, электронные операции, почтовые функции, работа колл-центра и др).

Среди указанных частных компаний следует выделить:

Dosapost (дочерняя компания крупнейшего оператора почтовой связи La Poste⁴⁷, в ее составе более 200 сотрудников), осуществляет функции по надлежащему уведомлению соб-

⁴⁷ La Poste – основной оператор почтовой связи Франции. До 2000-х годов имел монопольное положение в данной области, имеет более чем 17000 подразделений.

ственников транспортных средств о вынесенных в отношении них постановлениях о правонарушениях;

Atos Worldline, осуществляет функционирование информационной системы (65 сотрудников);

Morpho, осуществляет монтаж и техническое обслуживание камер (20 сотрудников);

MARKETINGGROUP, обеспечивает деятельность колл-центра (10 сотрудников).

Ежедневно в Центр поступает около 45 тыс. материалов о правонарушениях (за год – более 16 млн.). Файлы с изображениями анализируются с помощью двух программ распознавания, которые автоматически идентифицируют транспортное средство и его собственника, проверяются по национальным базам данных зарегистрированных, похищенных транспортных средств и базам правонарушений. Затем уполномоченные сотрудники полиции осуществляют проверку достоверности данных, при установлении факта правонарушения утверждают уведомления.

Уведомления о правонарушении автоматически печатаются на двух высокоскоростных специализированных установках, размещенных в непосредственной близости в почтовых подразделениях.

Собственники транспортных средств получают уведомления в среднем в течение пяти суток после выявления правонарушения.

Несмотря на многоступенчатый контроль процесса привлечения к ответственности правонарушителей, около 30 % выявленных правонарушений оспаривается.

Ежегодно Центр получает более 3 млн. обращений, оспаривающих правонарушения. Из них около 2 млн. (2/3) обращений направляются по факту нахождения за рулем другого лица, более 300 тыс. заявителей оспаривают само событие правонарушения, и более чем в 100 тыс. обращений запрашиваются фотографии момента правонарушения. Около 400 тыс.

обращений не рассматриваются по причинам некорректности их заполнения (направлены без надлежащего адреса, без использования специального бланка и др.).

Характерно, что значительная часть обращений поступает в Центр в интерактивном режиме через специализированный интернет-сайт Агентства.

Заслуживает внимания механизм взаимодействия при работе системы автоматической фиксации, которое осуществляется на всех уровнях приведенной иерархии субъектов ОБДД (в зависимости от степени важности проблематики).

Так, вопросы стратегии развития, а также вопросы, требующие рассмотрения на высшем государственном уровне, выносятся на заседания Межведомственного комитета по безопасности дорожного движения (IRB).

Некоторые из этих вопросов могут быть разрешены Межведомственным делегатом по вопросам безопасности дорожного движения.

Вопросы, имеющие межведомственный характер, а также касающиеся законодательной и нормотворческой работы, информатизации, коммуникации в рассматриваемой сфере рассматриваются на уровне Делегации по безопасности дорожного движения (DSCR).

Текущее взаимодействие между всеми субъектами обеспечения деятельности осуществляется Агентством, в состав которого, как уже было отмечено, входят представители всех заинтересованных ведомств.

Представляет практический интерес механизм обеспечения неотвратимости наказания и предупреждения рецидива правонарушений при их фиксации с помощью ТСАФ.

Неотвратимость наказания обеспечивается следующими мерами:

дифференциацией размера штрафа в зависимости от времени его уплаты (фиксированный – при оплате в срок до

76 суток, пониженный – до 46 суток, повышенный – свыше 76 суток);

передачей материалов в суд для назначения принудительного взыскания в случае неуплаты повышенного штрафа в 4-месячный срок; при неисполнении судебного решения суд может вынести решение об аресте до 3 месяцев (ст. 749 УПК Франции);

приемом обращений по поводу оспаривания события правонарушения только при условии внесения заявителем депозита на сумму штрафа (+10 % на судебные издержки);

повышенной ответственностью в отношении собственников транспортных средств за предоставление недостоверных сведений о лице, непосредственно совершившем правонарушение (вплоть до лишения свободы);

Меры по предупреждению рецидива правонарушений обеспечиваются:

высоким уровнем штрафных санкций (к примеру, за превышение скорости до 20 км/ч – 135 евро, что в 20 раз превышает минимальный штраф за превышение скорости в Российской Федерации, а за превышение скорости свыше 50 км/ч – штраф 1500 евро с лишением права управления до 3 лет);

существенным ужесточением санкций при рецидиве нарушений ПДД, совершенных в период до трех лет. Так, при повторном нарушении ПДД 4 категории по решению суда штраф может быть повышен с € 135 до € 750. По нарушениям 5 категории предусмотрена безальтернативная конфискация транспортного средства, а также лишение свободы;

балльной системой фиксации правонарушений. В случае если до истечения двух лет у водителя не остается баллов, то он лишается права управления транспортным средством на 6 месяцев. При рецидиве лишения (лишался в течение 5 последних лет) срок указанного лишения составляет 1 год. Управление транспортным средством лицом, лишенным пра-

ва управления, наказывается лишением свободы на срок до 2 лет, штрафом от € 4500 и обязательной конфискацией транспортного средства. После окончания срока лишения водитель (имеющий стаж менее 3 лет) должен сдать теоретический (тест) и практический экзамены (отдельно по каждой категории), а также пройти медицинскую и психофизиологическую экспертизу. Водители со стажем более 3 лет освобождаются от сдачи практического экзамена.

Представляется, что опыт Франции по организации деятельности системы автоматической фиксации, нормативной правовой проработки правоприменительной деятельности в этой области может быть востребован при совершенствовании данной деятельности в Российской Федерации.

Литература

1. Сайт нормативных актов Франции: <https://www.legifrance.gouv.fr>. (дата обращения: 23.05.2017).
2. Сайт безопасности дорожного движения Франции: <http://www.securite-routiere.gouv.fr/> (дата обращения: 25.05.2017).
3. Сайт Национального агентства автоматизированной фиксации нарушений правил дорожного движения (ANTAI): <https://www.antai.gouv.fr/publiques/accueil> (дата обращения: 26.05.2017).
4. <http://www.radars-auto.com/info-radars/centre-national-traitement-cent.php> (дата обращения: 29.05.2017).
5. <http://blog.radars-auto.com/index.php?post/2008/12/10/198-fausse-denonciation-pour-ne-pas-perdre-de-points-mais-vraie-condamnation> (дата обращения: 25.05.2017).

УДК 629.33

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

«Волга» на службе ГАИ: «Раковая шейка», «канарейка» и «рябуха»

Аннотация

В статье рассматривается исторический опыт Госавтоинспекции МВД СССР по использованию в качестве патрульного транспорта автомобилей Горьковского автозавода – ГАЗ-21 и ГАЗ-24. Приведены технические характеристики автомобилей и перечисляются особенности их использования на службе в Госавтоинспекции.

Ключевые слова: транспортное средство, автомобильная техника, автомобиль ГАЗ-21 «Волга», автомобиль ГАЗ-24 «Волга», Госавтоинспекция, МВД СССР, МВД России.

С конца 1940-х и до конца 2000-х годов одним из главных поставщиков автомобилей для МВД в целом и Госавтоинспекции в частности был Горьковский автозавод. По стандартам 1950-60-х годов патрульные автомобили ГАИ окрашивались в темно-синий цвет, который сочетался с форменной одеждой сотрудника милиции того времени, а красная боковая полоса напоминала околыш фуражки. Из спецсигналов на автомобили ГАИ устанавливались: красный фонарь (служил для предупреждения водителей – остановиться, принять вправо, пропустить), фара-искатель, радиоантенна, сирена и громкоговоритель. Такие автомобили получили в народе название «раковая

шейка». Зачастую в целях экономии отличительную полосу наносили не на весь борт, а только на передние двери.



Рис. 1. ГАЗ-21 ГАИ в окраске «раковая шейка»

ГАЗ-21 «Волга» – легендарный советский автомобиль, выпускавшийся с 1956 по 1970 годы на Горьковском автозаводе и пришедший на смену не менее легендарной модели ГАЗ-М-20 «Победа». Автомобиль получился современным, способным развивать высокую для того времени скорость, а также без особых проблем мог перемещаться по бездорожью. В качестве отличительных особенностей от предыдущей модели ГАЗ-М-20, изначально заложенных в проект ГАЗ-21, можно отметить: несущий кузов «седан» увеличенных габаритов с более просторным и комфортабельным салоном, панорамные цельные лобовое и заднее стекла, четырехцилиндровый верхнеклапанный двигатель, автоматическую гидромеханическую КПП и многое другое. Технические характеристики автомобиля ГАЗ-21 также были на высоте: максимальная скорость – 130 км/ч, время разгона до 100 км/ч – 34 с⁴⁸.

⁴⁸ Невзоров А.М., Соловьев В.С. Автомобиль «Волга». Горький: Горьковское книжное издательство, 1959.С. 5-12.

Милицейские «Волги» могли оснащаться 70-сильными (после 1962 года – 75 л.с.) двигателями, способными работать на низкосортном бензине А-72 (и даже А-66), что было актуально для провинциальных городов. Столичная милиция могла заправляться и А-76, поэтому использовались и форсированные версии ГАЗ-21С с мотором в 85 л.с.

Основным назначением «Волги» была работа в ведомственных гаражах и таксопарках в условиях централизованного обслуживания и ремонта, в нашем случае – в гаражах системы МВД.

В силовых ведомствах ГАЗ-21 «Волга» эксплуатировалась до второй половины 1970-х годов. В настоящее время известно несколько автомобилей милиции марки ГАЗ-21 (и М-21), сохраняемых в качестве музейных экспонатов. В ГАИ г. Витебска Республики Беларусь отреставрированная «Волга» ГАЗ-21 выпуска конца 1960-х годов официально занесена в штат полка ГАИ и изредка используется для патрулирования и пропаганды соблюдения правил дорожного движения. 3 июля 2011 года возле УГИБДД УВД по Омской области милицейский ГАЗ-21Р был установлен на пьедестале как памятник.



Рис. 2. ГАЗ-21 ГАИ УВД Витебского облисполкома (Республика Беларусь)

В конце 60-х годов на замену «21-й» пришла новая – «24-я» модель. Автомобиль ГАЗ-24 выпускался серийно с 1969 по 1992 годы на Горьковском автозаводе. Он спроектирован как замена автомобилю ГАЗ-21, к тому времени устаревшему в плане дизайна. Несмотря на отдельные недостатки, новая компоновка кузова ГАЗ-24 являлась большим шагом вперед в сравнении с ГАЗ-21. Технические характеристики автомобиля ГАЗ-24 «Волга»: максимальная скорость – 145 км/ч, время разгона до 100 км/ч – 23 с, расход топлива – 13 л на 100 км⁴⁹.

Руководство союзного МВД практически сразу после начала выпуска ГАЗ-24 приняло решение об укомплектовании ими штатной положенности Госавтоинспекции (приказ МВД СССР от 2 декабря 1969 г. № 415). В 1970 году в подразделения поступила первая партия из 80 автомобилей, в 1971 году поставлено уже 200 автомобилей, а в 1972 году – 300⁵⁰.

На протяжении 3-х лет с 1976 по 1978 год произведена модернизация автомобиля ГАЗ-24. Название автомобиля не изменилось, но 1976 год считается годом рождения автомобилей ГАЗ-24 второй серии. В эти годы ГАЗ-24 получил «клыки» на бамперах, противотуманные фары на переднем бампере, задние фонари со встроенными катафотами, салон с измененным оформлением, а также статические ремни безопасности спереди и сзади (что потребовало удаления подлокотника из конструкции переднего сиденья), новую обивку сидений. Ходовые характеристики остались прежними.

В основной массе в ГАИ ГАЗ-24 несли службу в «базовой» лимонно-желтой окраске, но с начала 1980-х годов появились и другие цвета – белый и серый (Госавтоинспекция Москвы). Лимонно-желтые «24-ки» в народе называли «канарейками» (равно как и «21-е»), а серые – «рябухами». Именно на этих

машинах летом 1980 года впервые появились белые «легковые» горзнаки нового типа (серия «ОЛМ»), использовались при сопровождении олимпийского огня).



Рис. 3. ГАЗ-24 Госавтоинспекции Москвы в серой окраске, начало 80-х годов

В небольшом количестве в ГАИ использовалась и грузопассажирская модификация «24-ки» – ГАЗ-2402 – с кузовом типа «универсал», серийно выпускавшаяся с 1972 по 1987 годы на заводе ГАЗ в г. Горький. Оснащался 5-дверным несущим кузовом с 7-местным трансформируемым салоном. Автомобиль спроектирован на базе седана ГАЗ-24. Разработка универсала ГАЗ-2402 велась параллельно с проектированием седана ГАЗ-2401. Технические характеристики автомобилей схожи: максимальная скорость – 135 км/ч, время разгона до 100 км/ч – 25 с.

Дальнейшей ступенью развития широко распространенного автомобиля ГАЗ-24 стал ГАЗ-2410. Модернизации подверглись двигатель, тормозная система, салон. Максимальная скорость, которую развивал ГАЗ-2410, не сильно изменилась в сравнении с предыдущей моделью – 150 км/ч, расход топлива

⁴⁹ Автомобиль «Волга» ГАЗ-24. Горький: Типография Горьковского автозавода, 1969. С. 8.

⁵⁰ Суковичин В.И. Дорожно-патрульная служба. История и современность. М.: Вариант, 2003. С. 107-108.

остался почти на том же уровне – 12 л на 100 км, но вот время разгона до 100 км/ч удалось существенно сократить до 19 с.

Относительно небольшой расход топлива и достаточно быстрый разгон – основные причины такого широкого применения автомобиля Горьковского автозавода для нужд отечественной милиции. Они находились на службе достаточно долгое время, вплоть до конца 20-го века, пока полностью не были заменены на более новые модели автомобилей как Горьковского автозавода, так и других производителей.



Рис. 4. ГАЗ-24 Госавтоинспекции Горьковской (Нижегородской) области, установленный на постаменте в г. Нижний Новгород

Литература

1. Автомобиль «Волга» ГАЗ-24. Горький: Типография Горьковского автозавода, 1969.
2. Невзоров А.М., Соловьев В.С. Автомобиль «Волга». Горький: Горьковское книжное издательство, 1959.
3. Суковичин В.И. Дорожно-патрульная служба. История и современность. М.: Вариант, 2003.

УДК 629.33

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

«Первая» и «шестая» на службе ГАИ: 30 лет в строю

Аннотация

В статье рассматривается исторический опыт Госавтоинспекции МВД СССР по использованию в качестве патрульного транспорта автомобилей Волжского автозавода – ВАЗ-2101 и ВАЗ-2106. Приведены технические характеристики автомобилей, и перечисляются особенности их использования на службе в Госавтоинспекции.

Ключевые слова: транспортное средство, автомобильная техника, автомобиль ВАЗ-2101 «Жигули», автомобиль ВАЗ-2106 «Жигули», Госавтоинспекция, МВД СССР, МВД России.

ВАЗ-2101 – первая модель Волжского автозавода с двигателем 1,2 л, выпускавшаяся с 1970 по 1982 год, всего было произведено более 3 млн. автомобилей этой марки.

За основу взят итальянский Fiat 124 модели 1966 года в базовой комплектации (с 1,2-литровым двигателем и отделкой салона начального уровня). Советская сторона, приобретая лицензию на данный автомобиль, предусмотрела внесение в его конструкцию ряда изменений, направленных на адаптацию к отечественным условиям эксплуатации. После испытаний увеличен дорожный просвет, усилены подвеска и кузов. Задние дисковые тормоза заменены на барабанные как более долговечные и стойкие к загрязнению. Также существенно изменена конструкция двигателя, доработаны сцепление и коробка передач⁵¹.

⁵¹ Соловьев В.С. Массовый советский автомобиль. М.: Знание, 1970. С. 4

За выпуск данной модели в мае 1972 года Волжскому автомобильному заводу вручена Международная премия «Золотой Меркурий». В 2000 году по результатам всероссийского опроса, проведенного журналом «За рулем», ВАЗ-2101 назван лучшим отечественным автомобилем XX века. За все время производства (с 1970 по 1988 год) Волжский автомобильный завод выпустил 4,85 млн. автомобилей «первой» модели всех модификаций с кузовом седан.

Технические характеристики ВАЗ-2101 также находились на высоте для того времени. Максимальная скорость автомобиля – 140 км/ч, время разгона до 100 км/ч – 22 с, расход топлива – 9-11 л на 100 км⁵². Автомобиль стоил существенно ниже автомобиля ГАЗ-24 «Волга» и был доступен обычным гражданам (5500 р. вместо 9200 р.). В отличие от той же «24-ки» «Жигули» изначально предназначались для индивидуального пользования, и их поставка в административно-хозяйственный аппарат не предусматривалась. Тем не менее руководство союзного МВД еще за год до начала выпуска ВАЗ-2101 приняло решение об укомплектовании ими штатной положенности Госавтоинспекции (приказ МВД СССР от 2 декабря 1969 г. №415), и в 1971 году в подразделения поступила первая партия из 50 автомобилей, а в 1972 году поставлено уже 100 автомобилей⁵³. Такой подход обусловлен необходимостью соответствия автопарка службы техническому уровню транспортных средств, участвовавших в дорожном движении. Следует отметить, что Госавтоинспекция является единственной государственной структурой, широко использующей автомобили Волжского автозавода для своих нужд практически с их появления и до настоящего времени. Теперь уже с уверенностью можно сказать, что ВАЗ-2101 стал самым популярным патрульным автомоби-

⁵² Автомобиль ВАЗ-2101 «Жигули». М.: Машиностроение, 1970. С. 74-76.

⁵³ Суковицин В.И. Дорожно-патрульная служба. История и современность. М.: Вариант, 2003. С. 107-108.

лем ГАИ, с которого началась ее массовая «автомобилизация», – он поставлялся в ГАИ вплоть до начала 1970-х годов (позже его модернизированная версия ВАЗ-21011(013), а после снятия с производства заменен на ВАЗ-2106.

На службу в Госавтоинспекцию автомобили «Жигули» поступали в базовой комплектации и практически ничем не отличались от тех, что поставлялась в автомагазины. Никакой специальной доводки двигателя или ходовой части не проводилось, за исключением установки дополнительного оборудования: сигнально-громкоговорящей установки (СГУ) и проблесковых маячков двух основных цветов (красный и синий). Стандартное расположение светосигналов: синий по центру, красный по бокам. Иногда встречались и другие варианты установки. В Правилах дорожного движения того времени на автомобилях Госавтоинспекции предусматривалось использование трех сигналов. Так, при сопровождении колонны в начале должен был двигаться автомобиль с привлекающим внимание синим проблесковым маячком и ограничивающим дальнейшее движение других участников движения красным сигналом. Соответственно замыкать колонну должен был автомобиль с синим и зеленым проблесковым маячками. Зеленый, в свою очередь, разрешал дальнейшее движение⁵⁴. Такая схема применялась недолгое время в 1980-х годах, но автомобили с зелеными сигналами использовались редко, и впоследствии это правило было упразднено.

В салоне патрульных автомобилей ГАИ устанавливался пульт управления СГУ (наиболее частая модификация – «СГУ-60»), а также радиоборудование – радиостанция для внешней связи («Гранит-М», «Пальма-П») – и радиоприемник (на «ранних» ВАЗ-2101 – «VIDEOTON RD-3602» производства ВНР, на «поздних» – отечественный А-373). В ряде подразделений

⁵⁴ Пункт 2.4 Правил дорожного движения, утв. приказом МВД СССР от 2 ноября 1979 г. // Правила дорожного движения. М.: Моск. правда, 1985. С. 6.

на автомобилях применялось импортное светосигнальное и радиооборудование, например, в Госавтоинспекции Москвы – СГУ «Tesla AZD-500А» производства Чехословакии, немецкие светосигналы красного цвета «Bosch» и венгерские радиостанции «BRG» .



Рис. 1. VAZ-2101 из экспозиции музея Госавтоинспекции МВД России

Приказом МВД СССР от 22 сентября 1969 г. № 338 для автомобилей советской милиции установлена единая система окраски кузова и опознавательных знаков: основной цвет – лимонно-желтый (в народе такие автомобили называли «канарейка»), дополнительный – синий (полоса по боковинам кузова, крышка багажника и т.п.)⁵⁵. Позже окраска крышки багажника в синий цвет была отменена, взамен на него наносился круг синего цвета с надписью белыми буквами «ГАИ». Также для автомобилей ГАИ в качестве отличительного опознавательного знака был предусмотрен герб СССР на передних дверях. В основной мас-

⁵⁵ Суковицин В.И. Указ соч. С. 107.

се в ГАИ VAZ-2101 несли службу в «базовой» лимонно-желтой окраске, но с начала 1980-х годов появились и другие цвета – красный, серый и синий (Госавтоинспекция Москвы).

Выпуск модернизированной «первой» модели – VAZ-21011 – начали в 1974 году. Из отличий от VAZ-2101 стоит отметить более сильный двигатель объемом 1,3 л (вместо 1,2 л) мощностью 70 л.с. Максимальная скорость автомобиля – 145 км/ч, время разгона до 100 км/ч составляло 18 с.

Кроме того, в небольшом количестве в подразделения поступали и малосерийные модификации VAZ-2101: VAZ-21018 (с роторным двигателем VAZ-311, 70 л.с.), VAZ-21019 (с роторным двигателем VAZ-411, 120 л.с.), VAZ-2101-94 (с двигателем рабочим объемом 1,5 л от VAZ-2103) и VAZ-21016 (кузов VAZ-2101 с двигателем VAZ-21011 объемом 1,3 л).

Самым массовым автомобилем СССР и России стал VAZ-2106, который выпускался серийно Волжским автозаводом с 1976 года. По сути, «шестерка» является рестайлинговой моделью VAZ-2103. Изменения касались внешнего вида и внутреннего интерьера автомобиля. В его улучшенную комплектацию входили обогрев заднего стекла и задний противотуманный фонарь. Также для автомобиля VAZ-2106 подготовлен вариант двигателя «2103», у которого по образцу модификации «21011» диаметр цилиндров увеличен с 76 до 79 мм, что позволило достичь рабочего объема 1,57 л⁵⁶. VAZ-2106 в СССР и России являлся одним из самых массовых автомобилей и достаточно длительное время считался наиболее престижной маркой «Жигулей». Потребительские свойства VAZ-2106 и ценовая доступность стали залогом того, что с конца 1980-х и вплоть до начала 2000-х годов автомобиль пользовался стабильным спросом у небогатых слоев населения. Автомобиль постоянно модифицировался, в основном внешне, но, на-

⁵⁶ Инструкция по эксплуатации автомобиля VAZ-2106. М.: Машиностроение, 1976. С. 6-8.

пример в 1986 году, «шестерка» получила задние тормоза от ВАЗ-2105, а в 1987 году – коробку переключения передач от этой же модели. Максимальная скорость автомобиля – 157 км/ч, разгон до 100 км/ч – 17,5 с.

Первые патрульные «шестерки» появились в ГАИ перед Олимпиадой-80, когда московский служебный транспорт, в том числе милицейский, делали особенно представительным и нарядным горзнаки нового же «олимпийского» стандарта серии «МКМ» – «Московская Краснознаменная милиция». До этого в милиции из вазовских машин работали ВАЗ-2101. После Олимпиады ВАЗ-2106 в ГАИ (позднее ГИБДД) работало все больше, в том числе и в провинции. Пользовались ВАЗ-2106 популярностью и в ведомственном спорте системы МВД СССР и России. Машины оставались в местных отделениях вплоть до начала 2010-х годов с разными вариантами надписей на бортах.



Рис. 2. ВАЗ-2106 советской ГАИ, современная реконструкция

Милицейские машины ГАИ ВАЗ-2106 отличались окраской (сначала желтой, позднее – белой, в 1990-е годы встречались и иные цвета (красный, бежевый, черный, синий), радиосвязью и, конечно, спецсигналами на крыше.

За время производства в автомобиль неоднократно вносились мелкие изменения. В 1977 году были слегка изменены дефлекторы отопителя, появилась мнемоника контрольных ламп в спидометре и в тахометре, в 1981 году ее обновили, попутно заменив пиктограммами пояснительные надписи в других контрольных приборах. С 1980 года все «Жигули» стали оснащаться карбюратором «Озон» вместо прежнего «Вебера». В 1982 году видоизменился выключатель аварийной сигнализации. После снятия с производства модели 2103 на «шестерках» в течение нескольких лет частично сменился комплект молдингов: поясные элементы снабдили концевыми фиксаторами, вместо хромированных нижних молдингов появились черные пластиковые, исключена из оформления окантовка колесных арок и хромирование ободков боковой светотехники – указателей поворотов и катафотов задних крыльев (последние были упразднены в 1987 г.). В 1986 году ВАЗ-2106 получил задние тормоза от ВАЗ-2105, а через год и коробку передач от той же модели, еще одним заимствованием от нее стали вентиляционные решетки задних стоек кузова. Некоторые упрощения претерпела схема электрооборудования: с 1987 года встроенные в торцы передних дверей красные фонари заменены катафотами, а с 1993 года из схемы исключено реле контрольной лампы стояночного тормоза. К концу 80-х годов упразднили хромирование водостоков, в 1990 году появились первые заводские машины со ступичными колпачками вместо колпаков дисков, позже отказались от грязезащитных козырьков между кузовом и бамперами. Фон заводского знака вместо вишневого стал черным. Из интерьера постепенно исчезли имитации под «хром» и «дерево», сошли на нет различные цветовые вариации обив-

ки салона. В 1993 году в целях дальнейшего удешевления модели завод даже пытался отказаться от боковых молдингов (такие машины получили в народе название «голых»), однако это «новшество» встречено крайне неодобрительно и быстро отменено. Во второй половине 90-х годов стали устанавливаться инерционные ремни безопасности, рулевое колесо от поздних версий семейства 2105, штатный противотуманный фонарь и опциональные передние электростеклоподъемники. Экземпляры последних лет выпуска утратили хромировку ободков задних фонарей, очень часто не хромировалась и облицовка радиатора. «Ижевские» машины комплектовались передними сиденьями от ИЖ-2126.

Большинство ВАЗ-2106 ушли в прошлое вместе с милицией, став частью ее истории, лишь отдельным экземплярам удалось немного «послужить» в полиции, но вскоре и они были выведены из эксплуатации и списаны по истечении срока службы. В настоящее время в экспозиции музея МВД Республики Беларусь находится реплика милицейской версии ВАЗ-2106 в окраске «канарейка».

Литература

1. Автомобиль ВАЗ-2101 «Жигули». М.: Машиностроение, 1970.
2. Инструкция по эксплуатации автомобиля ВАЗ-2106. М.: Машиностроение, 1976.
3. Правила дорожного движения. М.: Моск. правда, 1985.
4. Соловьев В.С. Массовый советский автомобиль. М.: Знание, 1970.
5. Суковичин В.И. Дорожно-патрульная служба. История и современность. М.: Вариант, 2003.

УДК 629.33

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

Ю.М. Овчинников,
ветеран ПАО «АвтоВАЗ»,
почетный машиностроитель РФ

Нереализованная задумка. Передвижная криминалистическая лаборатория

Аннотация:

В статье рассматривается исторический опыт ВНИИБД МВД СССР разработки специальных образцов автомобильной техники. Приведены критерии для передвижной криминалистической лаборатории (ПКЛ) на место дорожно-транспортного происшествия. Дается перечень и краткое описание отечественных легковых автомобилей малого и среднего класса, которые могли быть использованы в качестве базы для ПКЛ. Перечисляется состав оборудования ПКЛ. Обосновывается вывод о возможной пригодности для использования в качестве базы для ПКЛ автомобиля ВАЗ-2121 «Нива».

Ключевые слова: транспортное средство, автомобильная техника, автомобиль ВАЗ-2121 «Нива», передвижная криминалистическая лаборатория, ВНИИБД МВД СССР.

В 70-е годы прошлого века Советский Союз жил успехами и достижениями IX и X пятилеток экономического и социального развития советского общества. На волне всеобщего подъема свой посильный вклад в «догнать и перегнать, повышение и достижение, строительство, совершенствование материально-технической базы коммунизма» пытались внести и сугубо государствен-

ные структуры, казалось бы, далекие от созидательных функций. Среди подобных госслужб находилось и Министерство внутренних дел СССР. Одна из сфер его деятельности имела непосредственное отношение к Минавтопрому и продукции автомобильной промышленности. На стыке интересов двух министерств со стороны МВД выступал в те годы Всесоюзный научно-исследовательский институт безопасности дорожного движения (ВНИИБД). Как известно, ВНИИБД был одной из госструктур, принимавших непосредственное участие в согласовании технических заданий на новую автомобильную технику. Кроме того, в штате института существовало специальное конструкторское бюро оперативной и криминалистической техники (СКБ ОКТ), среди многих и разнообразных задач которого являлось создание специальных образцов автомобильной техники, приспособленной для выполнения специфических задач подразделений МВД СССР.

Аналитики ВНИИБД в поисках повышения эффективности работы министерских служб пришли к выводу, что одним из негативных явлений является недостаточная результативность осмотров мест происшествий с участием специалистов. Квалифицированный осмотр места происшествия, обнаружение следов и иных вещественных доказательств, их надежная фиксация возможны при соответствующей технической оснащенности эксперта. С учетом сложившейся тогда практики выезда оперативной группы на осмотр места происшествия, зачастую уровень технической вооруженности оставлял желать лучшего. Одним из путей решения этой проблемы было признано создание передвижных криминалистических лабораторий органов внутренних дел.

Результаты анализа зарубежной практики показали, что полиция ряда стран (США, ФРГ, Франция, Мексика и др.) располагает передвижными криминалистическими лабораториями трех типов:

- ПКЛ универсального назначения для малых и средних полицейских подразделений (на шасси легковых автомобилей или микроавтобусов);

- ПКЛ универсального назначения для средних и крупных полицейских подразделений (на шасси микроавтобуса или автобуса городского типа) на 1–2 рабочих места;

- ПКЛ специализированного назначения (крупные катастрофы, пожары, тяжелые преступления и т. п.) на шасси больших автобусов или трейлеров с числом рабочих мест до 8 и обеспечением полной автономности.

Специалистами СКБ ОКТ были проработаны оптимальные варианты ПКЛ каждого типа. ПКЛ первого типа, на шасси легкового автомобиля, предназначались для выезда эксперта-криминалиста оперативно-технического отделения (лаборатории, группы) городского или районного органа внутренних дел на место происшествия, квалифицированного осмотра и предварительного исследования следов и вещественных доказательств.

В соответствии с требованиями, предъявляемыми к специальным автомобилям данного типа, были всесторонне рассмотрены основные технические характеристики отечественных легковых автомобилей малого и среднего класса. Рассматривались как автомобили повышенной проходимости, так и автомобили «городского типа». Среди претендентов полноприводных автомобилей были выбраны ЛуАЗ-969А (Рис. 1), УАЗ-469 (Рис. 2) и еще не вставший на конвейер автомобиль Волжского автозавода ВАЗ-2121 «Нива» (Рис. 3). В группе легковых сравнивали универсалы ГАЗ-24-02 «Волга» (Рис. 4), ВАЗ-2102 (Рис. 5) и Москвич-427ИЭ (Рис. 6). Одним из основных критериев выбора служил полезный объем салона.

По результатам сравнения эксплуатационных характеристик выбранных для оценки транспортных средств, было отдано предпочтение автомобилю повышенной проходимости ВАЗ-2121 («Нива»-1600) и автомобилю городского типа модели ВАЗ-2102 («Жигули» – универсал).

По своим техническим параметрам и комфортабельности они оказались наиболее пригодны для использования в качестве специального автомобиля (ПКЛ). Грузоподъемность машин и габаритные размеры их салонов позволяли разместить весь объем специального и вспомогательного оборудования.



Рис. 1. Автомобиль ЛуАЗ-969А (1972 г.)



Рис. 2. Автомобиль УАЗ-469 (1972 г.)



Рис. 3. Автомобиль ВАЗ-2121 «Нива» (1977 г.)



Рис. 4. Автомобиль ГАЗ-24-02 «Волга» (1972 г.)



Рис. 5. Автомобиль ВАЗ-2102 «Жигули» (1971 г.)



Рис. 6. Автомобиль Москвич-427ИЭ (1967 г.)

Среди преимуществ отмечены мощные двигатели, эффективные тормоза, хорошая динамика автомашин данных марок. Эластичная подвеска позволяла обеспечить сохранность лабораторного оборудования ПКЛ при транспортировке. Кузова автомобилей привлекали пылевлагодонепроницаемостью, надежной теплоизоляцией и эстетичным внешним видом. Высокие прочностные качества кузова автомобиля «Нива», наряду с полноприводностью и увеличенным клиренсом, делали эту машину пригодной для использования в условиях грунтовых дорог сельской местности (собственно для этого автомобиль и проектировали)⁵⁷.

Применение автомобилей УАЗ и ЛуАЗ в качестве передвижной криминалистической лаборатории посчитали нецелесообразным по следующим причинам.

Вес специального оборудования и конструкции ПКЛ составлял около 200 кг, а грузоподъемность УАЗ-469 – 600 кг, следовательно, использовалась бы только треть грузоподъемности.

Конструкция кузова УАЗ-469 и ЛуАЗ-969А открытая со съемным тентом, что не позволяло обеспечить необходимую пылевлагодонепроницаемость для сохранности спецоборудования ПКЛ.

Малая мощность двигателей и небольшая максимальная скорость автомобиля ЛуАЗ-969А не удовлетворяли предъявляемым к оперативному транспорту требованиям.

Учитывая все факторы, в том числе принимая во внимание многочисленность оперативно-технических отделений, расположенных в сельской местности, и универсальность конструкции «Нивы»⁵⁸, СКБ ОКТ предложило ограничиться использованием для ПКЛ городского (районного) масштаба шасси легкового полноприводного автомобиля ВАЗ-2121. Данное транспортное средство рекомендовалось к использованию как в городе, так и в сельской местности.

⁵⁷ Котляров В. А. Вижу цель. Записки командора. Тольятти: ДИС АО «АВТОВАЗ». 2001.

⁵⁸ Паспортизация ВАЗ-2121 «Нива». М.: НИИНавтопром, 1977.

Работу по эскизному проекту ПКЛ на базе автомобиля ВАЗ-2121 выполнили в 1977 году сотрудники 10 отдела СКБ ОКТ – (начальник – майор милиции В. А. Маликов) Г. К. Кузьмин и Л. М. Сыроежин. Эскизную компоновку разработал Н. Н. Демин. Интересно, что на листе компоновки стоит подпись проверяющего П. М. Прусова (в то время начальника конструкторского бюро перспективного проектирования автомобилей управления главного конструктора и ведущего конструктора проекта ВАЗ-2121 «Нива», а в 1998- 2003 гг. – главного конструктора Волжского автозавода)⁵⁹ (Рис. 7).

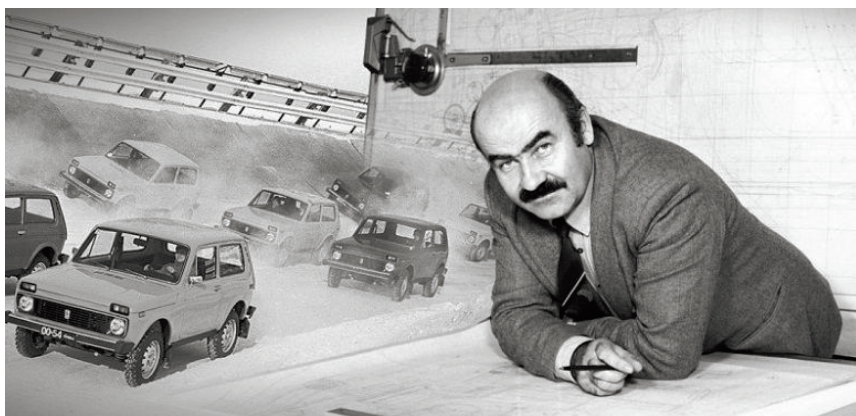


Рис. 7. П.М. Прусов (1942–2017), в 1998–2003 гг. – главный конструктор Волжского автозавода, ведущий конструктор проекта ВАЗ-2121 «Нива»

Объем и направленность комплекса технических средств для оснащения ПКЛ определялся характером происшествий, отнесенных к компетенции городских и районных органов внутренних дел. На основании служебных инструкций и нормативов в состав комплектации ПКЛ на шасси легкового автомобиля предлагалось включить самое разнообразное специальное и вспомогательное оборудование, перечень которого составлял более 70 пунктов.

⁵⁹ Стуканова Д. Н. Петр Прусов. Серия «Творцы АВТОВАЗа», выпуск 6, редактор-составитель А. Е. Степанов. Тольятти: ОАО «АВТОВАЗ», ООО «Двор печатный АВТОВАЗ», 2011.

В состав оборудования входили (Рис. 8 – 11):
радиостанция «Пальма-П» – для передачи и приема оперативной информации;
сигнально-громкоговорящее устройство (СГУ) «Tesla AZD-500А» – для обеспечения бесперебойного проезда спецавтомобиля в транспортном потоке;
противотуманные фары ФГ-119 – для улучшения видимости при движении в сложных метеоусловиях;
поворотная фара ФГ-16И (с управлением из кабины водителя) – для освещения номеров домов и других объектов при движении в темное время суток;
поворотные фары ФГ-16 (управляемые снаружи) – для освещения места происшествия;
киловаттный генератор Г-287 (вместо штатного генератора Г-221 мощностью 500 Вт) – для обеспечения электроэнергией специального оборудования ПКЛ;
контактная планка «Электростатик» – для снятия с корпуса автомобиля заряда статического электричества;
огнетушитель ОУ-2 – для тушения пожара в автомобиле;
светящийся жезл – для управления в необходимых случаях движением транспорта;
аптечка первой медицинской помощи;
автомобильный вентилятор;
пять укомплектованных техническими средствами по видам работ спецчемоданов (для дактилоскопирования, изъятия объемных следов, фотопринадлежностей и др.);
металлоискатель ИМП-1 и магнитный искатель-подъемник – для обнаружения металлических предметов, укрытых в жидкой и твердой среде;
осветитель для люминесцентной диагностики ОЛД-41 – для обнаружения следов в ультрафиолетовых лучах;
комплект «Следофиксатор» – для фиксации потожировых следов парами йода;
холодильник ХАТЭ-12У4 – для хранения биологических объектов;

гипс в полиэтиленовых емкостях в количестве 4 кг, металлическая канистра, мастерок – для работ по фиксации и изъятию объемных следов;

магнитофон «Спутник-403» – для записи информации;

осветитель «Свет-1000» (I комплект), осветительные штативы ШОЛ, любительский штатив ШЛМ, аккумуляторный фонарь ФАС-4, фото бачки (размером 24x36 и 60x90), комплект фотохимикатов, масштабные линейки, бирки с номерами (от 0 до 9), держатели бирок для освещения места происшествия, его осмотра, фотографирования и проявления фотопленок;

знак аварийной остановки – для обеспечения безопасной стоянки спецавтомобиля на автодороге в темное время суток;

прибор для выжигания по дереву ПВД-3 – для спайки полиэтиленовых пакетов;

катушка ТК-2 с силовым кабелем – для подключения к сети 220 вольт;

бытовой электрокипятильник – для подогрева воды;

удлинительная колодка, индикатор напряжения, диэлектрические перчатки – для электротехнических работ;

набор слесарного инструмента, ножовка по дереву, туристский топор – для слесарных и столярных работ;

тент, туристские раскладные стол и стулья – для работы эксперта в непосредственной близости от места происшествия;

брезент – для защиты от атмосферных осадков следов и вещественных доказательств;

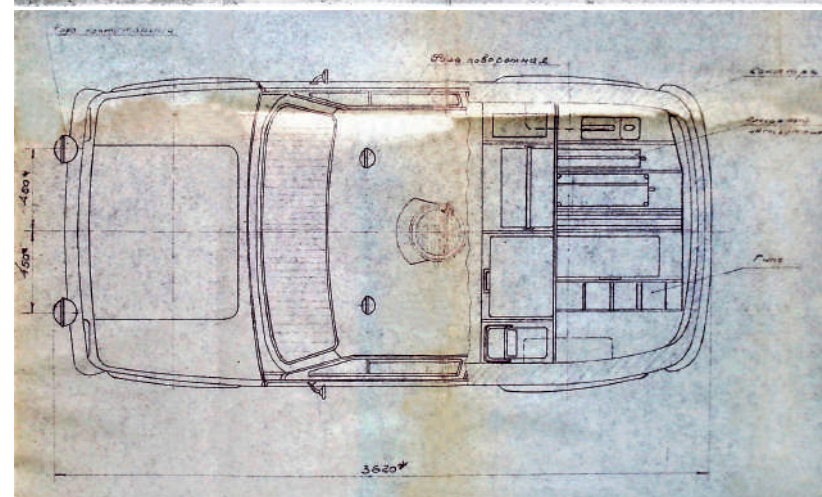
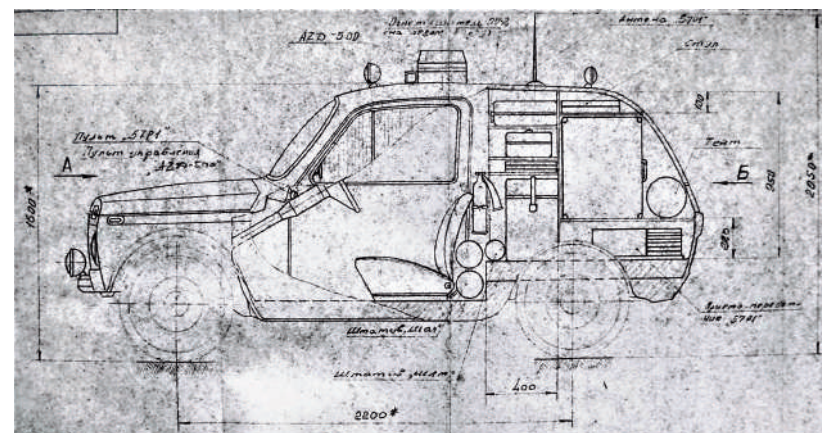
рабочая спецодежда и обувь – для работы в загрязненных помещениях и на местности;

капроновый репшнур – для спуска в шурфы и колодцы с целью их осмотра;

канцелярские принадлежности – для вычерчивания плана и составления протокола осмотра места происшествия.

После переоборудования автомобиль ВАЗ-2121 становился двухместным. Заднее сиденье должно было демонтироваться. Часть салона автомобиля за передними сиденьями предполагалось разделить поперечной перегородкой, установленной на

уровне усилителей кузова под пружины задней подвески. С обеих сторон перегородки должны были монтироваться стеллажи и ниши для оборудования. На стеллажах передней части предусматривалось размещение технических средств эксперта-криминалиста. В задней части с доступом через откидную дверь намечалось уложить вспомогательное оборудование и инструменты, расходные материалы. В полу за задними сиденьями планировали крепление длинномерных предметов (штативы, тент).



Содержание

Варлыгин Л.Д. К вопросу о компенсации морального вреда органами внутренних дел, причиненного в результате ДТП . . . 3
Гордеева А.Д. Правовые основы трансграничных отношений компетентных органов иностранных государств по вопросам привлечения к ответственности за нарушения правил дорожного движения 8
Севостьянов А.В. Правовая характеристика опасного вождения 15
Катальников С.В. Выявление и документирование административных правонарушений, предусмотренных статьей 17.17 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях 23
Вашкевич А.В. Некоторые аспекты реализации модели вариативной образовательной среды дополнительного профессионального образования в Санкт-Петербургском университете МВД России 29
Тарасов А.Ю., Новгородов Д.А. Комплексный подход к формированию профессиональных компетенций у курсантов и слушателей, обучающихся по узкой специализации – сотрудник подразделения по обеспечению безопасности дорожного движения 34
Кузнецова Н.М., Казанова Л.А. Обзор информационно-пропагандистских массовых мероприятий по профилактике безопасности дорожного движения 42
Кузнецова Н.М. Использование информационно-коммуникационных ресурсов в деятельности по профилактике и пропаганде безопасности дорожного движения 49
Сухов В.В., Логинов В.Ю. Сертификация, как форма контроля соответствия технических средств организации дорожного движения нормативно-техническим документам 55
Тарасенков Д.А. Основы стандартизации и деятельность технического комитета по стандартизации «Безопасность дорожного движения» 62

Фролов А.М., Афлятонов А.А. Обеспечение организации и безопасности дорожного движения в зоне влияния объектов дорожного и придорожного сервиса 70
Капустин А.В. Влияние технического состояния транспортных средств на аварийность 83
Капитанов В.Т., Моница О.Ю. Об оценке эффективности АСУД 95
Сторожев С.А., Логинов В.Ю. Проблемы унификации дорожных знаков, применяемых в странах-участницах Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года 103
Карлин А.Н. Актуализация требований к государственным регистрационным знакам 112
Романов А.В. Допуск к управлению транспортными средствами на территории Российской Федерации 121
Капустин А.В., Карлин А.Н. Влияние профессиональных качеств водителей автобусов на безопасность дорожного движения 134
Амелин Н.В. Обмен национальных и выдача международных водительских удостоверений в многофункциональных центрах 141
Князев А.С. Анализ аварийности на железнодорожных переездах в Российской Федерации в 2016 году 148
Бурмистров А.О. О дорожно-транспортных происшествиях с участием грузовых транспортных средств в 2015–2016 гг. . . . 162
Дымберов А.Д. О некоторых аспектах организации деятельности по надзору за дорожным движением с использованием специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме во Французской Республике 171
Молчанов П.В. «Волга» на службе ГАИ: «Раковая шейка», «канарейка» и «рябуха» 181
Молчанов П.В. «Первая» и «шестая» на службе ГАИ: 30 лет в строю 187
Молчанов П.В., Овчинников Ю.М. Нереализованная задумка. Передвижная криминалистическая лаборатория 195

План издательской деятельности
ФКУ НИЦ БДД МВД России
на 2017 г. Поз. 4

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Сборник научных трудов

Выпуск 16

Под общей редакцией *О.М. Порташников*

Редактор *Е.В. Марцого*
Верстальщик *Н.С. Орлов*

ФКУ НИЦ БДД МВД России
121170, г. Москва, ул. Поклонная, д. 17
Тел. (499) 148–10–35

Подписано в печать 23.11.2017.

Формат 60x90/16. Бумага офсетная. Гарнитура Times.
Уч.-изд. л. 11,28. Усл.-печ. л. 9,77. Заказ № 2291.3. Тираж 200.

Отпечатано в типографии ООО «Принт»
426035, г. Ижевск, ул. Тимирязева, 5.