



МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ЖУРНАЛ
№2
2023 (29)
ISSN 2782-2850

eLIBRARY.RU



РОССИЙСКИЙ ИНДЕКС
НАУЧНОГО ЦИТИРОВАНИЯ

Science Index



нцбдд.мвд.рф

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ / ROAD SAFETY

Главный редактор / Editor-in-Chief of the journal

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

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

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

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

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

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

Редакционная коллегия / Editorial board

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

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

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

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

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

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

В.Ф. Васюков,
доктор юридических наук, доцент, глав-
ный научный сотрудник отдела изучения про-
блем нормативного правового и аналитиче-
ского обеспечения ФКУ «Научный центр БДД
МВД России»

V.F. Vasyukov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor,
Chief Researcher of the Department for the Study of Legal
and Regulatory Problems and Analytical Support of the
Federal public establishment «Scientific State Institution
of Road Safety of the Ministry of the Interior of the
Russian Federation»

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

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

Ф.Н. Зейналов,

кандидат юридических наук, доцент, начальник кафедры организации деятельности ГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова

С.М. Зырянов,

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

В.Д. Кондратьев,

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

В.В. Кузин,

Заслуженный юрист Российской Федерации, заместитель главного государственного инспектора безопасности дорожного движения Российской Федерации

В.И. Майоров,

доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры административной деятельности органов внутренних дел Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России

Р.Н. Минниханов,

член-корреспондент Академии наук Республики Татарстан, доктор технических наук, профессор, директор ГБУ «Безопасность дорожного движения»

Д.В. Митрошин,

начальник ФКУ «Научный центр БДД МВД России»

К.В. Муравьев,

доктор юридических наук, доцент, заместитель начальника Орловского юридического института МВД России им. В.В. Лукьянова

Ю.И. Попугаев,

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

Б.В. Россинский,

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

Н.В. Румянцев,

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

С.А. Синенко,

доктор юридических наук, доцент, начальник Академии управления МВД России

F.N. Zeinalov,

Candidate of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor, Head of the Department for Organizing the Activities of the Traffic Police of the Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov

S.M. Zyryanov,

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

V.D. Kondratiev,

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

V.V. Kuzin,

Honored Lawyer of the Russian Federation, Deputy Chief State Inspector of Road Safety of the Russian Federation

V.I. Mayorov,

Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Professor of the Department of Administrative Activities of the Internal Affairs Bodies of the Tyumen Institute for Advanced Training of Employees of the Ministry of Internal Affairs of Russia

R.N. Minnikhanov,

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

D.V. Mitroshin,

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

K.V. Muravyov,

Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor, Deputy Head of the Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov

Yu.I. Popugaev,

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

B.V. Rossinsky,

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

N.V. Rumyantsev,

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

S.A. Sinenko,

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

В.П. Уманская,
доктор юридических наук, доцент, профессор
Департамента публичного права факультета права
НИУ ВШЭ

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

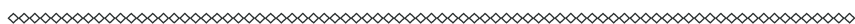
М.Ю. Черников,
главный государственный инспектор безопасности
дорожного движения Российской Федерации

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

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

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

ЗАРУБЕЖНЫЕ ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ / FOREIGN MEMBERS EDITORIAL BOARD



Г.А. Василевич,
Заслуженный юрист Республики Беларусь, член-кор-
респондент Национальной академии наук Респу-
блики Беларусь, доктор юридических наук, профессор,
заведующий кафедрой конституционного права юри-
дического факультета Белорусского государственного
университета

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

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

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

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ:

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

Редакция:

Главный редактор:

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

Заместитель главного редактора:

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

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

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

Адрес редакции: ул. Поклонная, д. 17,
Москва, Россия, 121293
E-mail: ncbdd@bk.ru
www: http://ncbdd.mvd.pf

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

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

Публикации журнала размещаются в открытом
доступе на сайте elibrary.ru,
cyberleninka.ru, ncbdd.mvd.pf.
Журнал индексируется в РИНЦ.

Подписка по России:
«Пресса России» — индекс 85780.

Формат 60x84/8. Печать цифровая.
Физ. печ. л. — 7,67. Усл. печ. л. — 7,67.
Номер подписан в печать 28.06.2023
Номер вышел в свет 03.07.2023
Тираж 200 экз.

План-график выпуска научных изданий
ФКУ «НЦ БДД МВД России» на 2023 г., поз. 11.

Бесплатно

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 2023. № 2 (29)

Содержание

УПРАВЛЕНИЕ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Кондратьев В.Д. Обеспечение безопасности дорожного движения.
Вопросы теории (система «Дорожное движение»).....6

Калюжный Ю.Н. Общественные советы при МВД России
и его территориальных органах как средство выражения интересов
гражданского общества по вопросам обеспечения безопасности
дорожного движения (проблемы функционирования).....11

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Якимов А.Ю. Правовое регулирование проезда перекрестков,
на которых организовано круговое движение..... 15

Майоров В.И. Оптимизация положений пункта 6.14
Правил дорожного движения Российской Федерации
с учетом экспертной и правоприменительной практики 20

АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ПРОИЗВОДСТВО ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Быков А.И. Проблемы, возникающие при привлечении
к административной ответственности лиц, использующих
средства индивидуальной мобильности 23

Головко В.В., Исаев М.М. Проблемы и перспективы использования
цифровых технологий при фиксации административных
правонарушений в области дорожного движения 27

Руднев А.С. Организационное обеспечение осуществления
должностными лицами Госавтоинспекции МВД России
производства по делам об административных правонарушениях
в области дорожного движения, совершенных
юридическими лицами 34

УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ПРОИЗВОДСТВО ПО УГОЛОВНЫМ ДЕЛАМ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Данилкина В.М., Шеметов А.К. Отдельные особенности
проведения следственного осмотра при расследовании
дорожно-транспортных происшествий..... 41

Агафонов А.С., Количенко А.А. Электронный носитель информации
как источник получения электронных доказательств по уголовным
делам, связанным с нарушением правил дорожного движения.....45

Чаплыгина В.Н. Участие переводчика в производстве допроса
иностранного гражданина при расследовании преступлений
в области дорожного движения 50

МЕЖДУНАРОДНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Митрошин Д.В. Формирование международной нормативной
правовой основы организации и осуществления дорожного движения
(состояние, проблемы, перспективы)..... 54

Семенов Е.А. Использование специальных знаний при установлении
механизма совершения преступлений в области дорожного движения
(российский и зарубежный опыт) 60

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

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

FOUNDER AND PUBLISHER:

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

Editorial board:

Editor-in-Chief of the journal:

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

Deputy Editor-in-Chief of the journal:

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

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

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

Editorial address: ul. Poklonnaya, d. 17,
Moscow, Russia, 121293

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

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

The publications are available in open access at
elibrary.ru, cyberleninka.ru, ncbdd.mvd.pf.
The journal is indexed in Russian Science Citation
Index.

Subscription in Russia:
«Press of Russia» – index 85780.

The format is 60x84/8. Digital printing.
Printers sheet – 7,67.
Conventional printed sheet – 7,67.
Passed for printing 28.06.2023
Published 03.07.2023
Circulation 200 copies.

Schedule of publication of scientific publications
Federal public establishment «Scientific State
Institution of Road Safety of the Ministry of the
Interior of the Russian Federation» for 2023, pos. 11.

Free

ROAD SAFETY 2023. № 2 (29)

Contents

MANAGEMENT OF ROAD SAFETY

- Kondratiev V.D.** Ensuring road safety.
Theoretical issues (the system «Road Traffic») 6
- Kalyuzhny Yu.N.** Public councils under the Ministry of Internal Affairs
of Russia and its territorial bodies as a means of expressing the interests
of civil society in matters of road safety (functioning problems)..... 11

LEGAL REGULATION OF ROAD TRAFFIC

- Yakimov A.Yu.** Legal regulation of driving at intersections
with traffic circles 15
- Mayorov V.I.** Optimization of the provisions of paragraph 6.14
of the Traffic Rules of the Russian Federation,
taking into account expert and law enforcement practice..... 20

ADMINISTRATIVE LIABILITY AND LEGAL PROCEEDINGS ON ADMINISTRATIVE VIOLATIONS OF ROAD TRAFFIC

- Bykov A.I.** Problems that arise when bringing to administrative
responsibility persons using means of individual mobility 23
- Golovko V.V., Isaev M.M.** Problems and prospects of using digital
technologies in fixing administrative offenses in the field of traffic..... 27
- Rudnev A.S.** Organizational support for the implementation by officials
of the State Traffic Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs
of Russian Federation of proceedings on cases of administrative
road traffic offenses committed by legal entities..... 34

CRIMINAL LIABILITY AND PROCEEDINGS IN CRIMINAL CASES INVOLVING ROAD TRAFFIC

- Danilkina V.M., Shemetov A.K.** Certain features of the investigative
inspection during the investigation of traffic accidents..... 41
- Agafonov A.A., Kolichenko A.S.** Electronic information carrier
as a source of obtaining electronic evidence in criminal cases related
to traffic violation..... 45
- Chaplygina V.N.** Interpreter's participation in the interrogation
of a foreign citizen during the investigation of traffic crimes..... 50

INTERNATIONAL ACTIVITY AND FOREIGN PRACTICES OF ROAD TRAFFIC

- Mitroshin D.V.** Formation of the international normative legal basis
for the organization and implementation of road traffic
(state, problems, prospects) 54
- Semenov E.A.** The use of special knowledge in establishing
the mechanism of committing traffic crimes
(russian and international practices) 60

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.
ВОПРОСЫ ТЕОРИИ (СИСТЕМА «ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ»)****Виктор Дмитриевич Кондратьев**Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)
k-051310@mail.ru

Аннотация. В статье рассматривается система «Дорожное движение» на основе теоретического анализа о системности окружающей действительности. В связи с целесообразностью диверсификации представлений о составе указанной системы делается вывод о необходимости повышения эффективности государственного управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: дорожное движение, безопасность дорожного движения, государственное управление, дорожно-транспортное происшествие, система, подсистема, компонент, модель, диверсификация

Для цитирования: Кондратьев В.Д. Обеспечение безопасности дорожного движения. Вопросы теории (система «Дорожное движение») // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 6–10.

Original article

**ENSURING ROAD SAFETY.
THEORETICAL ISSUES (THE SYSTEM «ROAD TRAFFIC»)****Victor D. Kondratiev**Moscow Automobile and Road Construction State Technical University (MADI)
k-051310@mail.ru

Abstract. The article presents the system «Road Traffic» on the basis of a theoretical analysis of the systemic nature of the surrounding reality. In connection with the expediency to diversify ideas about the composition of the said system, the conclusion is made about the need to improve the effectiveness of public management in the sphere of traffic safety.

Keywords: traffic, road safety, public management, traffic accident, system, subsystem, component, model, diversification

For citation: Kondratiev V.D. Ensuring road safety. Theoretical issues (the system «Road Traffic») // Road Safety. 2023. № 2. P. 6–10.

Активная целенаправленная работа в стране по повышению безопасности дорожного движения (далее – БДД), сохранению жизни и здоровья участников дорожного движения, ориентированная в последние годы прежде всего на снижение количества погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), привела к значительному улучшению значений основных показателей состояния БДД.

В 2003 году отмечался фактически второй «пик» дорожно-транспортного травматизма и дорожно-транспортной аварийности после начала 90-х годов, когда все механизмы обеспечения БДД, ранее действовавшие в СССР, были разрушены, значения основных показателей были следующими: всего погибли 35 602 человека, в том числе 15 002 пешехода и 1561 ребенок.

При этом количество погибших в расчете на 100 тысяч населения, так называемый социальный риск, составляло 24,9, а количество погибших в расчете на 10 тысяч транспортных средств (транспортный риск) – 10,4 [1].

Аналогичные показатели по итогам 2021 года приняли следующие значения: всего погибли 14 874 человека, 3 767 пешеходов и 554 ребенка. Социальный и транспортный риски составили 10,2 и 2,5 соответственно. Таким образом, снижение значений по всем приведенным выше важнейшим показателям состояния БДД составило от 2,5 до 4 раз.

По итогам 2022 года снижение основных показателей дорожно-транспортного травматизма

и дорожно-транспортной аварийности продолжилось: количество погибших сократилось на 4,7%, раненых – на 4,9%, общее число ДТП – на 5% [2].

Анализ проведенной в стране работы по повышению БДД почти за 30 лет, а также основные составляющие деятельности, результатом которой стало заметное повышение БДД в стране, приведены в статье, опубликованной в журнале «Безопасность дорожного движения» в 2022 году [1].

Следует отметить, что неотъемлемой составной частью управления в сфере обеспечения БДД является нормативно-правовое и нормативно-техническое регулирование, касающееся разнообразных видов деятельности в указанной сфере.

За прошедшие годы оно претерпело немало изменений, но, несмотря на это, по-прежнему требует повышенного внимания [1], [3], в силу чего будет предметом дальнейшего специального анализа.

В настоящей публикации с позиции системного подхода рассмотрены некоторые из важнейших направлений проводимой работы, активизация деятельности по которым может способствовать дальнейшему движению по пути снижения опасности дорожного движения.

Это тем более важно, так как в Государственном докладе о состоянии БДД в РФ отмечается, что в настоящее время многие очевидные неотложные мероприятия уже во многом реализованы, то есть чем ниже уровень смертности, тем сложнее обеспечить ее дальнейшее снижение [4].

БДД – это составная часть, или одна из подсистем системы «Дорожное движение». Таким образом, уровень ее функционирования является одной из важных характеристик системы «Дорожное движение». Но, с другой стороны, уровень функци-

онирования подсистемы «БДД» ограничен в зависимости от задаваемого критерия оптимальностью функционирования системы «Дорожное движение» (рис. 1).

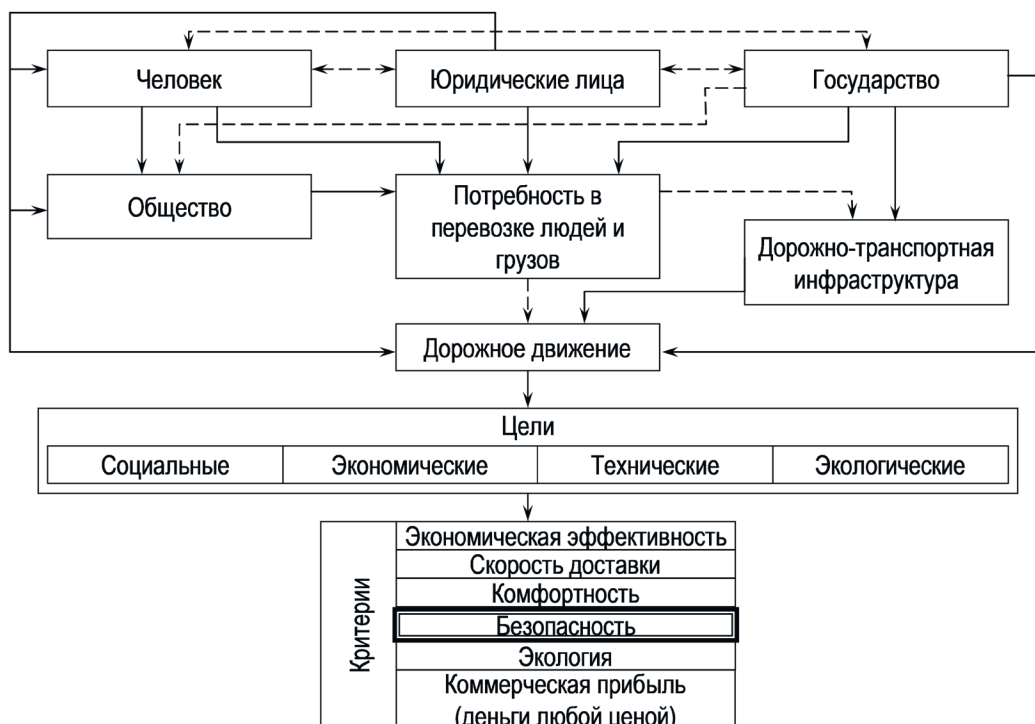


Рисунок 1 – Природа дорожного движения и его целей

Здесь же важным и очевидным представляется сложившееся и в научном познании, и в практической деятельности понимание того, что при рассмотрении проблемы обеспечения БДД объектом управления будет являться в целом дорожное движение [5], [6], [7].

Действительно, трудно обеспечить высокий уровень БДД, если строительство или эксплуатация автомобильных дорог осуществляются крайне неудовлетворительно или транспортные средства оснащены устаревшими средствами и системами активной, пассивной и послеаварийной безопасности.

Критерий «Безопасность» (рис. 1) обозначает в общем виде целевую направленность работы при проведении профилактических мероприятий без ориентации по определенным факторам риска.

Однако в соответствии со сложившимися представлениями в науке обеспечения БДД детализация и улучшение ситуации по одному из показателей состояния БДД приводит в ряде случаев к улучшению других показателей, характеризующих состояние БДД [8].

Вместе с тем ориентация предупредительно-профилактической работы для достижения конкретной цели требует достаточно глубокого анализа факторов, так как взаимосвязь и взаимовлияние различных факторов и отражающих их соответствующих показателей, влияющих на возникновение ДТП, представляет из себя сложную задачу, для решения которой требуется применение специальных математических методов, программных средств и вычислительной техники.

В представлениях о системе «Дорожное движение» и содержании ее подсистем достаточно часто ограничиваются общими рассуждениями. В самых

распространенных представлениях указывается, что она включает такие подсистемы, как «Водитель», «Дорога», «Автомобиль», «Среда» или «Человек», «Автомобиль», «Дорога», «Среда».

Под этими формулировками понимается самое различное содержание, составные части, блоки, подсистемы или отдельные элементы в зависимости от решаемой в данный момент времени конкретной задачи.

Выделение в системе таких ее элементов структуры, как составные части, блоки, подсистемы или отдельные элементы, то есть структуризация системы, зависит от той задачи, которую в данный момент решает разработчик.

Так, например, Г.И. Клинковштейн и М.Б. Афанасьев выделяют такие названные подсистемами составные части, как «механическая подсистема АД – «автомобиль–дорога», «биомеханическая подсистема ВА – «водитель–автомобиль» и ВД – «водитель–дорога», а «также подсистемы СВ, СА, СД», где под знаком «С» понимается среда, в которую авторы этой работы включают пешеходов, а «также погодноклиматические факторы (метеорологическую видимость, осадки, ветер, температуру воздуха)» [7].

В свою очередь В.А. Федоров, П.А. Кравченко указывают на значительное число подсистем сферы обеспечения БДД: «научно-методическую, материально-техническую, технологическую, информационную, пропагандистскую и т.д.» [9]. В этой же работе выделяется и «контрольно-надзорная подсистема».

А.П. Васильев, М.И. Фримштейн рассматривают систему «Дорожное движение» как комплекс «водитель–автомобиль–дорога–среда», основной особенностью которого отмечают «охват многочисленных

и часто самостоятельно действующих элементов и фактов, решений и управляющих воздействий» [6].

Вместе с тем дорожное движение как реально существующее явление в объективной реальности

включает в себя совокупность факторов, ряд из которых до настоящего времени остаются неизвестными (рис. 2).



Рисунок 2 – Система «Дорожное движение»

Как известно, для сложных систем, о которых, как отмечал Н.М. Амосов, нет точных знаний, в том числе социотехнических, обладающих достаточно высокой степенью неопределенности, управление строится на основе воздействия на управляемые параметры, учитывая при этом наличие неуправляемых параметров [10], [11].

Система «Дорожное движение», которая рассматривается и анализируется в различных работах при проведении исследований, с одной стороны, не обозначается в целостном представлении, чтобы представить всю совокупность элементов и составных частей. Обозначим, например, только в сокращенном виде содержание составных частей подсистемы «Автомобиль».

Так, подсистема «Автомобиль» включает в себя стадии проектирования, разработки, производства, эксплуатации, ремонта, технического обслуживания, и соответствующие виды работ для осуществления каждой из приведенных стадий.

Так, например, для выполнения ремонтных работ требуются соответствующие запчасти, топливо (электричество для зарядки электромобиля), масла, инструменты, персонал и другие необходимые компо-

ненты для обеспечения функционирования автомобиля на всем жизненном цикле.

С другой стороны, применительно к дороге [7] отмечаются такие характеристики, как «ширина проезжей части, коэффициент сцепления и ровность покрытия, геометрические параметры, состояние обочин, наличие и качество ограждений и других элементов инженерного оборудования», которые влияют на «взаимосвязь и взаимодействие подсистем и компонентов системы».

Вместе с тем даже гипотетически в целостном представлении, естественно, в рамках достижений современной науки, модель системы «Дорожное движение» фактически не в полной мере будет соответствовать реальному дорожному движению, существующему в объективной реальности и возникшему с появлением потребности в перемещении людей и грузов.

Так, Н.М. Амосов отмечал, что «модель – это система со своей структурой и функцией, отражающая структуру и функции системы-оригинала. Модель всегда является упрощением оригинала и обычно с определенными искажениями» [11].

Аналогичным образом при изучении систем высказывается В.Г. Афанасьев: «от объективно существующих систем к понятию системы, от понятия

системы, использованного как инструмент познания систем, снова к реальным системам, знания о которых обогатились нашими системными представлениями, – такова диалектика объективного и субъективного» [12].

Следует отметить, что анализ системы «Дорожное движение» с целью выйти за границы этой системы даже в отдельных ее блоках или подсистемах в научной литературе фактически не проводился.

Можно утверждать, что глубина анализа системы «Дорожное движение» в большинстве случаев носит достаточно ограниченный характер, следствием чего являются в том числе сопровождающие функционирование системы «Дорожное движение» негативные явления, прежде всего ущерб в результате ДТП: гибель и ранение людей, повреждения дорожно-транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Важным в связи с этим является высказанное известным российским ученым Г.Ф. Шершеневичем замечание: «Определение предмета науки, установление верхних границ исследуемой его области представляется весьма важным для каждой отрасли знания. Однако в большинстве наук такт ученого заменяет точное и отчетливое представление об этих процессах. Громадная масса исследований производится в центре области, где не может быть никаких споров, и только в сравнительно редких случаях пытливість увлекает ученого к самым границам, где немедленно и возбуждаются по этому поводу пререкания» [13].

Например, если мы рассмотрим такой на первый взгляд понятный фактор риска, как выезд на полосу встречного движения для осуществления обгона с очевидной целью быстрее прибыть к месту назначения, и «обычные» меры (нанесение дорожной разметки, установка соответствующих дорожных знаков и удерживающих ограждений, частичное изменение организации движения, установка камер фотовидеофиксации, усиление административной ответственности), то увидим, что до настоящего времени необходимый эффект, к сожалению, не достигнут.

Так, по итогам 2020-2022 годов количество погибших из-за нарушений правил дорожного движения, связанных с выездом на полосу встречного движения, составляло порядка 23-25% от общего числа погибших [2].

Вместе с тем если в сознании водителя будет ассоциироваться представление о ценности человеческой жизни, важности семейных начал, соотношении сиюминутных выигрышей в сопоставлении с огромными жизненными потерями из-за вроде бы текущего нарушения либо крайне рискованного маневра по управлению автомобилем, то вполне вероятно, что такого шага удастся не допустить.

Однако разработка и реализация такого подхода уже выходит за рамки традиционного представления о системе «Дорожное движение» и требует расширения границ анализа, фактически более глубокого ее изучения.

То есть в данном конкретном случае возникает необходимость выхода на психофизиологические характеристики участников дорожного движения, а также социально-психологические аспекты дорожного движения в целом.

Так, например, в работе [7] применительно к подсистеме «водитель» указываются такие ее компоненты, как «органы чувств, подсознание, сознание, мышечная система».

По этому поводу Н.М. Амосов отмечает: «Видимо, стоит к сложным системам относить только такие, точную структуру которых пока нельзя себе представить» [11].

Необходимо заметить, что, как-правило, во всех определениях системы подчеркивается, что она представляет собой целостный комплекс взаимосвязанных элементов, имеет определенную структуру и взаимодействует с некоторой средой.

Систему можно определить как совокупность взаимодействующих компонентов, предназначенных для выполнения определенной операции, то есть связь элементов целостной системы значительно устойчивее, чем связь ее отдельных компонентов с другими образованиями. При этом если компоненты системы не могут существовать отдельно от нее, то они не являются ее частями, компонентами [12].

Так, например, если представить себе автомобильную дорогу, по которой не будет осуществляться движение, в том числе с нулевой скоростью, транспортных средств, пешеходов и пассажиров, то смысл ее существования утрачивается.

В научной литературе отмечается, что в настоящее время не сформулирована методология выделения системы. Так, известный специалист В.Н. Садовский отмечал почти 40 определений этого понятия [14].

Вместе с тем в практической деятельности сложилось, что одной из особенностей большой и сложной системы является возможность выделения совокупности элементов, обладающих относительной автономностью.

Эта совокупность является минимальным носителем системного качества с реализацией определенной функции. Так, например, к системе могут быть отнесены только те объекты, которые принимают непосредственное участие в создании свойств системы. Взаимодействие их и создает систему с ее качественными характеристиками [12].

Именно на основе такого подхода и проводится большинство исследований, когда рассматриваются те или иные аспекты БДД в границах системы «Дорожное движение».

Например, обращают на себя внимание следующие утверждения: «совокупность взаимодействующих элементов водитель–транспортное средство–дорога (точнее, тот участок дороги, по которому перемещается транспортное средство) образует процесс дорожного движения в целом с его массой участников, транспортными потоками и дорожной сетью»; «пешеход также является элементом системы» [5].

Однако в настоящее время уже достаточно непросто, например, исходя из общих системных представлений, дать определение понятию системы «Дорожное движение».

Необходимо ставить более соответствующую настоящему периоду постоянно растущей мобильности задачу, определить, какие необходимо вскрыть дополнительные ресурсы, чтобы повысить эффективность функционирования того или иного элемента, составной части, блока, чтобы в целом фактически перевести систему «Дорожное движение» на более высокий уровень функционирования и тем самым повысить уровень БДД.

При этом должны решаться две задачи: самосохранение системы в тех или иных социально-экономических условиях и развитие системы в темпе, соответствующем темпам объективных процессов в ходе развития дорожно-транспортной системы страны.

Действительно, например, возникло ДТП с пострадавшими, требуется оказание, первой, доврачебной, и медицинской помощи, в ДТП попало транспортное средство, перевозящее баллоны с газообразным содержимым, отсутствует нормативное регулирование

порядка движения, неурегулированы вопросы компетенции органов управления и т.д.

Следовательно, должен быть сделан вывод о том, что приведенный в работе [5] состав системы «Дорожное движение» требует расширения.

В практическом плане при разработке мероприятий становится чрезвычайно актуальным расширение, то есть диверсификация зоны рассмотрения и анализа составных частей системы «Дорожное движение».

Таким образом, становится очевидным, что выявление и учет дополнительных факторов, формирующих систему «Дорожное движение», будет способствовать повышению эффективности функционирования системы, в том числе в части вопросов в области обеспечения БДД.

М.Н. Руткевич указывает, что «в сфере методологии, которая является средоточием способов добытия нового знания, из единства нового знания вытекает необходимость для каждой его отрасли. Во-первых, обращаться к идеям и методам смежных наук, что особенно важно при изучении пограничных явлений, и, во-вторых, к идеям и методам наук, более общих по своему характеру» [15].

Таким образом, вопрос о диверсификации при рассмотрении модели системы «Дорожное движение» представляется заслуживающим внимания специалистов. Отсюда со всей очевидностью вытекает вывод о необходимости повышения эффективности государственного управления в сфере обеспечения БДД путем совершенствования правового регулирования всех элементов указанной системы.

Список источников

1. Кондратьев В.Д., Лисин В.В. Безопасность дорожного движения – необходимость дальнейших мер // *Безопасность дорожного движения*. 2022. № 3. С. 5–12.
2. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД РФ», 2023. 150 с.
3. Якимов А.Ю. Размышления о нормативно-правовой основе деятельности, связанной с дорожным движением // *Административное право и процесс*. 2021. № 2. С. 10–19.
4. Государственный доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации. М., 2021. С. 8; 65–69.
5. Лукьянов В.В. *Безопасность дорожного движения*. Изд. второе. М.: Транспорт, 1983. С. 14–18.
6. Васильев А.П., Фримштейн М.И. *Управление движением на автомобильных дорогах*. М.: Транспорт, 1979. С. 5–6.
7. Клинковштейн Г.И., Афанасьев М.Б. *Организация дорожного движения*. М.: Транспорт, 2001. С. 12–13.
8. *Справочник по безопасности дорожного движения*. Осло: Институт экономики и транспорта Норвегии, 2001. С. 82–105.

9. Федоров В.А., Кравченко П.А. О концепции государственной системы управления безопасностью дорожного движения в крупных городах: сборник докладов 3-й международной конференции. СПб., 1998. С. 4–17.

10. Исследование операций: в 2-х т. Пер. с англ./ Под ред. Дж. Моудера, С. Элмаграби. М.: Мир, 1981. Т. 1. С. 49–51.

11. Амосов Н.М. *Моделирование сложных систем*. Киев: Наукова думка, 1968. С. 3–6.

12. Афанасьев В.Г. *Системность и общество*. М., 1980. С. 70–105.

13. Шершеневич Г.Ф. *Общая теория права*. Выпуск 4. 1912. С. 758–768.

14. Садовский В.Н. *Основания общей теории систем*. М.: Наука, 1974. С. 92–102.

15. Руткевич М.Н. *Диалектика и социология*. М., Мысль, 1980. С. 7.

References

1. Kondratiev V.D., Lisin V.V. Road safety – the need for further measures // *Road Safety*. 2022. № 3. P. 5–12.

2. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aisanov A.S. et al. Road traffic accidents in the Russian Federation for 2022: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2023. 150 p.

3. Yakimov A.Yu. Reflections over the statutory basis of road traffic related activities // *Administrative law and process*. 2021. № 2. P. 10–19.

4. State report on the state of road safety in the Russian Federation. M., 2021. P. 8; 65–69.

5. Lukyanov V.V. *Road safety*. Ed. second. M.: Transport, 1983. P. 14–18.

6. Vasiliev A.P., Frimshtein M.I. *Traffic management on highways*. M.: Transport, 1979. P. 5–6.

7. Klinkovstein G.I., Afanasiev M.B. *Organization of traffic*. M.: Transport, 2001. P. 12–13.

8. *Handbook of road safety*. Oslo: Norwegian Institute of Economics and Transport, 2001. P. 82–105.

9. Fedorov V.A., Kravchenko P.A. On the concept of the state system of road safety management // *Organization and road safety in large cities: a collection of reports of the 3rd international conference*. SPb., 1998. P. 4–17.

10. *Operations research: in 2 volumes*. Per. from English / Ed. J. Moder, S. Elmagrabi. M.: Mir, 1981. V. 1. P. 49–51.

11. Amosov N.M. *Modeling of complex systems*. Kyiv: Naukova Dumka, 1968. P. 3–6.

12. Afanasiev V.G. *Consistency and society*. M., 1980. P. 70–105.

13. Shershenевич G.F. *General theory of law*. Issue 4. 1912. P. 758–768.

14. Sadovsky V.N. *Foundations of the general theory of systems*. M.: Nauka, 1974. P. 92–102.

15. Rutkevich M.N. *Dialectics and sociology*. M., Thought, 1980. P. 7.

Информация об авторе

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

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

Information about the author

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

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

Статья поступила в редакцию 12.06.2023; одобрена после рецензирования 19.06.2023; принята к публикации 26.06.2023.

The article was submitted 12.06.2023; approved after reviewing 19.06.2023; accepted for publication 26.06.2023.

ОБЩЕСТВЕННЫЕ СОВЕТЫ ПРИ МВД РОССИИ И ЕГО ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОРГАНАХ КАК СРЕДСТВО ВЫРАЖЕНИЯ ИНТЕРЕСОВ ГРАЖДАНСКОГО ОБЩЕСТВА ПО ВОПРОСАМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (ПРОБЛЕМЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ)

Юрий Николаевич Калюжный
Академия управления МВД России
kaluzhniy-y@yandex.ru

Аннотация. В статье на основе комплексного анализа правовых и организационных аспектов функционирования общественных советов при МВД России и его территориальных органах выявлены основные проблемы их деятельности, а также проблемы выражения интересов гражданского общества.

Ключевые слова: общественный совет, согласование значимых интересов, публичная власть, формирование и функционирование общественного совета, гражданское общество, государственные органы

Для цитирования: Калюжный Ю.Н. Общественные советы при МВД России и его территориальных органах как средство выражения интересов гражданского общества по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения (проблемы функционирования) // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 11–14.

Original article

PUBLIC COUNCILS UNDER THE MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS OF RUSSIA AND ITS TERRITORIAL BODIES AS A MEANS OF EXPRESSING THE INTERESTS OF CIVIL SOCIETY ON ISSUES OF ROAD SAFETY (FUNCTIONING PROBLEMS)

Yuri N. Kalyuzhny
Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia
kaluzhniy-y@yandex.ru

Abstract. As a result of a comprehensive analysis of the legal and organizational aspects of the functioning of public councils under the Ministry of Internal Affairs of Russia and its territorial bodies, the main problems of their activities, as well as the problems of expressing the interests of civil society, have been identified.

Keywords: public council, coordination of significant interests, public authority, formation and functioning of the public council, civil society, state bodies

For citation: Kalyuzhny Yu.N. Public councils under the Ministry of Internal Affairs of Russia and its territorial bodies as a means of expressing the interests of civil society in matters of road safety (functioning problems) // Road Safety 2023. № 2. P. 11–14.

Функционирование институтов гражданского общества представляет собой одну из основных предпосылок формирования и развития правового государства [1].

Важнейшим способом выражения демократии является непосредственное взаимодействие институтов гражданского общества и государства [2].

Общество посредством гражданских институтов оказывает активную помощь государству, влияя на его решения и деятельность органов публичной власти [3].

Фактически институты гражданского общества, не подчиняясь государству, а именно активно взаимодействуя с ним, оказывают существенное влияние на складывающиеся общественные отношения, в том числе и на сферу обеспечения безопасности дорожного движения.

Полноценная реализация государством своих функций невозможна без учета социальных интересов и воплощения таких принципов, как открытость и доступность государственных органов, партнерская модель взаимодействия с институтами гражданского общества [4].

Еще в первой половине XVIII века Ш.Л. Монтескье, рассматривая соотношение государственных и общественных интересов, указал на существование

двух основных незыблемых гарантий защиты от произвола властей, в качестве которых выступают основополагающие институты права – институт разделения властей и функционирование институтов гражданского общества [5].

Правовыми нормами нашего государства закреплены формы реализации представителями гражданского общества права участвовать в управлении государством, то есть формы воздействия институтов гражданского общества на общественные отношения, включая отношения, связанные с обеспечением рассматриваемой безопасности.

Одной из наиболее важных форм участия представителей гражданского общества в управлении делами государства выступают общественные советы.

Исходя из анализа законодательства, регламентирующего общие вопросы функционирования общественных советов при МВД России и его территориальных органах (далее – общественные советы), представляется возможным установить основное предназначение их деятельности, связанное с осуществлением консультативно-совещательных мероприятий и участием в осуществлении общественного контроля [6], в том числе в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

В то же время анализ законодательства, предельно регламентирующего правовые основы функционирования указанных общественных советов (ч. 7 ст. 9 Федерального закона от 7 февраля 2011 года № 3-ФЗ «О полиции»), позволяет прийти к выводу о том, что к указанному целевому назначению добавлена очень важная для развития взаимоотношений государства и общества составляющая, которая выражена в согласовании общественно значимых интересов государства и общества [7].

Согласование данных интересов с использованием ресурсов общественных советов позволяет выстраивать партнерскую модель взаимоотношений между указанными субъектами в вопросах обеспечения рассматриваемой безопасности, вызывая особый интерес у наиболее активных представителей гражданского общества.

Анализ ст. 9 указанного Федерального закона позволяет установить, что правовая регламентация функционирования общественных советов не представлена отдельной самостоятельной нормой, а заложена в статье, посвященной рассмотрению одного из важных принципов деятельности полиции – общественно-го доверия и поддержки граждан.

Это показывает общую направленность деятельности общественных советов в неразрывной взаимосвязи с потребностями общества и их неперменный учет со стороны полиции.

Применительно к выражению интересов гражданского общества в вопросах, связанных с обеспечением рассматриваемой безопасности, представляется необходимым выделить следующие наиболее приемлемые на наш взгляд формы согласования наиболее значимых интересов:

участие представителей гражданского общества и их объединений в реализации важных направлений государственной политики, связанной с обеспечением исследуемой безопасности, для формирования осознанности причастности и отчасти ответственности в вопросах снижения аварийности и количества погибших и раненых;

содействие в реализации общественных инициатив в решении наиболее важных проблемных вопросов, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, а также привлечение общественности к разработке концептуальных нормативных правовых актов, относящихся к рассматриваемой безопасности;

принятие участия в осуществлении и проведении общественной экспертизы, относящейся к сфере рассматриваемой безопасности, проектов нормативных правовых актов;

вовлечение представителей общественности в обсуждение с использованием возможностей СМИ наиболее актуальных вопросов, относящихся к деятельности Госавтоинспекции МВД России и реализации гражданских инициатив в данной сфере;

осуществление представителями общественности наблюдения, проверки и оценки деятельности подразделений Госавтоинспекции МВД России и ее территориальных органов, а также применяемых решений должностных лиц указанного федерального органа исполнительной власти, то есть осуществление общественного контроля [7].

Таким образом, общественные советы рассматриваются в качестве инструмента взаимосвязи субъектов, входящих в единую систему публичной власти и общества, что проявляется в согласовании вопросов (проблем) деятельности органов внутренних дел, являющихся наиболее актуальными и востребованными для развития общественных отношений, включая вопросы (проблемы) обеспечения безопасности дорожного движения.

Сущность гражданского общества состоит именно в том, что оно выражает прежде всего интересы граждан, а не властную волю государства [8].

Соответственно общественные советы являются дополнительным правовым инструментом представления общественных интересов с учетом участия представителей гражданского общества в деятельности, связанной с обеспечением безопасности дорожного движения, в границах, предоставленных нормативными правовыми актами.

Существование общественных советов имеет высокую актуальность в современных социальных реалиях.

Во-первых, общественные советы способствуют вовлечению общественности в процесс принятия решений и управления государственными и социальными делами в сфере обеспечения рассматриваемой безопасности.

Это позволяет учитывать мнение и интересы различных групп населения, что создает предпосылки для совместного формирования справедливых и эффективных решений, оказывающих комплексное влияние на всю область дорожного движения и обеспечение ее безопасности.

Во-вторых, общественные советы предоставляют общественности доступ к информации о проектах, программах и решениях, реализуемых в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, что обеспечивает возможность контроля и оценки эффективности деятельности органов государственной власти на основе сопоставления запланированных и реализованных мероприятий.

В-третьих, общественные советы способствуют укреплению гражданского общества и повышению уровня его активности в управлении делами государства, являясь важным инструментом для защиты прав и интересов не только граждан, но и общества в целом, предоставляют представителям гражданского общества возможность отстаивать свою позицию в вопросах обеспечения рассматриваемой безопасности.

Таким образом, существование общественных советов является важным элементом становления и развития демократических начал в нашей стране (в конечном счете демократия изначально и означает власть народа [9]).

Общественные советы создают основу для укрепления гражданского общества и повышения эффективности принятия решений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а также защиты прав и интересов его участников.

Институты гражданского общества осуществляют взаимодействие с государственными органами исходя из правовых ресурсов, предоставленных им с учетом интересов и потребностей социума, трансформируя современное административно-правовое пространство [10].

Несмотря на законодательно определенную возможность реализации институтами гражданского общества участия в управлении делами государства, профессор С.А. Авакьян совершенно справедливо ставит под сомнение реальность функционирования отдельных институтов гражданского общества, а равно его механизмов.

Если они представляют собой законодательно закрепленные возможности, которые не обеспечиваются реальными условиями, то возникает вопрос о том, чего они стоят и каково их значение для достижения заявленных целей [11], в том числе касающихся безопасности участников дорожного движения.

Представляется, что сомнения, высказанные профессором С.А. Авакьяном в отношении эффективности существования отдельных институтов гражданского общества, в определенной мере допустимы

в отношении функционирования общественных советов применительно к реализации задач обеспечения рассматриваемой безопасности.

Невзирая на существование общественных советов в течение более десяти лет, практика их деятельности свидетельствует о наличии отдельных проблем, затрудняющих выполнение основных целей их создания.

Одной из основных проблем является отсутствие четких критериев для выбора членов общественных советов. С одной стороны, добровольность участия в работе данных советов и абсолютно неприязательные критерии формирования их состава способствуют включению в него «широких» слоев общественности.

С другой стороны, зачастую в советы попадают люди, не имеющие достаточного опыта и знаний, а также мотивации для решения важных социальных вопросов, относящихся к области дорожного движения, направленных на согласование интересов между органами публичной власти и населением, что свидетельствует о наличии пробелов в правовой основе, регламентирующей вопросы создания и функционирования общественных советов.

Представляется очевидным, что порядок формирования общественных советов должен быть основан на принципе представительства интересов различных социальных групп [12].

Однако вышеуказанные обстоятельства порождают проблемы, связанные с формальным представлением интересов соответствующих социальных групп отдельными представителями данных советов, что, как следствие, приводит к низкой эффективности их деятельности, в том числе в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения.

Более того, имеет место и стремление отдельных руководителей создать в составе такого совета своего рода элитарный «закрытый клуб» [13], в силу чего некоторые общественные советы формируются по принципу личной выгоды конкретных лиц, а не на основе интересов общества, в том числе касающихся вопросов обеспечения рассматриваемой безопасности.

Еще одной проблемой выступают сложности в обеспечении независимости общественных советов. Они должны быть независимыми от государственных органов и других заинтересованных сторон, но нередко представители общественности сталкиваются с определенным давлением со стороны органов государственной власти.

Руководители соответствующих государственных органов могут оказывать давление на членов общественного совета для принятия решений, которые соответствуют их интересам в ущерб интересам общественности и, как следствие, в ущерб обеспечению безопасности дорожного движения как в целом, так в отношении отдельных категорий его участников.

С учетом этого представляется необходимым согласиться с позицией М.А. Кокотовой, утверждающей, что общественным органам зачастую ставят в упрек зависимость от органов государственной власти, основываясь на порядке их формирования, что выглядит вполне убедительно, так как представители общественных структур назначаются или их состав утверждается государственными органами [14].

Следующей проблемой является отсутствие прозрачности в работе общественных советов, что объективно не способствует активизации участия его представителей в принятии общественно значимых решений, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, и приводит к снижению доверия к их деятельности.

Одним из основных принципов функционирования общественных советов должна выступать прозрачность и доступность информации об их деятельности.

Для этого указанные советы должны проводить публичные слушания, публиковать отчеты и результаты своих исследований, а также взаимодействовать со СМИ.

К сожалению, порядок контроля за деятельностью самого общественного совета, а также лица, которые должны его осуществлять, нормативно не определены, что затрудняет оценку их работы и вклад в общественное обсуждение значимых для социума вопросов и принятие решений по данным вопросам.

Очевидно, что государственные органы призваны наблюдать и контролировать происходящие общественные процессы в рамках установленных норм для того, чтобы обеспечивать соблюдение прав, свобод и законных интересов граждан [15].

Таким образом, деятельность общественных советов не должна носить формальный или неподконтрольный характер, поскольку ее целью является достижение согласия в решении общественно значимых вопросов, к которым, безусловно, относятся вопросы, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения.

Значимой проблемой деятельности общественных советов является и недостаточное взаимодействие их с государственными органами. Данное взаимодействие может носить дискуссионный формат, что это представляется закономерным, так как они имеют различные цели, задачи и функции.

Общественные советы создаются для представления интересов общественности, а органы государственной власти – в первую очередь для реализации государственной политики и управления государственными делами.

Следовательно, взаимодействие между общественными советами и государственными органами необходимо выстраивать с учетом баланса интересов указанных субъектов правоотношений и на основе компромисса, что в полной мере применимо к деятельности в области дорожного движения.

Эффективность такого взаимодействия зависит от многих факторов, в числе которых представляется необходимым указать наличие механизмов обратной связи между общественными советами и органами государственной власти, участие представителей общественности в разработке и реализации государственных программ и проектов, готовность государственных органов к диалогу и сотрудничеству с общественными советами.

Обозначенные проблемы функционирования общественных советов нередко способствуют проявлению формализма в их деятельности, в результате чего вся работа сводится к выполнению обязанностей, не учитывающих реальных прав и интересов граждан, связанных с участием в дорожном движении.

Это может привести к тому, что общественные советы фактически становятся просто бюрократическими структурами, которые не оказывают реальной помощи гражданам.

В данном контексте необходимо согласиться с мнением профессора А.А. Гришкковца, указывающего на то, что мало создать общественный совет, необходимо, чтобы он мог в пределах предоставленных полномочий влиять на принятие управленческих решений [13], то есть выполнял свое целевое назначение.

Проведенное исследование дает убедительные основания утверждать о наличии серьезных проблем формирования и функционирования общественных советов.

Свидетельством этому являются недостаточная осведомленность общественности об их существовании, отсутствие активного участия представителей общественности в их деятельности, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения, не-

достаточная поддержка со стороны органов государственной власти.

На основании изложенного можно сделать вывод о том, что для повышения эффективности функционирования общественных советов как института участия граждан в реализации отдельных направлений государственной политики, связанной с обеспечением безопасности дорожного движения, требуется проведение организационно-правовых мероприятий, способствующих преобразованию данного института в реальный инструмент выражения позиции гражданского общества и усилению его роли в социально значимой деятельности в области дорожного движения.

Список источников

1. Общая теория права и государства: учебник / Под ред. В.В. Лазарева. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Юристъ, 2001. 520 с.
2. Киричек Е.В. Организационно-правовой механизм обеспечения конституционных прав и свобод человека и гражданина в условиях взаимодействия полиции и институтов гражданского общества в Российской Федерации: дис. ... д-ра. юрид. наук. М., 2015. 537 с.
3. Современные проблемы организации публичной власти: монография / Рук. авт. кол. и отв. ред. С.А. Авакьян. М.: Юстицинформ, 2014. 596 с.
4. Калужный Ю.Н. Организационно-правовые проблемы функционирования общественных советов при МВД России и при его территориальных органах в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения // *Вестник Административного права и практики администрирования*. 2022. № 1. С. 1–12.
5. Монтескье Ш. Л. О духе законов. М.: Мысль, 1999. 672 с.
6. Федеральный закон от 21 июля 2014 г. № 212-ФЗ «Об основах общественного контроля в Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.06.2023).
7. Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.06.2023).
8. Матузов Н.И., Малько А.В. Теория государства и права: учебник. М.: Юристъ, 2004. 512 с.
9. Авакьян С. Ничего нет и не может быть выше власти народа // *Российская газета*. 28.10.2006.
10. Калужный Ю.Н. Взаимодействие Госавтоинспекции МВД России с общественностью при реализации партнерской модели отношений по обеспечению безопасности дорожного движения // *Академическая мысль*. 2022. № 4(21). С. 168–171.
11. Авакьян С.А., Арбузкин А.М., Кененова И.П. и др. Современные проблемы организации публичной власти: монография. М.: Юстицинформ, 2014. 596 с.
12. Руденко В.Н. Консультативные общественные советы: особенности организации и деятельности // *Государство и гражданское общество: практика эффективного взаимодействия. Международный опыт: сборник статей и документов*. Минск: ФУАинформ, 2009. С. 162–173.
13. Гришковец А.А. Правовые и организационные проблемы работы общественного совета при МВД Рос-

сии // *Полицейская и следственная деятельность*. 2015. № 2. С. 87–117.

14. Кокотова М.А. Способы подбора наиболее подходящих членов общественных палат (советов) России и экономических, социальных и экологических советов Франции // *Российский юридический журнал*. 2020. № 3. С. 53–58.

15. Алексеев С.С., Архипов С.И. и др. Теория государства и права: учебник. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Норма, 2005. 496 с.

References

1. General theory of law and state: textbook / Ed. V.V. Lazarev. 3rd ed., revised. and additional. M.: Yurist, 2001. 520 p.
2. Kirichek E.V. Organizational and legal mechanism for ensuring constitutional rights and freedoms of a person and a citizen in the context of interaction between the police and civil society institutions in the Russian Federation: dis. ... Dr. Sciences in Jurisprudence. M., 2015. 537 p.
3. Modern problems of the organization of public authority: monograph / Hand. ed. count and resp. ed. S.A. Avakyan. M.: Yustitsinform, 2014. 596 p.
4. Kalyuzhny Yu.N. Organizational and legal problems of the functioning of public councils under the Ministry of Internal Affairs of Russia and its territorial bodies in matters of ensuring road safety // *NB: Administrative Law and Administration Practice*. 2022. № 1. P. 1–12.
5. Montesquieu Sh.L. On the spirit of laws. M.: Thought, 1999. 672 p.
6. Federal Law of 21.07.2014 № 212-FZ «On the Fundamentals of Public Control in the Russian Federation» // *Legal reference system «Consultant Plus»* (date of access: 05.06.2023).
7. Federal Law of 07.02.2011 № 3-FZ «On the police» // *Legal reference system Consultant Plus* (date of access: 05.06.2023).
8. Matuzov N.I., Malko A.V. Theory of state and law: textbook. M.: Yurist, 2004. 512 p.
9. Avakyan S. Nothing is and cannot be higher than the power of the people // *Rossiyskaya gazeta*. 28.10.2006.
10. Kalyuzhny Yu.N. Interaction of the State Traffic Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia with the public in the implementation of a partnership model of relations to ensure road safety // *Academic Thought*. 2022. № 4(21). P. 168–171.
11. Avakyan S.A., Arbuzkin A.M., Kenenova I.P. et al. Modern problems of public authority organization: monograph. M.: Yustitsinform, 2014. 596 p.
12. Rudenko V.N. Advisory public councils: features of organization and activity // *State and civil society: the practice of effective interaction. International experience: collection of articles and documents*. Minsk: FUAinform, 2009. P. 162–173.
13. Grishkovets A.A. Legal and organizational problems of the work of the public council under the Ministry of Internal Affairs of Russia // *Police and investigative activities*. 2015. № 2. P. 87–117.
14. Kokotova M.A. Methods for selecting the most suitable members of the public chambers (councils) of Russia and the economic, social and environmental councils of France // *Russian Journal of Law*. 2020. № 3. P. 53–58.
15. Alekseev S.S., Arkhipov S.I. et al. Theory of state and law: textbook. 3rd ed., revised. and additional. M.: Norma, 2005. 496 p.

Информация об авторе

Ю.Н. Калужный – доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры управления деятельностью подразделений обеспечения охраны общественного порядка центра командно-штабных учений Академии управления МВД России

Контакты: ул. Зои и Александра Космодемьянских, д. 8, к. 1, Москва, Россия, 125171

Information about the author

Yu.N. Kalyuzhny – Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor, Professor of the Department of Management of the Activities of Public Order Units of the Center for Command and Staff Exercises Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia

Contacts: ul. Zoyi and Alexandra Kosmodem'yanskih, d. 8, k. 1, Moscow, Russia, 125171

Статья поступила в редакцию 12.06.2023; одобрена после рецензирования 19.06.2023; принята к публикации 26.06.2023.

The article was submitted 12.06.2023; approved after reviewing 19.06.2023; accepted for publication 26.06.2023.

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРОЕЗДА ПЕРЕКРЕСТКОВ, НА КОТОРЫХ ОРГАНИЗОВАНО КРУГОВОЕ ДВИЖЕНИЕ

Александр Юрьевич Якимов

Российский Союз Автостраховщиков
yakimovay@autoins.ru

Аннотация. В статье исследуется правовое регулирование проезда перекрестков, на которых организовано круговое движение. Проводится сравнительно-правовой анализ изменений, внесенных в соответствующие положения Правил дорожного движения Российской Федерации, норм Конвенции о дорожном движении и Конвенции о дорожных знаках и сигналах. На основании результатов проведенного анализа обосновываются выводы о целесообразности определенной корректировки Правил дорожного движения Российской Федерации и формулируются конкретные предложения.

Ключевые слова: организация дорожного движения, Правила дорожного движения Российской Федерации, правовое регулирование, проезд перекрестков, на которых организовано круговое движение

Для цитирования: Якимов А.Ю. Правовое регулирование проезда перекрестков, на которых организовано круговое движение // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 15–19.

Original article

LEGAL REGULATION OF DRIVING AT INTERSECTIONS WITH TRAFFIC CIRCLES

Alexander Yu. Yakimov

Russian Association of Motor Insurers
yakimovay@autoins.ru

Abstract. The article examines the legal regulation of driving at intersections with traffic circles. A comparative legal analysis of the changes made to the relevant provisions of the Highway Code of the Russian Federation, the norms of the Convention on Road Traffic and the Convention on Road Signs and Signals is carried out. Based on the results of the analysis, conclusions are substantiated about the expediency of certain adjustments to the Traffic Rules of the Russian Federation and specific proposals are formulated.

Keywords: organization of traffic, Highway Code of the Russian Federation, legal regulation, driving at intersections with traffic circles

For citation: Yakimov A.Yu. Legal regulation of driving at intersections with traffic circles // Road Safety. 2023. № 2. P. 15–19.

Положения Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 [1] (далее – ПДД РФ), основываются на нормах двух международных документов – Конвенции о дорожном движении (Вена, 1968 год) [2] и гармонично дополняющей ее Конвенции о дорожных знаках и сигналах (Вена, 1968 год) [3].

Соответствующие положения и нормы указанных нормативных правовых актов являются основным предметом сравнительно-правового анализа применительно к правовому регулированию проезда перекрестков, на которых организовано круговое движение.

Следует отметить, что это правовое регулирование, носящее частный характер, вызывает особый интерес в связи с произошедшими изменениями положений ПДД РФ, некоторые из которых вызывают большие сомнения.

Начнем с анализа термина «Перекресток». Согласно п. «h» ст. 1 «Определения» Конвенции о дорожном движении и п. «f» аналогичной статьи Конвенции о дорожных знаках и сигналах данный термин означает любое пересечение на одном уровне, соединение или разветвление дорог, включая территорию, образу-

емую такими пересечениями, соединениями или разветвлениями.

В п. 1.2 ПДД РФ содержится определение указанного термина, которое отличается большей полнотой, несколько иной редакцией и специальным уточнением: «место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне, ограниченное воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные, наиболее удаленные от центра перекрестка начала закруглений проезжих частей. Не считаются перекрестками выезды с прилегающих территорий».

Далее обратимся к первоначальной редакции двух пунктов ПДД РФ, посвященных правилам проезда перекрестков неравнозначных дорог и правилам проезда перекрестков равнозначных дорог.

Согласно п. 13.9 ПДД РФ на перекрестке неравнозначных дорог водитель транспортного средства, движущегося по второстепенной дороге, должен уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся по главной дороге, независимо от направления их дальнейшего движения (определение термина «Главная дорога» также включено в п. 1.2 ПДД РФ).

На перекрестке равнозначных дорог водитель безрельсового транспортного средства обязан усту-

пить дорогу транспортным средствам, приближающимся справа (абзац первый п. 13.11 ПДД РФ).

Таким образом, на перекрестке равнозначных дорог, независимо от его конфигурации, действовало общее правило (не касающееся трамваев), которое традиционно именуется «помехой справа».

Приведенные положения соответствовали нормам, содержащимся в п. 2 и подп. «а» п. 4 ст. 18 «Перекрестки и обязанность уступить дорогу» Конвенции о дорожном движении.

На перекрестках с круговым движением предусмотрено движение «против часовой стрелки», о чем наглядно свидетельствует изображение дорожного знака 4.3 «Круговое движение» (Приложение 1 к ПДД РФ).

Следовательно, водитель транспортного средства, движущегося по такому перекрестку равнозначных дорог, должен был уступить дорогу транспортному средству, въезжающему на него (основное правило, совпадающее с общим правилом).

В 2010 году постановлением Правительства Российской Федерации от 10 мая 2010 г. № 316 п. 13.9 ПДД РФ был дополнен абзацем третьим, нормативно закрепившим правило проезда перекрестка неравнозначных дорог, на котором организовано круговое движение.

В случае, когда перед перекрестком с круговым движением устанавливался знак 4.3 в сочетании со знаком 2.4 «Уступите дорогу» или знаком 2.5 «Движение без остановки запрещено», водитель транспортного средства, находящегося на перекрестке, имел преимущество перед выезжающими на такой перекресток транспортными средствами.

Важно указать на то, что данное положение воспроизводило норму, включенную в описание предназначения знака D,3 «Обязательное круговое движение», содержащееся в разделе D «Предписывающие знаки» Приложения 1 к Конвенции о дорожных знаках и сигналах.

Отличия заключались только в наименованиях знаков. Это касается не только предписывающего знака, обозначающего круговое движение, но и знаков приоритета: знак B,1 «Пересечение с главной дорогой» и знак B,2 «Проезд без остановки запрещен».

Таким образом, в зависимости от особенностей конкретной дорожной инфраструктуры можно было предусматривать наличие преимущества транспортных средств, которые въезжают на перекресток равнозначных дорог с круговым движением (по основному правилу), или преимущества транспортных средств, которые движутся по перекрестку неравнозначных дорог с круговым движением (путем применения соответствующих знаков приоритета).

Однако спустя 7 лет при отсутствии, как нам представляется, убедительных оснований был подготовлен проект изменений в ПДД, принятый постановлением Правительства Российской Федерации от 26 октября 2017 г. № 1300.

Имеются в виду три изменения, касающиеся рассматриваемого правового регулирования:

1) абзац третий п. 13.9 ПДД РФ признан утратившим силу;

2) абзац первый п. 13.11 ПДД РФ после слов «равнозначных дорог» дополнен оговоркой «за исключением случая, предусмотренного пунктом 13.11(1) Правил»;

3) введен новый пункт 13.11(1) ПДД РФ, установивший, что при въезде на перекресток, на котором организовано круговое движение и который обозначен знаком 4.3, водитель транспортного средства обязан

уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по такому перекрестку.

Следовательно, основное правило определения приоритета при проезде перекрестка равнозначных дорог, на котором организовано круговое движение, изменено на прямо противоположное, в силу чего оно противоречит общему правилу, которое, как и ранее, нормативно закреплено в абзаце первом п. 13.11 ПДД РФ.

При этом с учетом указанной редакции п. 13.11(1) ПДД РФ получилось, что знак 4.3 «Круговое движение» де-факто является знаком приоритета.

В одной из публикаций, посвященных совершенствованию ПДД РФ, автор настоящей статьи подверг критике содержание постановления Правительства Российской Федерации от 26 октября 2017 г. № 1300 [4].

Такая позиция была обусловлена следующими обстоятельствами. Во-первых, было высказано мнение о том, что причиной подобных изменений в соответствующие положения ПДД РФ не могли послужить результаты глубокого изучения международной нормативной правовой основы дорожного движения или зарубежного опыта.

В качестве одного из аргументов был приведен факт, имевший место лет 20 назад: на заседаниях Рабочей группы по безопасности дорожного движения (ныне – Всемирный форум по безопасности дорожного движения), образованной Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, несколько раз обсуждалось и в итоге было отвергнуто предложение представителей Германии об использовании знака D,3 «Обязательное круговое движение» в качестве знака приоритета транспортных средств, движущихся по перекрестку с круговым движением.

Показательным был и современный факт: вскоре после принятия рассматриваемого постановления в Верховный Суд Российской Федерации было подано административное исковое заявление о признании недействующим п. 13.11(1) ПДД РФ в связи с тем, что оспариваемые положения данного нормативного правового акта противоречат международным нормам.

По результатам рассмотрения указанного заявления принято Решение Верховного Суда Российской Федерации от 28 февраля 2018 г. № АКПИ17-1122 «Об отказе в признании недействующим пункта 13.11(1) Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090» [5].

Необходимо отметить, что в мотивировочной части данного Решения не обращено внимание на то, что описанные положения, включенные в п. 13.11(1) ПДД РФ, имеют принципиальное смысловое отличие от ранее рассмотренных норм Конвенции о дорожном движении и Приложения 1 к Конвенции о дорожных знаках и сигналах.

Однако проблема обусловлена не только содержанием конвенционных норм, многие из которых носят общий характер и объективно требуют конкретизации в национальных нормативно-правовых актах.

Парадоксальность возникшей ситуации заключается в следующем: как уже было указано, в настоящее время основное правило определения приоритета при проезде перекрестка равнозначных дорог с круговым движением (п. 13.11(1) ПДД РФ) противоречит общему правилу определения приоритета при проезде перекрестков равнозначных дорог (абзац первый

п. 13.11 ПДД РФ), что вызывает недоумение с учетом отсутствия объективных причин для такого нововведения.

Во-вторых, внесенные изменения привели к возникновению правового пробела в части, касающейся возможности предусмотреть исключение из нового основного правила путем применения знаков приоритета.

Имелась в виду установка, например, знака 2.1 «Главная дорога» перед перекрестком с круговым движением, а знака 2.4 «Уступите дорогу» – на самом перекрестке перед въездом на него для того, чтобы обеспечить соблюдение водителями транспортных средств, движущихся по такому перекрестку, преимущества въезжающих на него транспортных средств.

В упомянутой публикации было предложено уточнить редакцию п. 13.11(1) ПДД РФ, дополнив его упоминанием о возможном использовании конкретных знаков приоритета (по аналогии с редакцией признанного утратившим силу абзаца третьего п. 13.9 ПДД РФ) или хотя бы оговорив, что введенное новое правило относится к организации проезда соответствующих перекрестков при отсутствии знаков приоритета.

Одновременно было подчеркнуто, что при этом концептуальное различие между соответствующими положениями ПДД РФ и нормами Конвенции о дорожном движении, а также Приложения 1 к Конвенции о дорожных знаках и сигналах все равно останутся прежними.

С 1 марта 2023 года вступило в силу постановление Правительства Российской Федерации от 6 октября 2022 г. № 1769, в котором содержится новая редакция п. 13.11(1) ПДД РФ.

Теперь при въезде по дороге, не являющейся главной, на перекресток, на котором организовано круговое движение и который обозначен знаком 4.3, водитель транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по такому перекрестку.

Осмысливая данную юридическую новеллу, следует оценить в качестве положительного результата устранение указанного выше пробела, поскольку из приведенного текста однозначно вытекает, что в случае въезда на перекресток с круговым движением по дороге, являющейся главной, водитель транспортного средства имеет преимущество перед транспортными средствами, движущимися по данному перекрестку.

В то же время из недостаткам новой редакции п. 13.11(1) ПДД РФ, по нашему мнению, относится формулировка, включающая отрицание: «по дороге, не являющейся главной». Для понимания приведенного положения нужны не слишком сложные умозаключения, что, тем не менее может затруднить восприятие его водителями транспортных средств.

Полагаем, что идея заключалась в том, чтобы сформулировать правило проезда двух разновидностей перекрестков, на которых организовано круговое движение: 1) перекрестка равнозначных дорог; 2) перекрестка неравнозначных дорог, когда въезд на перекресток осуществляется по второстепенной дороге.

Целесообразность одновременно иметь в виду вторую разновидность перекрестков, на наш взгляд, вызывает определенные сомнения с учетом того, что п. 13.11 ПДД РФ посвящен проезду перекрестков равнозначных дорог.

Одновременно нельзя не отметить отсутствие конкретных описаний, имевших место в абзаце третьем п. 13.9 ПДД РФ, которые касались применения соответствующих знаков приоритета.

Возможно, это объясняет появление материалов СМИ, в которых отмечалось, что водителей ожидают юридические споры по следующим вопросам: был ли перед перекрестком с круговым движением знак с указанием главной дороги; был ли такой знак на самом круге; как действовать при отсутствии соответствующих знаков.

Со ссылкой на юриста Е. Соловьеву было выказано мнение о том, что если на круговом перекрестке нет знаков приоритета, то у водителя отсутствует закреплённая правовая обязанность уступать тем, кто въезжает на этот перекресток, так как невозможно определить, происходит указанный въезд по главной или по неглавной дороге [6].

Согласие с позицией Е. Соловьевой выразил П. Шкуматов, одновременно заявивший, что вместо решения проблемы «возникли новые коллизии и потенциальный конфликт транспортных потоков» [7].

По нашему мнению, в рассматриваемом случае новых коллизий не возникло, поскольку основное правило определения преимущества при проезде равнозначных перекрестков, на которых организовано круговое движение, являющееся диаметрально противоположным по отношению к общему правилу проезда равнозначных перекрестков, не изменилось.

Несмотря на неудачную новую редакцию п. 13.11(1) ПДД РФ, которая, как было отмечено выше, способна осложнить понимание водителями транспортных средств соответствующих правил проезда, появилась возможность руководствоваться на практике предусмотренным исключением из основного правила, используя соответствующие знаки приоритета.

Следовательно, при наличии знака с указанием главной дороги перед перекрестком с круговым движением установка знака 2.4 (или знака 2.5) на самом перекрестке перед соответствующим въездом на него необходима.

Установка знаков с указанием главной дороги на самом перекрестке с круговым движением перед въездами на него по «не главным» дорогам не требуется, поскольку этот приоритет предусмотрен в п. 13.11(1) ПДД РФ.

Тем не менее нынешняя ситуация продолжает вызывать озабоченность по причине того, что по-прежнему существуют принципиальные отличия соответствующих положений ПДД РФ от норм Конвенции о дорожном движении, а также Приложения 1 к Конвенции о дорожных знаках и сигналах.

Напомним, что нормативные установления данных международных нормативных правовых актов служат основой для организации и осуществления дорожного движения во всех странах, являющихся ее Договаривающимися сторонами, включая Российскую Федерацию.

На основании изложенного представляется необходимым подтвердить неизменность своей позиции, заключающейся в том, что наилучшим разрешением возникшей проблемной ситуации было бы возвращение к прежней редакции п. 13.9 (включая абзац третий) и п. 13.11 ПДД РФ с одновременным признанием утратившим силу п. 13.11(1) ПДД РФ.

Применительно к такому возвращению нужно обратить внимание на одно обстоятельство, имеющее отношение к рассмотренной ранее норме, которая включена в описание предназначения знака D,3 в Приложении 1 к Конвенции о дорожных знаках и сигналах.

В ст. 10 «Знаки преимущественного права проезда» Конвенции о дорожных знаках и сигналах и в разделе В «Знаки преимущественного права про-

езда» Приложения 1 к данной Конвенции соответствующие знаки перечислены в следующей последовательности: В,1 «Пересечение с главной дорогой»; В,2 «Проезд без остановки запрещен»; В,3 «Главная дорога».

В соответствии с п. 7 ст. 10 Конвенции о дорожных знаках и сигналах знак В,3 «применяется для указания пользователям дороги, что на пересечениях этой главной дороги с другими дорогами водители транспортных средств, движущихся по этим другим дорогам или выезжающих с них, обязаны уступать дорогу транспортным средствам, движущимся по главной дороге».

Видимо, с учетом того, что знак В,3 всегда устанавливается на главной дороге перед ее пересечениями с другими дорогами, при описании предназначения знака D,3 в части, касающейся его сочетания со знаком В,1 (или со знаком В,2), не упоминается об одновременной установке знака В,3 на самом перекрестке с круговым движением.

В разделе 2 «Знаки приоритета» Приложения 1 к ПДД РФ соответствующие дорожные знаки расположены в иной последовательности: 2.1 «Главная дорога»; 2.3.1 «Пересечение со второстепенной дорогой»; 2.3.2 - 2.3.7 «Примыкание второстепенной дороги»; 2.4 «Уступите дорогу»; 2.5 «Движение без остановки запрещено».

Следовательно, внимание акцентировано на дорожных знаках, указывающих на наличие у водителей транспортных средств, движущихся по главной дороге, преимущественного права проезда перекрестка по отношению к транспортным средствам, движущимся по второстепенной дороге.

Согласно ГОСТ Р 52289-2019 [8] знак 2.1, который устанавливают в начале участка дороги с преимущественным правом проезда нерегулируемых перекрестков, в населенных пунктах устанавливается перед каждым перекрестком на главной дороге (п. 5.3.2).

Что касается знаков 2.3.1 - 2.3.7, то они устанавливаются вне населенных пунктов перед всеми перекрестками на дорогах, обозначенными знаком 2.1 (п. 5.3.4).

Кроме того, данные знаки совместно со знаками 2.4 или 2.5 применяются для обозначения отдельных перекрестков вне населенных пунктов, на которых необходимо установить очередность проезда, отличную от очередности проезда перекрестка равнозначных дорог (п. 5.3.5).

Соответственно знаки 2.4 и 2.5 указывают на наличие обязанности водителей транспортных средств, движущихся по второстепенной дороге, обеспечить реализацию водителями транспортных средств, движущихся по главной дороге, своего преимущественного права проезда перекрестков.

Таким образом, перечисленные дорожные знаки гармонично сочетаются друг с другом в процессе организации дорожного движения на улично-дорожной сети в соответствии с положениями ПДД РФ [9].

В связи с этим следует отметить, что в случае признания утратившим силу п. 13.11(1) ПДД РФ и возвращения содержания утратившего силу абзаца третьего п. 13.9 ПДД РФ (имеется в виду сочетание знака 4.3 со знаком 2.4 или знаком 2.5, установленных перед перекрестком с круговым движением) целесообразно дополнить данный абзац положением, предусматривающим установку знака с указанием главной дороги на самом перекрестке с круговым движением перед въездом на него со второстепенной дороги.

В заключение укажем, что описанная в настоящей статье ситуация, когда в процессе правового ре-

гулирования дорожного движения воспроизводятся нормы, содержащиеся в основополагающих международных нормативных правовых актах, а впоследствии по каким-либо причинам принимаются положения противоположного характера, к сожалению, не является чем-то уникальным.

В качестве примера можно привести правовое регулирование обгона, причем это касается как СССР, так и Российской Федерации, что вызывает обоснованное недоумение [10, 11].

По нашему убеждению, подобная практика правового регулирования объективно затрудняет понимание водителями транспортных средств (и другими участниками дорожного движения) правильности осуществляемых ими действий (применительно к проезду перекрестков с круговым движением об этом свидетельствуют приведенные материалы СМИ) и препятствует формированию адекватных поведенческих стереотипов в соответствующих дорожных ситуациях.

Список источников

1. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 29.05.2023).
2. Конвенция о дорожном движении 1968 г. (заключена в г. Вене 8 ноября 1968 г.) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 29.05.2023).
3. Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года (заключена в г. Вене 8 ноября 1968 г.) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 29.05.2023).
4. Якимов А.Ю. Некоторые недостатки нормативной правовой основы организации и осуществления дорожного движения и предложения по совершенствованию правового регулирования указанной деятельности // Административное право и процесс. 2018. № 6. С. 11–12.
5. Решение Верховного Суда РФ от 28 февраля 2018 г. № АКПИ17-1122 «Об отказе в признании недействующим пункта 13.11(1) Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 29.05.2023).
6. Баршев В. Пропащие знаки // Российская газета. № 42(8987). 28.02.2023.
7. Буранов И. Правила пошли по кругу // Коммерсантъ. № 35(7480). 01.03.2023.
8. ГОСТ Р 52289-2019. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств (утв. Приказом Росстандарта от 20.12.2019 № 1425-ст) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 29.05.2023).
9. Митрошин Д.В., Якимов А.Ю. Правовое регулирование реализации приоритетов в дорожном движении // Административное право и процесс. 2022. № 11. С. 45–52.
10. Якимов А.Ю. Правовое регулирование обгона в СССР (определение, содержание и условия выполнения маневра) // Современная наука. 2021. № 3. С. 82–91.
11. Якимов А.Ю. Правовое регулирование обгона в Российской Федерации (определение, содержание и условия выполнения маневра) // Современная наука. 2021. № 4. С. 7–15.

References

1. Decree of the Council of Ministers – the Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On

ОПТИМИЗАЦИЯ ПОЛОЖЕНИЙ ПУНКТА 6.14 ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ С УЧЕТОМ ЭКСПЕРТНОЙ И ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ

Владимир Иванович Майоров

Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России
1955715@rambler.ru

Аннотация. Определяются пути решения проблемы правового регулирования движения при запрещающем сигнале светофора или регулировщика. На основе анализа экспертной и правоприменительной практики формулированы предложения, призванные повысить уровень безопасности дорожного движения и эффективность принятия соответствующих решений компетентными органами.

Ключевые слова: правила дорожного движения, водитель, запрещающий сигнал светофора или регулировщика, экстренное торможение, служебное торможение, безопасность дорожного движения

Для цитирования: Майоров В.И. Оптимизация положений пункта 6.14 Правил дорожного движения Российской Федерации с учетом экспертной и правоприменительной практики // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1. С. 20–22.

Original article

OPTIMIZATION OF THE PROVISIONS OF PARAGRAPH 6.14 OF THE TRAFFIC RULES OF THE RUSSIAN FEDERATION TAKING INTO ACCOUNT EXPERT AND LAW ENFORCEMENT PRACTICE

Vladimir I. Mayorov

Tyumen Institute for Advanced Training of Employees of the Ministry of Internal Affairs of Russia

1955715@rambler.ru

Abstract. The ways of solving the problem of legal regulation of traffic with a forbidding signal of a traffic light or a traffic controller are determined. Based on the analysis of expert and law enforcement practice, proposals are formulated to improve the level of road safety and the effectiveness of appropriate decision-making by competent authorities.

Keywords: traffic rules, driver, prohibiting traffic light or traffic controller signal, emergency braking, service braking, road safety

For citation: Mayorov V.I. Optimization of the provisions of paragraph 6.14 of the Traffic Rules of the Russian Federation, taking into account expert and law enforcement practice // Road Safety. 2023. № 1. P. 20–22.

Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика является одним из грубейших нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации [1] (далее – ПДД РФ или Правила), поскольку подобное противоправное деяние нередко приводит к совершению дорожно-транспортных происшествий с самыми тяжкими последствиями.

Однако, к сожалению, нормы ст. 12.12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [2] (далее – КоАП РФ) не могут служить подтверждением этой достаточно очевидной истины, так как лишь повторное совершение подобного нарушения, предусмотренного в ч. 1 данной статьи, влечет наложение штрафа в размере 5 тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от 4 до 6 месяцев (ч. 3 ст. 12.12 КоАП РФ).

Запрещающие движение сигналы, подаваемые жестами рук регулировщика, определены в п. 6.10 ПДД РФ, а к запрещающим движение сигналам светофора относятся КРАСНЫЙ СИГНАЛ и ЖЕЛТЫЙ СИГНАЛ (п. 6.2 ПДД РФ).

При этом ЖЕЛТЫЙ СИГНАЛ не только запрещает движение, кроме случаев, предусмотренных п. 6.14 ПДД РФ, но и предупреждает о предстоящей смене сигналов (кроме того, сочетание красного

и желтого сигналов запрещает движение и информирует о предстоящем включении зеленого сигнала).

Остающийся на протяжении десятилетий неизменным п. 6.14 ПДД РФ в настоящее время вызывает немало споров как среди лиц, осуществляющих правоприменительную деятельность [3], так и среди экспертов.

Показательно, что указанная проблема нашла отражение в средствах массовой информации, о чем свидетельствует статья В. Баршева, посвященная соответствующей судебной практике [4].

Проанализируем содержание первого абзаца данного пункта, которое представляет собой следующее положение: «Водителям, которые при включении желтого сигнала или поднятии регулировщиком руки вверх не могут остановиться, не прибегая к экстренному торможению в местах, определяемых пунктом 6.13 Правил, разрешается дальнейшее движение.».

Соответственно в п. 6.13 ПДД РФ определены места остановки транспортных средств при запрещающем сигнале светофора или регулировщика.

Водители должны остановиться перед стоп-линией (знаком 6.16), а при ее отсутствии на перекрестке в следующих местах:

перед пересекаемой проезжей частью (с учетом п. 13.7 ПДД РФ), не создавая помех пешеходам;

перед железнодорожным переездом – в соответствии с п. 15.4 ПДД РФ;

в других местах – перед светофором или регулировщиком, не создавая помех транспортным средствам и пешеходам, движение которых разрешено.

На наш взгляд, одной из основных проблем является использование термина «экстренное торможение», характеризующего интенсивность уменьшения скорости транспортного средства при остановке в момент смены разрешающего сигнала светофора на запрещающий.

К сожалению, в перечне основных понятий и терминов (п. 1.2 ПДД РФ) до настоящего времени отсутствует определение данного термина, имеющего важное значение.

Это обусловлено следующим обстоятельством: если при снижении скорости не следует прибегать к экстренному торможению, то нужно четко понимать, каким образом следует действовать, чтобы соблюдать данное условие.

К сожалению, ни в методической экспертной литературе, ни в иной научной юридической или технической литературе данный вопрос так и не разрешен.

Отсутствие соответствующих разъяснений привело к тому, что в последнее время начала создаваться судебная практика, суть которой сводится к следующему.

В связи с тем, что подавляющее большинство перекрестков оборудованы светофорной сигнализацией, работающей с обратным отсчетом времени либо в режиме зеленого мигающего сигнала перед включением желтого сигнала, и, тем самым, оповещающей водителя транспортного средства о предстоящей смене разрешающего сигнала на запрещающий, он должен принимать меры к уменьшению скорости не в момент включения запрещающего желтого сигнала, а заранее – в момент включения зеленого мигающего сигнала.

Данный подход, реализованный в конкретных решениях о привлечении водителя к ответственности, в ряде случаев может противоречить содержанию первого абзаца п. 6.14 ПДД РФ, регламентирующему действия водителя при включении запрещающего сигнала.

Дело в том, что согласно требованиям п. 6.2 ПДД РФ «ЗЕЛЕНЫЙ МИГАЮЩИЙ СИГНАЛ» разрешает движение и информирует, что время его действия истекает и вскоре будет включен запрещающий сигнал (для информирования водителей о времени в секундах, остающемся до конца горения зеленого сигнала, могут применяться цифровые табло).

Иными словами, зеленый мигающий сигнал относится к категории разрешающих сигналов и не вводит каких-либо ограничений для водителя, лишь информируя его об истечении времени включения разрешающего сигнала.

Тем не менее, такая практика уже существует и наказание для водителя наступает при пересечении стоп-линии при включении желтого сигнала светофора.

Другим обоснованием подобного подхода является отсылка к требованиям п. 10.1 ПДД РФ, содержащего следующее положение: «Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил».

Применительно к положениям первого абзаца п. 6.14 Правил на основании данного положения делается вывод о том, что к моменту включения запрещающего желтого сигнала водитель транспортного

средства должен уменьшить скорость до такой величины, чтобы иметь возможность при любых условиях остановиться до стоп-линии к моменту включения запрещающего сигнала.

Опираясь на подобную логику, недобросовестные лица, осуществляющие правоприменительную деятельность, в некоторых случаях обвиняют водителя в том, что он неверно выбрал скорость в случае совершения дорожно-транспортного происшествия.

По нашему мнению, также неправомерно определять наличие технической возможности водителя транспортного средства остановиться в местах, указанных в п. 6.13 ПДД РФ, при применении экстренного торможения, поскольку это прямо противоречит положениям первого абзаца п. 6.14 ПДД РФ, определяющих интенсивность уменьшения скорости путем указания на отсутствие необходимости прибегать к экстренному торможению.

Целью настоящей публикации является определение путей решения проблемы правового регулирования движения при запрещающем сигнале светофора или регулировщика.

На основании изложенного полагаем, что ответ на вопрос о правомерности выезда транспортного средства за пределы мест остановки, установленные в п. 6.13 ПДД РФ, может быть дан в альтернативной форме.

Иными словами, в случае признания следователем или судом величины снижения скорости транспортного средства, подпадающей под категорию «не прибегая к экстренному торможению», выезд за данную «границу» следует признавать правомерным, а водителя – пользующимся приоритетным правом на движение через перекресток.

И, наоборот, в случае непризнания следователем или судом величины снижения скорости транспортного средства, подпадающей под категорию «не прибегая к экстренному торможению», выезд за указанную границу следует признавать неправомерным, а водителя – не пользующимся приоритетным правом движения через перекресток.

С учетом изложенного предлагается внести в положения п. 6.14 ПДД РФ определенные изменения. Для наглядности вновь процитируем действующую норму, содержащуюся в первом абзаце данного пункта:

«Водителям, которые при включении желтого сигнала светофора или поднятии регулировщиком руки вверх не могут остановиться, не прибегая к экстренному торможению в местах, определяемых пунктом 6.13 Правил, разрешается дальнейшее движение.».

Теперь приведем предлагаемую формулировку:

«Водителям, которые при включении желтого сигнала светофора, не имеющего фазы зеленого мигающего сигнала, или поднятии регулировщиком руки вверх не могут остановиться, не прибегая к экстренному торможению, в местах, определяемых пунктом 6.13 Правил, разрешается дальнейшее движение.».

Водителям, которые при включении мигающего зеленого сигнала не могут остановиться, используя служебное торможение, в местах, определяемых пунктом 6.13 Правил, разрешается дальнейшее движение.».

Для единообразного толкования и применения указанных норм участниками дорожного движения, а также компетентными органами потребуются внесение изменений в терминологический аппарат Правил, содержащийся в п. 1.2, путем включения

в него терминов «экстренное торможение» и «служебное торможение».

Под служебным торможением традиционно понимается уменьшение скорости движения до нужной величины или до полной остановки, при котором тормозные силы на колесах автомобиля не достигают максимально возможного значения по сцеплению с покрытием.

В свою очередь, с учетом сформулированных предложений необходимо принять во внимание тот факт, что с технической точки зрения для остановки грузового автомобиля со скорости 60 км/ч необходимо время продолжительностью не менее 5 секунд. Именно такой должна быть продолжительность работы мигающего зеленого сигнала светофора до момента включения запрещающего желтого.

С учетом изложенного представляется целесообразным внести изменения в ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

В действующей редакции п. 7.5.3 указанного национального стандарта содержится текст следующего содержания: «Режим работы светофорной сигнализации с использованием светофоров Т.1, Т.3 (любых исполнений и вариантов конструкции), Т.2 и Т.8 (любых вариантов конструкции), а также Т.9 может предусматривать мигание зеленого сигнала в течение трех 3 секунд непосредственно перед его выключением с частотой одно мигание в секунду (допускается отклонение от указанной частоты $\pm 10\%$), для светофоров П.1 и П.2 любых вариантов конструкции, а также дополнительных секций светофоров Т.1 и Т.3 такой режим является обязательным» [6].

Учитывая тот факт, что мигание зеленого сигнала светофора в течение 3 секунд может предусматриваться, предлагается данную продолжительность мигания увеличить, как было указано ранее, до 5 секунд, что позволит транспортным средствам всех видов при наличии необходимого запаса расстояния по ходу движения остановиться в местах, предусмотренных в п. 6.13 ПДД РФ, а водителям применять при включении мигающего сигнала служебное торможение во всем диапазоне допустимых стандартом состояний покрытий с коэффициентом сцепления не менее 0,4.

Таким образом, наличие в экспертной, методической и научной литературе данных о величине уменьшения скорости транспортных средств в случае применения служебного торможения позволит при включении мигающего зеленого сигнала в течение 5 секунд останавливаться в местах, предусмотренных в п. 6.13 ПДД РФ, транспортным средствам всех видов на по-

крытиях, имеющих состояние, допустимое по условиям соответствующих нормативно-технических актов.

Таким образом, по нашему убеждению, сформулированные предложения позволят внести определенный вклад в решение проблемы оптимизации правового регулирования движения при запрещающем сигнале светофора или регулировщика и, тем самым, будут способствовать повышению безопасности дорожного движения.

Список источников

1. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 13.05.2023).
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 13.05.2023).
3. Городокин В.А., Альметова З.В., Шепелева Е.В. Методика расчета и установления приоритета при проезде регулируемого перекрестка в интервале смены разрешающего сигнала светофора на запрещающий // Вестник Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии. 2016. № 5(51). С. 68–76.
4. Баршев В. Желтый цвет – дороги нет // Российская газета. № 26(8979) (дата обращения: 07.02.2023).
5. ГОСТ Р 52289-2019. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств (утв. Приказом Росстандарта от 20.12.2019 № 1425-ст) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 13.05.2023).

References

1. Decree of the Council of Ministers – the Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On the rules of the road» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 13.05.2023).
2. Code of the Russian Federation on Administrative Offenses dated 30.12.2001 № 195-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 13.05.2023).
3. Gorodokin V.A., Almetova Z.V., Shepeleva E.V. The method of calculating and establishing priority when passing a regulated intersection in the interval of changing the permissive signal of a traffic light to a prohibitive one // Bulletin of the Siberian State Automobile and Road Academy. 2016. № 5(51). P. 68–76.
4. Barshev V. Yellow color – no road // Rossiyskaya gazeta. № 26(8979) (date of access: 07.02.2023).
5. GGOST R 52289-2019. National standard of the Russian Federation. Technical means of organizing traffic. Rules for the use of road signs, markings, traffic lights, road barriers and guides (approved by Rosstandart's Order dated 20.12.2019 № 1425-st) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 13.05.2023).

Информация об авторе

В.И. Майоров – доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры административной деятельности органов внутренних дел Тюменского института повышения квалификации сотрудников Министерства внутренних дел Российской Федерации

Контакты: ул. Амурская, д. 75, Тюмень, Россия, 625049

Information about the author

V.I. Mayorov – Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Professor department of administrative activities of the internal affairs bodies of Tyumen Institute for Advanced Training of Employees of the Ministry of Internal Affairs of Russia

Contacts: ul. Amurskaya, d. 75, Tyumen, Russia, 625049

Статья поступила в редакцию 29.05.2023; одобрена после рецензирования 02.06.2023; принята к публикации 09.06.2023.

The article was submitted 29.05.2023; approved after reviewing 02.06.2023; accepted for publication 09.06.2023.

ПРОБЛЕМЫ, ВОЗНИКАЮЩИЕ ПРИ ПРИВЛЕЧЕНИИ К АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЛИЦ, ИСПОЛЬЗУЮЩИХ СРЕДСТВА ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

Александр Игоревич Быков

УГИБДД ГУ МВД России по г. Москве

bykoviaz@yandex.ru

Аннотация. В статье рассматриваются основные проблемы, возникающие при привлечении к административной ответственности лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности, которые допустили нарушения Правил дорожного движения, повлекшие дорожно-транспортные происшествия, в результате которых причинен вред здоровью людей. На основании проведенного правового анализа формулируются предложения по совершенствованию правового регулирования административной ответственности за отдельные правонарушения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, административная ответственность, административное правонарушение, средства индивидуальной мобильности, привлечение к административной ответственности, Правила дорожного движения, правовое регулирование

Для цитирования: Быков А.И. Проблемы, возникающие при привлечении к административной ответственности лиц, использующих средства индивидуальной мобильности // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 23–26.

Original article

PROBLEMS ARISING FROM THE IMPOSITION OF ADMINISTRATIVE LIABILITY ON USERS OF PERSONAL MOBILITY DEVICES

Alexander I. Bykov

Department of the State Inspection of Traffic Safety of the Chief Direction of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation for Moscow

bykoviaz@yandex.ru

Abstract. The article presents the main problems arising in imposing administrative liability on users of personal mobility devices, who have committed traffic violations, caused traffic accidents that resulted in harm to human health. Based on the conducted legal analysis, proposals are formulated to improve the legal regulation of administrative responsibility for individual offenses.

Keywords: road safety, law enforcement, administrative violation, personal mobility devices, imposition of administrative sanctions, Highway Code, legal regulation

For citation: Bykov A.I. Problems that arise when bringing to administrative responsibility persons using means of individual mobility // Road Safety. 2023. № 2. P. 23–26.

В последнее время в России очень активно распространяются такие средства передвижения, как электрические самокаты, моноколеса и иные подобные средства, которые совсем недавно нашли отражение в Правилах дорожного движения, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 [1] (далее – ПДД РФ).

В марте текущего года вступили в действие внесенные в ПДД РФ изменения, в том числе содержащие определение понятия «Средство индивидуальной мобильности» (далее – СИМ).

Под СИМ понимается транспортное средство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей) (электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и др.) (п. 1.2 ПДД РФ).

Проблемы, связанные с новой редакцией соответствующих положений ПДД РФ, которые касаются определения СИМ и установления их правового статуса, были освещены в статье, включенной в предыдущий номер журнала «Безопасность дорожного движения» [2].

Следует указать на то, что популяризация индивидуальных средств передвижения началась в начале 2000-х годов, и в настоящее время они становятся все более востребованными во многих странах мира, включая США, Европу и Японию, не является исключением и Россия [3], поэтому настоящая публикация посвящена проблемам, которые возникают при привлечении к административной ответственности лиц, управляющих СИМ.

Данный фактор обусловлен следующим важным обстоятельством: в сознании людей произошло понимание того, что использование подобных средств может быть более безопасным, удобным и экологичным, чем поездки на общественном транспорте или автомобиле.

Дополнительной мотивацией использования СИМ порой выступают предоставляемые государством или муниципалитетом налоговые льготы и иные стимулы.

Электросамокат представляет собой самокат, на котором установлены аккумулятор и электродвигатель (электродвигатели), приводящий его в движение.

Согласно положениям нормативных правовых актов СИМ не являются механическими транспортными средствами. Соответственно, отсутствует необ-

ходимость проходить специализированное обучение, сдавать экзамены и получать водительское удостоверение для того, чтобы научиться ими управлять, их не нужно регистрировать в государственных органах.

Это вытекает из содержания примечания к ст. 12.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [4] (далее – КоАП РФ), Приложения № 1 к техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» [5], п. 1 ст. 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [6].

С учетом «взрывного» роста парка как прокатных («шеринговых»), так и личных электросамокатов остро стоит вопрос профилактики нарушений ПДД РФ, совершаемых лицами, использующими данные средства передвижения.

Особенно это касается крупных городов. Так, только в г. Москве насчитывается примерно 63 тысячи прокатных самокатов, на которых ежедневно совершается от 250 до 320 тысяч поездок.

Существующий порядок привлечения лиц, управляющих СИМ (в том числе несовершеннолетних лиц либо их законных представителей), к административной ответственности за нарушение ПДД РФ в целом не вызывает у правоприменителей больших затруднений.

В то же время практика привлечения к административной ответственности лиц, использующих СИМ, за нарушение ПДД РФ, приведшее к дорожно-транспортному происшествию (далее – ДТП), в результате которого причинен вред здоровью человека, только нарабатывается.

Тенденцию к увеличению использования СИМ в нашей стране, безусловно, нельзя оставлять без внимания, так как эксплуатация данных средств передвижения оказывает существенное влияние на окружающую социальную среду, что свидетельствует о необходимости нормативного правового регулирования определенной деятельности, что обусловлено рядом факторов [7].

Во-первых, это может положительно отразиться на изменении экологической ситуации в городах и регионах, где будут использоваться указанные средства передвижения.

Во-вторых, это может повлиять на развитие инфраструктуры зарядных станций для подобных средств (а также электромобилей) и других компонентов системы зарядки.

В-третьих, это может существенно увеличить долю людей, их использующих и, соответственно, повысить уровень дорожного травматизма, что, в свою очередь, актуализирует вопрос об усилении ответственности данных пользователей СИМ.

Для решения этих проблем необходимо разработать соответствующие законодательные акты, которые будут дополнительно регулировать использование СИМ (и транспорта, оснащенного электрическими двигателями), а также принять меры, направленные на соблюдение правил безопасности при использовании СИМ.

Изучая общественные отношения, связанные с использованием СИМ, Д.В. Ирошников пришел к выводу о том, что жителям мегаполисов доставляет большое неудобство движение водителей на СИМ по тротуарам, которое ставит под сомнение безопасность пешеходов, так как велика вероятность наезда на них и причинения телесных повреждений [8].

Для установления степени тяжести вреда здоровью, причиненного пострадавшим в результате ДТП, должностные лица Госавтоинспекции МВД России проводят административные расследования в рамках производства по делам об административных правонарушениях, предусмотренных в ст. 12.24 и ч. 2 ст. 12.30 КоАП РФ, в ходе которых в случае необходимости назначаются судебно-медицинские экспертизы (далее – СМЭ).

Соответственно, проведение проверочных действий по обстоятельствам, повлекшим по неосторожности причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, но не относящимся к ДТП, не относится к компетенции должностных лиц Госавтоинспекции МВД России и оформляется уполномоченными сотрудниками территориального подразделения ОМВД России.

Назначение СМЭ вне производства по делу об административном правонарушении не регламентировано действующим законодательством Российской Федерации.

При этом согласно п. 19 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 года № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 КоАП РФ» субъектом правонарушений, предусмотренных ст. 12.24 КоАП РФ, является водитель транспортного средства [9].

Если нарушение ПДД РФ, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, было допущено пешеходом или иным участником дорожного движения (за исключением водителя транспортного средства), действия указанных лиц квалифицируются по ч. 2 ст. 12.30 КоАП РФ.

Постоянное расширение рассматриваемых разновидностей индивидуальных средств передвижения приводит к образованию пробелов в правовом регулировании их участия в процессе дорожного движения, что обуславливает необходимость противодействия возникающим угрозам безопасности дорожного движения вследствие использования СИМ [10].

Указанные обстоятельства свидетельствуют об актуальности решения задачи совершенствования административной ответственности за правонарушения в рассматриваемой области, которая стоит перед административно-правовой наукой [11].

В соответствии с ч. 1 ст. 2.3 КоАП РФ административной ответственности подлежит лицо, достигшее к моменту совершения административного правонарушения возраста 16 лет.

В случае совершения ДТП с участием лица в возрасте от 16 до 18 лет, действия которого повлекли причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью человека, выносится определение о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования (ч. 1 и 2 ст. 28.7 КоАП РФ), после чего осуществляется комплекс необходимых процессуальных действий.

Следует иметь в виду, что согласно ч. 2 ст. 2.3 КоАП РФ с учетом конкретных обстоятельств дела и данных о лице в возрасте от 16 до 18 лет, совершившем административное правонарушение, комиссией по делам несовершеннолетних и защите их прав указанное лицо может быть освобождено от административной ответственности с применением к нему меры воздействия, предусмотренной федеральным законодательством о защите прав несовершеннолетних.

Не случайно в ч. 2 ст. 23.2 КоАП РФ предусмотрено, что дела об административных правонарушениях в области дорожного движения рассматриваются комиссиями по делам несовершеннолетних и защите их прав в случаях, если орган или должностное лицо, к которым поступило дело о таком административном правонарушении, передает его на рассмотрение указанной комиссии.

При этом в п. 1 ч. 2 ст. 29.9 КоАП РФ установлено, что по результатам рассмотрения дела об административном правонарушении выносятся определение о передаче дела субъекту административной юрисдикции, уполномоченному применять иные меры воздействия в соответствии с законодательством Российской Федерации.

В случае совершения ДТП с участием несовершеннолетнего в возрасте до 16 лет, управлявшего электросамокатом или иным СИМ, в результате которого причинен легкий или средней тяжести вред здоровью людей, к административной ответственности возможно привлечь только его родителей, причем по ст. 5.35 КоАП РФ «Неисполнение родителями или иными законными представителями несовершеннолетних обязанностей по содержанию и воспитанию несовершеннолетних».

Одной из проблем практики применения норм КоАП РФ в отношении пользователей СИМ являются и другие особенности их статуса в качестве субъектов административной ответственности.

В частности, на лицо, управляющее СИМ, исходя из содержания примечания к ст. 12.1. КоАП РФ, не распространяется обязанность оставаться на месте ДТП, за невыполнение которой предусмотрена ответственность в ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ.

Сложившаяся ситуация объективно затрудняет установление обстоятельств ДТП, в которых получили телесные повреждения иные участники.

Следовательно, в настоящее время появилась необходимость устранения возникшего пробела правового регулирования в части, касающейся установления адекватной административной ответственности лиц, использовавших СИМ, по вине которых произошло ДТП, а также в случае, если они покинули место ДТП.

Таким образом, активное участие пользователей СИМ в дорожном движении порождает ряд проблем, которые необходимо решать на законодательном уровне, для того чтобы обеспечить соблюдение законных прав и интересов всех участников дорожного движения.

Список источников

1. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.05.2023).
2. Якимов А.Ю. Анализ определений понятий и терминов, касающихся различных субъектов и объектов, которые участвуют в дорожном движении // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1. С. 24–26.
3. Илькевич С.В. Источники формирования конкурентных преимуществ сервисов проката электросамокатов // Стратегические решения и риск-менеджмент. 2019. Т. 10. № 3. С. 238–251.
4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.05.2023).

5. Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств (с изм. и доп., вступ. в силу с 20.05.2023) (утвержден решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877 (ред. от 21.04.2023) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.05.2023).

6. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 01.06.2023).

7. Калужный Ю.Н. Современные проблемы законодательного регулирования использования отдельных видов электротранспорта // NB: Административное право и практика администрирования. 2019. № 5. С. 27–33.

8. Ирошников Д.В. Правовые проблемы обеспечения безопасности личности на транспорте в условиях использования индивидуального электротранспорта // Правовое государство: теория и практика. 2019. № 4(58). С. 40–50.

9. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.05.2023).

10. Калужный Ю.Н. Обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации: концептуальные организационно-правовые основы: дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2021. С. 338.

11. Майоров В.И. Проблема совершенствования административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права: сборник статей по материалам международной научно-практической конференции, посвященной памяти доктора юридических наук, профессора, Заслуженного деятеля науки Российской Федерации, заслуженного юриста Российской Федерации Аврутина Юрия Ефремовича в связи с 75-летием со дня рождения. СПб.: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2022. С. 416–425.

References

1. Decree of the Council of Ministers – the Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On the rules of the road» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 30.05.2023).
2. Yakimov A.Yu. Analysis of definitions of concepts and terms concerning various subjects and objects that participate in road traffic // Road Safety. 2023. № 1. P. 24–26.
3. Ilkevich S.V. Sources of formation of competitive advantages of electric scooter rental services // Strategic decisions and risk management. 2019. V. 10. № 3. P. 238–251.
4. Code of the Russian Federation on Administrative Offenses dated 30.12.2001 № 195-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 30.05.2023).
5. Technical regulation of the Customs Union TR TS 018/2011 «On the safety of wheeled vehicles (as amended and supplemented, effective from 20.05.2023) (approved by the decision of the Customs Union Commission of 09.12.2011 № 877 (as amended on 21.04.2023) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 30.05.2023).
6. Federal Law dated 10.12.1995 № 196-FZ «On road safety» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 01.06.2023).
7. Kalyuzhny Yu.N. Modern problems of legislative regulation of the use of certain types of electric transport // NB: Administrative law and administration practice. 2019. № 5. P. 27–33.

8. Iroshnikov D.V. Legal problems of ensuring personal security in transport in the conditions of using individual electric transport // Legal state: theory and practice. 2019. № 4(58). P. 40–50.

9. Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation dated 25.06.2019 № 20 «On some issues arising in judicial practice when considering cases of administrative offenses provided for by Chapter 12 of the Code of Administrative Offenses of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 30.05.2023).

10. Kalyuzhny Yu.N. Ensuring road safety in the Russian Federation: conceptual organizational and legal framework: dis. ... Dr. Sciences in Jurisprudence. M., 2021. P. 338.

11. Mayorov V.I. The problem of improving administrative responsibility for offenses in the field of road traffic // Actual problems of administrative and administrative procedural law: a collection of articles based on the materials of the international scientific and practical conference dedicated to the memory of Doctor of Law, Professor, Honored Scientist of the Russian Federation, Honored Lawyer of the Russian Federation Avrutin Yuri Efremovich in connection with the 75th anniversary of his birth. Spb.: Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 2022. P. 416–425.

Информация об авторе

*А.И. Быков – кандидат юридических наук, начальник УГИБДД ГУ МВД России по г. Москве
Контакты: ул. Садовая-Самотечная, д. 1, Москва, Россия, 127473*

Information about the author

*A.I. Bykov – Candidate of Sciences in Jurisprudence, Head of the Department of the State Inspection of Traffic Safety of the Chief Direction of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation for Moscow
Contacts: ul. Sadovaya-Samotechnaya, d. 1, Moscow, Russia, 127473*

*Статья поступила в редакцию 09.06.2023; одобрена после рецензирования 16.06.2023; принята к публикации 23.06.2023.
The article was submitted 09.06.2023; approved after reviewing 16.06.2023; accepted for publication 23.06.2023.*

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЦИФРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ПРИ ФИКСАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Владимир Владимирович Головки¹, Максим Михайлович Исаев²

¹Омский государственный университет им. Ф.М. Достоевского

²Научный центр БДД МВД России

¹golovkovlad@yandex.ru

²misaev56@mvd.ru

Аннотация. В статье рассмотрены вопросы, связанные с применением цифровых технологий для фиксации административных правонарушений в области дорожного движения. Приводятся сведения о современном состоянии системы автоматической фиксации нарушений, а также влиянии на безопасность дорожного движения. Освещаются прикладные проблемы понимания автоматического режима фиксации нарушений на примере использования носимых комплексов фотовидеофиксации и специального программного обеспечения (мобильных приложений) гражданами для фиксации противоправных фактов. Рассматриваются перспективы нормативного правового регулирования решения данных проблем, приводится авторская точка зрения. Обосновывается необходимость стандартизации критериев автоматической фиксации нарушений и обеспечения согласованности положений законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения с техническими возможностями комплексов фотовидеофиксации.

Ключевые слова: автоматический режим, административное правонарушение, административное наказание, безопасность, взыскание административного штрафа, дорожное движение, фиксация

Для цитирования: Головки В.В., Исаев М.М. Проблемы и перспективы использования цифровых технологий при фиксации административных правонарушений в области дорожного движения // Безопасность дорожного движения. № 2. 2023. С. 27–33.

Original article

PROBLEMS AND PROSPECTS OF USING DIGITAL TECHNOLOGIES IN FIXING ADMINISTRATIVE OFFENSES IN THE FIELD OF TRAFFIC

Vladimir V. Golovko¹, Maxim M. Isaev²

¹Omsk State University named after F.M. Dostoevsky

²Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation»

¹golovkovlad@yandex.ru

²misaev56@mvd.ru

Abstract. The article discusses issues related to the use of digital technologies for fixing administrative offenses in the field of traffic. Information is provided on the current state of the system of automatic recording of violations, as well as the impact on road safety. The applied problems of understanding the automatic mode of fixing violations are highlighted by the example of the use of wearable photo-video fixation complexes and special software (mobile applications) by citizens for fixing illegal facts. The prospects of normative legal regulation of the solution of these problems are considered, the author's point of view is given. The necessity of standardization of criteria for automatic recording of violations and ensuring consistency of the provisions of the legislation of the Russian Federation on road safety with the technical capabilities of photo-video recording complexes is substantiated.

Keywords: automatic mode, administrative offense, administrative punishment, security, collection of an administrative fine, traffic, fixation

For citation: Golovko V.V., Isaev M.M. Problems and prospects of using digital technologies in fixing administrative offenses in the field of traffic // Road Safety. № 2. 2023. P. 27–33.

За последние 10 лет в Российской Федерации в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП) погибли около 200 тыс. человек и около 2 млн человек получили ранения.

Дорожно-транспортная аварийность наносит значительный ущерб экономике России. По оценкам специалистов, ежегодные потери от ДТП в последнее время составляют 2,4-2,6% ВВП страны, то есть около 3 млрд рублей, а темп прироста экономического ущерба – 5-7% в год [1].

Современный уровень безопасности дорожного движения заметно влияет на внутреннюю составляющую национальной безопасности страны, затрагивает конституционные права и свободы граждан, является фактором, оказывающим негативное

влияние на обеспечение общественной безопасности в Российской Федерации. Таким образом, задача обеспечения безопасности дорожного движения является государственно значимой.

Одной из основных причин сложившейся ситуации является низкая дисциплина участников дорожного движения. В России более 85% ДТП происходит в результате совершения нарушений правил дорожного движения водителями транспортных средств. На долю таких происшествий приходится более 80% погибших и более 90% раненых [2].

Разумеется, имеются и другие причины, влияющие на уровень дорожно-транспортной аварийности: недостатки в подготовке кандидатов в водители, технические неисправности транспортных средств,

нарушения обязательных требований к содержанию дорог и др.

Однако, как бы ни были совершенны улицы и дороги, технические средства организации и регулирования дорожного движения, а также автотранспорт, безопасность дорожного движения во многом зависит от правовой культуры участников дорожного движения, строгого соблюдения ими правил дорожного движения, эффективности действующего законодательства об административных правонарушениях [3].

Одним из перспективных направлений повышения дорожно-транспортной дисциплины является грамотное использование работающих в автоматическом режиме средств фотовидеофиксации (далее – ФВФ) соответствующих нарушений, что, безусловно, способствует предупреждению совершения (особенно систематического) административных деликтов в области дорожного движения [4].

Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 [5] внедрение автоматизированных и роботизированных технологий контроля за соблюдением Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ) [6] определено в качестве средства достижения одной из национальных целей развития России – снижения смертности в результате ДТП.

Обеспечение организационных и правовых основ функционирования средств ФВФ находится в центре пристального внимания органов государственной власти [7], общественных деятелей и представителей научного сообщества [8], [9].

За время функционирования указанных специальных технических средств на улично-дорожной сети Российской Федерации [10] они доказали свою эффективность, что нашло свое отражение в устранении мест концентрации ДТП и снижении показателей дорожно-транспортной аварийности в целом [11].

Так, в 2022 году для контроля за дорожным движением использовалось 27 тыс. комплексов, с помощью которых выявлено 183,6 млн административных правонарушений в области дорожного движения.

Значения приведенных показателей увеличиваются с каждым годом [12]. При этом количество выявленных нарушений в расчете на один комплекс ФВФ снижается. Если в 2019 году на один комплекс ФВФ пришлось 7,1 тыс. зафиксированных в автоматическом режиме нарушений, то в 2022 году значение данного показателя составило 6,8 тыс. [13].

Это может свидетельствовать о повышении уровня дорожно-транспортной дисциплины участников дорожного движения, в первую очередь водителей.

Важной характеристикой функционирования комплексов ФВФ является автоматический режим фиксации нарушений.

Обратившись к справочной литературе, можно найти однозначное толкование термина «автоматический режим» – автомат (от гр. automates, самодельствующий) – самостоятельно действующее устройство (машина, аппарат, прибор, система), выполняющее по заданной программе без непосредственного участия человека процессы получения, преобразования, передачи и использования энергии, материала и информации [14], [15].

В ГОСТ Р 57144-2016 [16] автоматический режим фотовидеофиксации определяется как режим работы специальных технических средств, обеспечивающий выявление фиксируемого события без участия человека (оператора), формирование и хранение необходимой и достаточной доказательной базы для

вынесения постановлений по делам об административных правонарушениях.

Расширенное определение указанного автоматического режима дано в постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации (далее – ВС РФ) от 25 июня 2019 г. № 20: «работа соответствующего технического средства без какого-либо непосредственного воздействия на него человека, когда такое средство размещено в установленном порядке в стационарном положении либо на движущемся по утвержденному маршруту транспортном средстве, осуществляет фиксацию в зоне своего обзора всех административных правонарушений, для выявления которых оно предназначено, независимо от усмотрения того или иного лица» [17].

Приведенная позиция ВС РФ послужила препятствием для использования мобильных приложений («Помощник Москвы», «Народный инспектор», «Spot» и др.), позволяющих гражданам фиксировать нарушения правил остановки и стоянки транспортных средств, а также ряд других нарушений ПДД РФ и направлять материалы в компетентные органы для принятия решения о привлечении виновника к установленной законом ответственности [18].

Суды не признавали использование указанных приложений фиксацией нарушения в автоматическом режиме, так как момент их применения определялся исключительно по субъективному усмотрению пользователя соответствующего приложения [19], [20].

Данные обстоятельства фактически нивелировали их функционал, закладываемый разработчиками, а также преимущество, связанное с возможностью оперативной передачи материалов в компетентные органы и вынесения постановления по делу об административном правонарушении в особом порядке без составления протокола и в отсутствие лица, привлекаемого к ответственности.

Следует отметить, что еще в 2017 году Правительство Российской Федерации выступало с инициативой внесения на рассмотрение в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации проекта федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» [21].

Законопроектом предлагалось установить, что постановления о назначении административных наказаний за отдельные нарушения ПДД РФ могут быть вынесены без составления протокола об административном правонарушении в случае их фиксации гражданами, зарегистрированными на портале государственных услуг, с применением технических средств, имеющих функции видеозаписи, и специализированного программного обеспечения [22].

Соответствующие положения нашли отражение и в проекте нового Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в части, касающейся установления особенностей привлечения к административной ответственности собственников (владельцев) транспортных средств в случае фиксации совершения соответствующих нарушений гражданами при помощи специализированного программного обеспечения [23]. Однако до настоящего времени указанные предложения не реализованы.

В мае 2023 года упомянутый законопроект, внесенный Правительством Российской Федерации, отклонен по причине того, что остались неразрешенными вопросы о порядке фиксации, обработки и направления гражданами информации об административных правонарушениях, выявленных путем

использования мобильных приложений, что может повлечь на практике возникновение спорных ситуаций и нарушение прав граждан [24].

Решение вопроса о правомерности привлечения лица к административной ответственности в порядке ст. 28.6 КоАП РФ, то есть в его отсутствие и без составления протокола, неоднократно становилось предметом обжалования в суде постановлений по делам об административных правонарушениях, зафиксированных, на первый взгляд, в автоматическом режиме.

В одних случаях на основании сертификата производителя комплексов ФВФ суды признавали, что зафиксировавшие нарушение комплексы действительно могут действовать автоматически [25].

В других случаях, несмотря на предоставление подобного сертификата на носимый комплекс ФВФ (планшет), вынесение постановления в порядке ст. 28.6 КоАП РФ признавалось незаконным, поскольку отсутствовали доказательства работы данного комплекса без какого-либо непосредственного воздействия на него человека, осуществления им фиксации в зоне своего обзора всех административных правонарушений, для выявления которых он предназначен, независимо от осмотра того или иного лица [26].

Таким образом, недоказанность соответствия комплекса ФВФ критериям наличия автоматического режима фиксации нарушений фактически выступала основанием для освобождения лица от административной ответственности при наличии всех признаков состава правонарушения.

Решение данной проблемы видится в дополнении ст. 28.6 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [27] (далее – КоАП РФ), регламентирующей назначение административного наказания без составления протокола, а не в изменении рассмотренного ранее определения автоматического режима фиксации административных правонарушений в области дорожного движения.

В качестве еще одной проблемы эксплуатации систем автоматической фотовидеофиксации нарушений ПДД РФ следует указать на отсутствие параметров и критериев, по которым автоматика определяет состав административного правонарушения [9].

Эксперты, изучавшие практику внедрения систем автоматической фиксации во многих регионах нашей страны, отметили, что отсутствие единых требований приводит к проблемам правоприменительной деятельности [28].

Иными словами, то, насколько объективно комплекс ФВФ будет фиксировать противоправные деяния, зависит от его изготовителя, который программирует соответствующие критерии фиксации нарушений в функционале такого комплекса.

Кроме того, необходимо признать, что существующие критерии не в полной мере соответствуют квалифицирующим признакам правонарушений в области дорожного движения, предусмотренных в КоАП РФ.

Это приводит к тому, что некоторые деяния, содержащие в себе признаки административного правонарушения в области дорожного движения, остаются «незамеченными» комплексами ФВФ либо, напротив, правомерное действие водителя ошибочно фиксируется как нарушение, в результате чего происходит необоснованное привлечение к ответственности собственника транспортного средства.

Особенно актуальна данная проблема для сложных составов правонарушений, объективная сторона которых не ограничивается только действиями во-

дителя транспортного средства, которые приводят к перемещению транспортного средства или его расположению на проезжей части.

Например, на основании п. 1.2 ПДД РФ доказывание вины водителя в непредоставлении преимущества в движении пешеходу (ст. 12.18 КоАП РФ), требует установления факта изменения пешеходом направления движения или скорости, что предполагает субъективную оценку и порождает неоднозначный подход.

Автоматическая фиксация данного нарушения предполагает применение сложных технических алгоритмов, которые одновременно должны соответствовать положениям законодательства.

В 2022 году в автоматическом режиме зафиксировано 13% (около 150 тыс.) всех установленных фактов непредоставления преимущества в движении пешеходу [13].

В связи с изложенным возникает объективная необходимость в стандартизации технических критериев автоматической фиксации нарушений, то есть совокупности устанавливаемых обстоятельств совершенного нарушения, являющейся достаточной для определения наличия признаков того или иного административного правонарушения в области дорожного движения.

Среди критериев в национальном стандарте должны найти отражение в том числе следующие сведения: о транспортном средстве (идентифицирующие признаки), о водителе (помимо сведений о личности, информация о непристегнутом ремне безопасности или наличии телефона в руках и т.п.), о конкретной дорожной инфраструктуре (край проезжей части, дорожная разметка, дорожные знаки и др.), о полученных результатах применения специальных технических средств (измерение скорости и т.п.), а также другие сведения, имеющие значение для квалификации деяния.

Важно определить требования к ракурсу съемки (что должно быть отражено, с каких точек и т.п.), количество фотографий (при необходимости продолжительность видеозаписи), их содержание.

В настоящее время ведется работа по пересмотру ГОСТ Р 57144–2016 «Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Общие технические требования».

В частности, определяются перечень необходимых фотоматериалов и их содержание, алгоритмы срабатывания комплексов фотовидеофиксации и их основные технические характеристики с целью обеспечения доказательной базы при вынесении постановлений по делам об административных правонарушениях.

При несоответствии сформированных комплексов фотоматериалов установленным требованиям инспектор центра автоматической фотовидеофиксации совершенных нарушений в области дорожного движения (ЦАФАП) должен будет «отбраковывать» данные материалы. Однако в настоящее время перечень обязанностей инспектора при проверке материалов, полученных при эксплуатации комплексов ФВФ, не закреплен.

Представляется целесообразным регламентировать, на что инспектор должен обращать внимание при проверке объективности и достаточности собранных в автоматическом режиме доказательств совершенных нарушений.

Полагаем, что это может быть осуществлено как на уровне нормативного правового акта МВД России, так и на уровне национального стандарта.

Стандартизации критериев автоматической фиксации нарушений в области дорожного движения должна предшествовать гармонизация юридических и технических аспектов их выявления, так как такие системы могут определить только измеримые показатели, а не оценочные.

В ином случае использование подобных средств потребует внедрения продвинутых элементов искусственного интеллекта. На сегодняшний день подобные наработки уже существуют.

Например, в Москве на нескольких дорогах тестируют нейросети для выявления нарушений при передвижении на средствах индивидуальной мобильности [29].

В Московской области искусственный интеллект внедряется в процесс определения по фотографии нарушений обязательных требований к содержанию автомобильных дорог [30].

Однако такие технологии только начинают развиваться и повлекут значительное увеличение стоимости комплексов ФВФ, а также их обслуживания.

Основываясь на ранее приведенном примере непредоставления преимущества в движении пешеходу, считаем целесообразным конкретизировать в положениях ПДД РФ (п. 14.1) обязанность водителя уступить дорогу пешеходам при приближении к нерегулируемому пешеходному переходу.

Имеется в виду уточнение расстояния в доступном измерении, по достижении которого между транспортным средством и пешеходом водителю необходимо выполнить указанную обязанность.

В настоящее время, например в Республике Беларусь, на законодательном уровне уточнено, что преимущество в движении считается предоставленным пешеходу в случае, если расстояние между транспортным средством и приближающимся пешеходом составило не менее двух полос движения (при их наличии) [31].

Внесение подобной конкретики в отечественные нормативные правовые акты исключит неоднозначное понимание объективной стороны рассматриваемого противоправного деяния и позволит соответствующим образом настроить комплексы ФВФ на фиксацию фактов допущенных нарушений.

Конструкция норм, содержащихся в ст. 2.6.1 и 4.1 КоАП РФ, не требует специального нормативного закрепления перечня составов административных правонарушений, влекущих привлечение к административной ответственности собственников (владельцев) транспортных средств.

Поэтому данный перечень фактически определяется техническими возможностями применяемых специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме, которые ежегодно совершенствуются [32].

В результате перечень таких нарушений постоянно расширяется. Увеличивается и число административных правонарушений в области дорожного движения, выявляемых таким способом.

Так, например, в 2022 году количество выявленных в автоматическом режиме фактов нарушения правил применения ремней безопасности (ст. 12.6 КоАП РФ) по сравнению с предшествующим годом выросло почти в 20 раз (с 247,3 тыс. до 4,7 млн).

Более чем в 100 раз (с 8 тыс. до 956 тыс.) увеличилось количество выявленных в автоматическом

режиме нарушений, связанных с использованием водителем телефона во время движения транспортного средства (ст. 12.36.1 КоАП РФ) [13].

Вместе с тем в ГОСТ Р 57144-2016 в перечне правонарушения, выявляемые с помощью специальных технических средств, вышеуказанные нарушения не фигурируют [16].

Данное обстоятельство не мешает признавать вынесенные решения соответствующими законодательству, однако следует актуализировать требования к аппаратно-программному обеспечению комплексов ФВФ в части, касающейся определения перечня событий, подлежащих фиксации и достаточных для объективной квалификации деяния как административного правонарушения (таблицы 1 и 2 ГОСТ Р 57144-2016 [16]).

Признавая многие достоинства эксплуатации системы автоматической фиксации нарушений ПДД РФ, нельзя не отметить недостатки, связанные в первую очередь с технической уязвимостью и сбоями в работе технических устройств [33].

В качестве одной из серьезных проблем следует указать на неточности в определении географических координат нарушения и большой погрешности данных, получаемых в ходе эксплуатации мобильных комплексов ФВФ в движении. Например, при фиксации нарушений правил остановки и стоянки из салона движущегося патрульного автомобиля.

Тем более с учетом того, что в настоящее время за размещение и эксплуатацию систем ФВФ отвечают различные уполномоченные органы и организации.

Задача сотрудника Госавтоинспекции, обрабатывающего результаты применения комплексов ФВФ, должна заключаться в проверке соответствия их работы реальному режиму регулирования дорожного движения, правильности определения государственного регистрационного знака транспортного средства и иных данных по делу об административном правонарушении. При этом, как было отмечено выше, детальная регламентация их деятельности в настоящее время отсутствует.

Проведенное исследование проблем применения цифровых технологий при фиксации нарушений ПДД РФ позволяет сформулировать следующие выводы и предложения:

1. Функционирование систем автоматической фотовидеофиксации нарушений ПДД РФ способствует повышению уровня дорожно-транспортной дисциплины участников дорожного движения, в первую очередь, водителей, что оказывает позитивное влияние на состояние безопасности дорожного движения.

2. Решение задачи повышения эффективности работы указанных систем обуславливает необходимость стандартизации критериев автоматической фиксации административных правонарушений в области дорожного движения, согласованных с положениями КоАП РФ.

Для этого в ГОСТ Р 57144-2016 необходимо детализировать критерии выявления нарушений в автоматическом режиме, учитывая при этом современное и перспективное состояние функционала комплексов ФВФ.

В частности, требуется дополнение положений указанного национального стандарта критериями выявления нарушений, связанных с нарушениями правил применения ремней безопасности, правил пользования телефоном во время движения транспортного средства и др.

Полагаем целесообразным проработать вопрос конкретизации отдельных положений ПДД РФ с учетом перспектив использования комплексов ФВФ на основе перехода от оценочных показателей к измеримым.

3. В целях эффективной реализации потенциала цифровых технологий, применяемых для фиксации нарушений ПДД РФ, и повышения роли общественных институтов в обеспечении безопасности дорожного движения считаем разумным дополнить ст. 28.6 КоАП РФ нормой, предусматривающей возможность назначения административного наказания без составления протокола в случае фиксации нарушения при помощи специального мобильного приложения.

На первоначальном этапе таким правом можно наделить уполномоченных должностных лиц, в том числе сотрудников Госавтоинспекции, что будет способствовать оптимизации и повышению эффективности их деятельности.

Список источников

1. Баканов К.С., Антонов С.Н., Ляхов П.В. и др. Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011–2020 годах: аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России». 2022. 368 с.
2. Распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» // Собрание законодательства РФ. 29.01.2018. № 5. Ст. 774.
3. Головкин В.В., Слышалов И.В. Административная деятельность государственной инспекции безопасности дорожного движения: монография. Омск: Омская академия МВД России, 2017. 190 с.
4. Антонов С.Н., Кузин В.В. Ответственность за систематическое совершение административных правонарушений в области дорожного движения: история, проблемы, перспективы // Административное право и процесс. 2012. № 9. С. 26–31.
5. Указ Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» // Собрание законодательства РФ. 14.05.2018. № 20. Ст. 2817.
6. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 22.11.1993. № 47. Ст. 4531.
7. Федеральный закон от 29 мая 2023 г. № 197-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и статью 3 Федерального закона «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 05.06.2023. № 23 (Часть I). Ст. 4017.
8. Каплунов А.И. Особенности привлечения к административной ответственности за правонарушения, предусмотренные ст. 12.9 КоАП РФ, выявленные работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи // Актуальные проблемы административной ответственности: материалы всероссийской научно-практической конференции. Омск: Омский юрид. институт, 2011. С. 100–110.
9. Майоров В.И., Дымберов А.Д., Молчанов П.В. Правовые проблемы применения специальных технических средств автоматической фотовидеозаписи нарушений правил дорожного движения // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2016. № 3(37). С. 69–77.
10. Федеральный закон от 24 июня 2007 г. № 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» // Собрание законодательства РФ. 30.07.2007. № 31. Ст. 4007.
11. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 150 с.
12. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2021 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России». 2022. 128 с.
13. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2022 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России». 2023. 126 с.
14. URL: <http://foreign.slovaronline.com/%D0%90/%D0%90%D0%92/158-AVTOMAT> (дата обращения: 24.05.2023).
15. URL: <http://efremova.slovaronline.com /%D0%90/%D0%90%D0%92/356-AVTOMAT> (дата обращения: 24.05.2023).
16. ГОСТ Р 57144-2016. Национальный стандарт Российской Федерации. Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Общие технические требования (утв. и введен в действие Приказом Росстандарта от 11 октября 2016 г. № 1367-ст). М.: Стандартинформ, 2016.
17. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // Бюллетень Верховного Суда РФ. Сентябрь. 2019. № 9.
18. Амеличкин А.В., Исаев М.М. Использование специального программного обеспечения для мобильных устройств в целях повышения эффективности обеспечения безопасности дорожного движения // NB: Административное право и практика администрирования. 2020. № 3. С. 1–10.
19. Постановление Верховного Суда РФ от 21 декабря 2021 г. № 5-АД21-110 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 24.05.2023).
20. Постановление Верховного Суда РФ от 15 января 2021 г. № 5-АД20-132 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 24.05.2023).
21. Распоряжение Правительства РФ от 19 октября 2017 г. № 2297-р «О проекте федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» // Собрание законодательства РФ. 30.10.2017. № 44. Ст. 6530.
22. О внесении в Госдуму законопроекта о внедрении института «народного инспектора» в целях повышения безопасности дорожного движения // URL: <http://government.ru/activities/selection/301/29722/> (дата обращения: 20.05.2023).
23. Проект «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (подготовлен Минюстом России, ID проекта 02/04/05-20/00102447) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 24.05.2023).
24. Заключение Комитета по государственному строительству и законодательству на проект федерального закона № 291354-7 «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (об уточнении порядка фиксации нарушений правил дорожного движения техническими средствами) // URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/291354-7> (дата обращения: 24.05.2023).
25. Решение Левобережного районного суда г. Воронежа по делу № 12-59/2013 от 18 февраля 2013 г. // ГАС «Правосудие» (дата обращения: 24.05.2023).
26. Решение Арбитражного суда Удмуртской Республики от 29 июля 2020 г. по делу № А71-5490/2020 // URL:

<https://sudact.ru/arbitral/doc/xiperNHULOo5/> (дата обращения: 24.05.2023).

27. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 07.01.2002. № 1 (Часть 1). Ст. 1.

28. URL: http://www.дорогибезпроблем.рф/news/novosti_rabochikh_grupp/sostoyalsya-kruglyy-stol-razvitijsistem-avtomaticheskoy-fiksatsii-narusheniy-pravil-dorozhnogo-dvizh/ (дата обращения: 24.05.2023).

29. URL: <https://tass.ru/obschestvo/17283525> (дата обращения: 24.05.2023).

30. URL: <https://mosday.ru/news/item.php?4117345> (дата обращения: 24.05.2023).

31. Указ Президента Республики Беларусь от 18 апреля 2022 г. № 145 «О совершенствовании организации дорожного движения» // URL: <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=P32200145&p1=1> (дата обращения: 23.05.2023).

32. Руднев А.С., Якимов А.Ю. Юридические лица как субъекты административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, которые зафиксированы специальными техническими средствами, работающими в автоматическом режиме // Вестник Московского университета МВД России. № 6. 2017. С. 228–235.

33. Кукасов М.В., Каширский Д.Ю. К вопросу о привлечении к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения при использовании средств автоматической фиксации нарушений // Безопасность дорожного движения. 2022. № 2. С. 28–30.

References

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

2. Decree of the Government of the Russian Federation dated 08.01.2018 № 1-r «On approval of the Road Safety Strategy in the Russian Federation for 2018–2024» // Collection Legislation of the Russian Federation. 29.01.2018. № 5. Art. 774.

3. Golovko V.V., Slyshalov I.V. Administrative activity of the State Road Safety Inspectorate: monograph. Omsk: Omsk Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 2017. 190 p.

4. Antonov S.N., Kuzin V.V. Responsibility for the systematic commission of administrative offenses in the field of traffic: history, problems, prospects // Administrative law and process. 2012. № 9. P. 26–31.

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

6. Decree of the Council of Ministers – Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On Traffic Rules» // Collection of Acts of the President and Government of the Russian Federation. 22.11.1993. № 47. Art. 4531.

7. Federal Law dated 29.05.2023 № 197-FZ «On Amendments to the Federal Law «On Highways and Road Activities in the Russian Federation and on Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation» and Article 3 of the Federal Law «On the State Company «Russian Highways» and on amendments to certain legislative acts of the Russian Federation» // Collection Legislation of the Russian Federation. 05.06.2023. № 23 (Part I). Art. 4017.

8. Kaplunov A.I. Features of bringing to administrative responsibility for offenses under Article 12.9 of the Administrative Code of the Russian Federation, identified by special technical means operating in automatic mode, having the functions of photo and film shooting, video recording // Actual problems of administrative responsibility: materials of the All-Russian Scientific and practical conference. Omsk: Omsk jurid. in-t, 2011. P. 100–110.

9. Mayorov V.I., Dymberov A.D., Molchanov P.V. Legal problems of application of special technical means of automatic photo-video recording of violations of traffic rules // Legal science and law enforcement practice. 2016. № 3(37). P. 69–77.

10. Federal Law dated 24.06.2007 № 210-FZ «On Amendments to the Code of Administrative Offences of the Russian Federation» // Collection Legislation of the Russian Federation. 30.07.2007. № 31. Art. 4007.

11. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aisanov A.S. et al. Road traffic accidents in the Russian Federation for 2022: informational and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2023. 150 p.

12. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Isaev M.M. et al. Law enforcement activities in the field of road safety in 2021: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation». 2022. 128 p.

13. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Isaev M.M. et al. Law enforcement activities in the field of road safety in 2022: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation». 2023. 126 p.

14. URL: <http://foreign.slovaronline.com/%D0%90/%D0%90%D0%92/158-AVTOMAT> (дата обращения: 24.05.2023).

15. URL: <http://efremova.slovaronline.com /%D0%90/%D0%90%D0%92/356-AVTOMAT> (дата обращения: 24.05.2023).

16. GOST P 57144-2016. National Standard of the Russian Federation. Special technical means operating in automatic mode and having the functions of photography, filming and video recording to ensure control over road traffic. General technical requirements (approved and put into effect by the Order of Rosstandart from 11.10.2016 № 1367-st). M.: Standartinform, 2016.

17. Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation dated 25.06.2019 № 20 «On some issues arising in judicial practice when considering cases of administrative offenses provided for in Chapter 12 of the Code of Administrative Offenses of the Russian Federation» // Bulletin of the Supreme Court of the Russian Federation. September. 2019. № 9.

18. Amelichkin A.V., Isaev M.M. The use of special software for mobile devices in order to improve the efficiency of road safety // NB: Administrative law and practice of administration. 2020. № 3. P. 1–10.

19. Resolution of the Supreme Court of the Russian Federation of 21.12.2021 № 5-AD21-110 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 24.05.2023).

20. Resolution of the Supreme Court of the Russian Federation of 15.01.2021 № 5-AD20-132 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 24.05.2023).

21. Decree of the Government of the Russian Federation dated 19.10.2017 № 2297-r «On the Draft Federal Law «On Amendments to the Code of Administrative Offences of the Russian Federation» // Collection of Legislation of the Russian Federation. 30.10.2017. № 44. Art. 6530.

22. On the introduction to the State Duma of a bill on the introduction of the institute of «people's inspector» in order to improve road safety // URL: <http://government.ru/activities/selection/301/29722/> (date of access: 20.05.2023).

23. Draft «Code of Administrative Offences of the Russian Federation» (prepared by the Ministry of Justice of the Russian Federation, Project ID 02/04/05-20/00102447) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 24.05.2023).

24. Conclusion of the Committee on State Construction and Legislation on the draft Federal Law № 291354-7 «On Amendments to the Code of the Russian Federation on Administrative Offences violations» (on clarifying the procedure for fixing violations of traffic rules by technical means) // URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/291354-7> (date of access: 24.05.2023).

25. The decision of the Levoberezhny District Court of Voronezh in case № 12-59/2013 dated 18.02.2013 // State automated system «Justice» (date of access: 24.05.2023).

26. The decision of the Arbitration Court of the Udmurt Republic of 29.07.2020 in case № A71-5490/2020 // URL: <https://sudact.ru/arbitral/doc/xiperHHULOo5/> (date of access: 24.05.2023).

27. The Code of the Russian Federation on Administrative Offenses dated 30.12.2001 № 195-FZ // Collection Legislation of the Russian Federation. 07.01.2002. № 1 (Part 1). Art. 1.

28. URL: http://www.roadswithoutproblems.rf/news/novosti_rabochikh_grupp/sostoyalsya-kruglyy-stol-razvitie-sistem-avtomaticheskoy-fiksatsii-narusheniy-pravil-dorozhnogo-dvizh/ (date of access: 24.05.2023).

29. URL: <https://tass.ru/obschestvo/17283525> (date of access: 24.05.2023).

30. URL: <https://mosday.ru/news/item.php?4117345> (date of access: 24.05.2023).

31. Decree of the President of the Republic of Belarus dated 18.04.2022 № 145 «On improving the organization of traffic» // URL: <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=P32200145&p1=1> (date of access: 23.05.2023).

32. Rudnev A.S., Yakimov A.Yu. Legal entities as subjects of administrative responsibility for offenses in the field of traffic, which are fixed by special technical means operating in automatic mode // Bulletin of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia. № 6. 2017. P. 228–235.

33. Kukasov M.V., Kashirsky D.Yu. To the issue of bringing to administrative responsibility for violation of traffic rules when using means of automatic fixation of violations // Road Safety. 2022. № 2. P. 28–30.

Информация об авторах

В.В. Головкин – доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры государственного и муниципального права Омского государственного университета им. Ф.М. Достоевского

Контакты: проспект Мира, д. 55-А, Омск, Россия, 644077

М.М. Исаев – старший научный сотрудник отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения Научного центра БДД МВД России

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

Information about the authors

V.V. Golovko – Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Professor of the Department of State and Municipal Law of Omsk State University named after F.M. Dostoevsky

Contacts: Prospekt Mira, 55-A, Omsk, Russia, 644077

M.M. Isaev – Senior Researcher for the Study of Legal and Regulatory Problems and Analytical Support of the Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federations»

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

Статья поступила в редакцию 08.06.2023; одобрена после рецензирования 15.06.2023; принята к публикации 22.06.2023.

The article was submitted 08.06.2023; approved after reviewing 15.06.2023; accepted for publication 22.06.2023.

ОРГАНИЗАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДОЛЖНОСТНЫМИ ЛИЦАМИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ МВД РОССИИ ПРОИЗВОДСТВА ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, СОВЕРШЕННЫХ ЮРИДИЧЕСКИМИ ЛИЦАМИ

Александр Сергеевич Руднев

Московский областной филиал Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя
Rudnef78@yandex.ru

Аннотация. В статье исследуются вопросы информационного, методического, материально-технического, организационно-штатного и кадрового обеспечения осуществления должностными лицами Госавтоинспекции МВД России производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, совершенных юридическими лицами. На основании результатов проведенного анализа вносятся предложения о дальнейшем совершенствовании организационного обеспечения данной деятельности.

Ключевые слова: административное правонарушение в области дорожного движения, организационное обеспечение, производство по делам об административных правонарушениях, юридические лица

Для цитирования: Руднев А.С. Организационное обеспечение осуществления должностными лицами Госавтоинспекции МВД России производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, совершенных юридическими лицами // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 34–40.

Original article

ORGANIZATIONAL SUPPORT FOR THE IMPLEMENTATION BY OFFICIALS OF THE STATE TRAFFIC INSPECTORATE OF THE MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS OF RUSSIAN FEDERATION OF PROCEEDINGS ON CASES OF ADMINISTRATIVE ROAD TRAFFIC OFFENSES COMMITTED BY LEGAL ENTITIES

Alexander S. Rudnev

Moscow Regional Branch of the Kikot Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia
Rudnef78@yandex.ru

Abstract. The article examines the issues of information, methodological, logistical, organizational, staff and personnel support for the implementation by officials of the State Traffic Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia of proceedings on cases of administrative offenses in the field of traffic committed by legal entities. Based on the results of the analysis, proposals are made for further improvement of the organizational support of this activity.

Keywords: administrative road traffic offense, organizational support, proceedings on administrative offenses, legal entities

For citation: Rudnev A.S. Organizational support for the implementation by officials of the State Traffic Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of Russian Federation of proceedings on cases of administrative road traffic offenses committed by legal entities // Road Safety. 2023. № 2. P. 34–40.

Согласно статистической информации Госавтоинспекции МВД России в 2022 году на территории страны было возбуждено более 204 млн (+11,5%) дел об административных правонарушениях в области дорожного движения [1].

В этой связи немаловажное значение имеет эффективность осуществления производства по делам об административных правонарушениях в рассматриваемой области, в том числе совершаемых юридическими лицами, которое во многом зависит от его организационного обеспечения.

По нашему мнению, организационное обеспечение осуществления производства по делам об административных правонарушениях может быть определено как комплексное понятие, включающее в себя следующие направления деятельности, которые тесно взаимосвязаны: информационное, методическое, материально-техническое, организационно-штатное и кадровое.

Информационное обеспечение осуществления производства по делам об административных правонарушениях.

В научной литературе информация, используемая в производстве по делам об административных правонарушениях, условно разделяется на два основных вида: 1) информация, получаемая в рамках производства по каждому конкретному делу об административном правонарушении; 2) иные виды информации, способствующие получению информации первого вида и обеспечивающие решение задач указанного производства [2].

С получения и рассмотрения соответствующей информации, предусмотренной в ч. 1 ст. 28.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ), начинается производство по делу об административном правонарушении (ч. 2 ст. 28.1 КоАП РФ) [3].

Поступившая информация рассматривается должностными лицами, уполномоченными составлять протоколы об административных правонарушениях (ч. 2 ст. 28.1 КоАП РФ).

По мнению некоторых ученых, рассмотрение информации (материалов, заявлений, сообщений), полученной из источников, указанных в ст. 28.1

КоАП РФ, является основным этапом первоначальной стадии производства – стадии возбуждения дела об административном правонарушении [4].

Немаловажная роль в получении информации, необходимой для осуществления производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, отведена ведомственным централизованным информационным системам МВД России.

В настоящее время в МВД России создана и используется Единая система информационно-аналитического обеспечения деятельности (ИСОД) МВД России [5], в состав которой входят различные информационные системы и сервисы, возможности которых используются при производстве по делам об административных правонарушениях.

Рассмотрим некоторые из них. Так, с 1 августа 2016 года введена в эксплуатацию Федеральная информационная система Госавтоинспекции МВД России (ФИС ГИБДД-М), которая разработана в интересах ГУОБДД МВД России и предназначена для обеспечения деятельности подразделений Госавтоинспекции МВД России, а также их взаимодействия с соответствующими органами государственной власти Российской Федерации и организациями [6].

Данная информационная система состоит из нескольких подсистем, таких как «Административные правонарушения» – предназначена для учета административных правонарушений; «Запросы» – предназначена для поиска сведений о транспортных средствах, о лицах, привлекаемых к административной ответственности, о штрафах и т.п.; «Специальная продукция» – предназначена для учета изготовленной и распределенной специальной продукции, ее розыска и т.п., а также ряда других подсистем.

Наиболее часто при производстве по делам об административных правонарушениях сотрудниками Госавтоинспекции используется подсистема «Административные правонарушения», основной задачей которой является автоматизация процесса производства по делам об административных правонарушениях и обеспечения межведомственного взаимодействия с Федеральной службой судебных приставов и Федеральным казначейством в ходе исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения [7].

В 2021 году в эксплуатацию введены единая автоматизированная информационная система технического осмотра транспортных средств (ЕАИСТО), предназначенная для автоматизации процессов обработки сведений о результатах технического осмотра, полученных от операторов технического осмотра, и сведений от Российского союза автостраховщиков об операторах технического осмотра [8], и сервис «Паутина», предназначенный для совершенствования деятельности подразделений органов внутренних дел по предупреждению и выявлению преступлений и административных правонарушений, автоматизации деятельности подразделений Госавтоинспекции по оформлению административных правонарушений, зафиксированных с применением средств автоматической фотовидеофиксации [9].

Несмотря на объективную значимость информационных систем, следует констатировать, что их потенциальные возможности зачастую используются сотрудниками Госавтоинспекции не в полной мере в силу различных обстоятельств.

Прежде всего, это территориальная удаленность сотрудников Госавтоинспекции при осуществлении служебной деятельности от стационарных средств доступа к информационным системам и редкие случаи некорректной работы информационных систем из-за технических проблем в предоставлении услуг проводной связи провайдером.

Таким образом, перспективы дальнейшего развития информационного обеспечения неразрывно связаны с необходимым внедрением мобильных устройств удаленного доступа к сервисам ИСОД МВД России в деятельность каждого сотрудника Госавтоинспекции.

Разумеется, это потребует повышения уровня служебной подготовки сотрудников Госавтоинспекции и дополнительной материально-технической обеспеченности данной деятельности.

В качестве примера можно привести опыт г. Москвы, где по заказу Департамента информационных технологий Правительства Москвы, еще в 2014 году было проведено оснащение экипажей ДПС столицы мобильными автоматизированными рабочими местами «Мобильный инспектор».

Благодаря «Мобильному инспектору» время оформления процессуальных документов сократилось в 3 раза. Кроме того, возросла оперативность и точность проверок автомобилей и водителей: не нужно связываться со стационарным постом и ждать ответа – вся необходимая информация из информационных баз данных доступна сотруднику Госавтоинспекции на месте [10].

Методическое обеспечение осуществления производства по делам об административных правонарушениях.

Методические материалы (рекомендации, пособия и др.) в значительной мере облегчают работу сотрудников Госавтоинспекции, служат своеобразным ориентиром для правильного применения законодательств, позволяют более организованно и целенаправленно подходить к исполнению своих должностных обязанностей, экономить служебное время.

Подготовка методических материалов по различным аспектам деятельности Госавтоинспекции, в том числе и по организации производства по делам об административных правонарушениях, стала хорошей традицией ГУОБДД МВД России и Научного центра БДД МВД России.

Достаточно вспомнить Методические рекомендации по организации деятельности подразделений Госавтоинспекции при производстве по делам об административных правонарушениях [11], которые были разработаны НИЦ ГИБДД МВД России вскоре после вступления в силу КоАП РФ и во многом облегчили деятельность сотрудников Госавтоинспекции в условиях действия нового законодательства об административных правонарушениях.

В приложениях к данным Методическим рекомендациям содержались образцы процессуальных документов, в том числе и образец протокола об административном правонарушении в области дорожного движения, совершенном юридическим лицом, который сотрудникам Госавтоинспекции рекомендовалось использовать при осуществлении соответствующего производства.

Следует также упомянуть о ряде научно-практических пособий, которые были подготовлены авторским коллективом ДОБДД и НИЦ ГИБДД МВД России: «Нарушения Правил дорожного движения. Квалификация, осуществляемая сотрудниками Госавтоинспекции МВД России» [12] и «Нарушения пра-

вил дорожного движения. Документы, составляемые сотрудниками Госавтоинспекции МВД России (нормативно-правовая основа и образцы заполнения)» [13].

В этих пособиях были проанализированы составы административных правонарушений в области дорожного движения, рассмотрены вопросы квалификации указанных правонарушений, приведены алгоритмы действий сотрудников органов внутренних дел при выявлении административных правонарушений в области дорожного движения, а также образцы заполнения процессуальных и иных документов, наиболее часто составляемых сотрудниками Госавтоинспекции.

Говоря о методическом обеспечении производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, совершенных юридическими лицами, следует обратить внимание на Методические рекомендации, регламентирующие порядок действий сотрудников Госавтоинспекции по документированию, а также административному производству по фактам, имеющим значение доказательств в деле об административном правонарушении и указывающим на наличие признаков правонарушения со стороны юридического лица (индивидуального предпринимателя) [14] (далее – Методические рекомендации), которые были разработаны авторским коллективом Научного центра БДД МВД России в 2022 году.

Особую практическую актуальность Методические рекомендации приобретают в связи с важными изменениями, произошедшими в 2022 году, которые касаются порядка привлечения к административной ответственности в рамках осуществления контрольной (надзорной) деятельности в области безопасности дорожного движения [15].

На основе анализа выездов сотрудников ГУ-ОБДД МВД России в служебные командировки в различные регионы Российской Федерации были сформулированы проблемные вопросы, возникающие в деятельности должностных лиц Госавтоинспекции при выявлении административных правонарушений, совершенных юридическими лицами (индивидуальными предпринимателями) и предложены соответствующие решения.

В Методических рекомендациях в виде блок-схем определены следующие алгоритмы действий сотрудников Госавтоинспекции:

по выявлению и пресечению административных правонарушений со стороны юридических лиц (индивидуальных предпринимателей);

при производстве по делам об административных правонарушениях на основании результатов проведения постоянного рейда;

при производстве по делам об административных правонарушениях на основании результатов проведения контрольного (надзорного) мероприятия.

Материально-техническое обеспечение осуществления производства по делам об административных правонарушениях.

К материально-техническому обеспечению деятельности по осуществлению производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения следует в первую очередь отнести технические средства измерения и (или) фиксации соответствующих нарушений, которые позволяют сформировать доказательственную базу совершения административных правонарушений.

Прежде всего, это специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме

и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи (далее – специальные технические средства).

На дорогах страны (по состоянию на 2022 год) установлено 23,8 тыс. стационарных комплексов специальных технических средств, что на 21,1% больше по сравнению с 2021 годом. Что касается передвижных специальных технических средств, то их количество снизилось на 5,7% и составило 3,2 тыс. комплексов.

Согласно статистическим данным Госавтоинспекции МВД России в 2022 году более 183,5 млн, или 90% дел об административных правонарушениях в области дорожного движения возбуждено с использованием специальных технических средств [1].

Дальнейшее совершенствование деятельности по применению специальных технических средств обусловлено принятием Федерального закона от 29 мая 2023 г. № 197-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и ст. 3 Федерального закона «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», вступающего в силу с 1 сентября 2024 года [16].

В соответствии с вносимыми изменениями определяются порядок и места размещения специальных технических средств (средств фиксации) (стационарных, передвижных и мобильных), устанавливается обязанность их обозначения техническими средствами организации дорожного движения, в том числе дорожными знаками, а также требования к обязательному информированию участников дорожного движения о местах размещения стационарных средств фиксации или передвижных средств фиксации, а также о маршрутах движения транспортных средств с размещенными на них мобильными средствами фиксации.

Конкретизируются органы, уполномоченные принимать решение о размещении средств фиксации, об отключении (неприменении) и (или) демонтаже средств фиксации, а также решается ряд других организационных вопросов.

Помимо специальных технических средств сотрудниками Госавтоинспекции для обеспечения доказательств по делу об административных правонарушениях используются следующие приборы: для диагностирования рулевого управления, для проверки эффективности тормозных систем, для измерения светопропускания автомобильных стекол, для измерения коэффициента сцепления шин автомобиля с дорожным покрытием, для определения величин продольных деформаций дорожного полотна (колеиности), дымомер, устройство для измерения глубины протектора и ряд других.

Опыт работы автора статьи в подразделениях ГИБДД МВД России, опрос практических сотрудников Госавтоинспекции различных регионов страны показывает, что, к сожалению, во многих подразделениях, особенно районного уровня, оснащение вышеперечисленными приборами явно недостаточно.

Организационно-штатное и кадровое обеспечение осуществления производства по делам об административных правонарушениях.

В соответствии с ч. 1 и п. 1 ч. 2 ст. 28.3 КоАП РФ должностные лица Госавтоинспекции МВД России наделены широкими полномочиями по возбуждению

дел об административных правонарушениях в области дорожного движения, совершенных юридическими лицами.

Перечень этих должностных лиц закреплен в приложении № 1 к приказу МВД России от 30 августа 2017 года № 685 «О должностных лицах системы Министерства внутренних дел Российской Федерации, уполномоченных составлять протоколы об административных правонарушениях и осуществлять административное задержание» [17].

Опыт практической работы автора настоящей публикации в подразделениях Госавтоинспекции и изучение материалов дел об административных правонарушениях в области дорожного движения, совершенных юридическими лицами, дают основания утверждать, что основную часть указанных дел возбуждают при осуществлении возложенных на них полномочий государственные инспектора и старшие государственные инспектора безопасности дорожного движения и государственные инспектора и старшие государственные инспектора дорожного надзора Госавтоинспекции МВД России.

Именно эти должностные категории сотрудников Госавтоинспекции осуществляют основные контрольно-надзорные мероприятия по соблюдению юридическими лицами норм и правил в области дорожного движения [18].

Организационно-штатное построение территориальных подразделений Госавтоинспекции установлено приказом МВД России от 30 апреля 2011 года № 333 «О некоторых организационных вопросах и структурном построении территориальных органов МВД России» [19].

Организационно-штатное построение строевых подразделений дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции определено приказом МВД России от 28 августа 2018 года № 559 «О некоторых организационных вопросах деятельности строевых подразделений дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» [20].

Необходимо отметить, что в ходе реформирования системы МВД России с 1 января 2018 года была уменьшена на 10 тыс. единиц штатная численность подразделений Госавтоинспекции [21].

В рамках данной реформы были сокращены должности сотрудников Госавтоинспекции в территориальных подразделениях ГИБДД и ДПС, за исключением должностей, предназначенных для совершения регистрационных действий, а также проведения экзаменов и выдачи водительских удостоверений.

Учитывая, что общее количество сотрудников Госавтоинспекции в России по состоянию на декабрь 2017 года оценивалось в 55 тыс. человек, речь идет о сокращении практически каждого пятого сотрудника Госавтоинспекции.

Безусловно, это решение оказало негативное влияние на осуществление оперативно-служебной деятельности сотрудников Госавтоинспекции.

Основными субъектами административной юрисдикции применительно к правонарушениям в области дорожного движения согласно ч. 2 ст. 23.3 КоАП РФ являются органы внутренних дел (полиции).

Дела об административных правонарушениях в области дорожного движения, совершенных юридическими лицами, согласно п. 5, 7 и 8 ч. 2 ст. 23.3 КоАП РФ от имени органов внутренних дел (полиции) уполномочены рассматривать следующие должностные лица Госавтоинспекции МВД России:

начальник государственной инспекции безопасности дорожного движения, его заместитель, начальник центра автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения государственной инспекции безопасности дорожного движения, его заместитель, командир полка (батальона, роты) дорожно-патрульной службы, его заместитель (о нарушениях, предусмотренных в ч. 2 и 3 ст. 11.23, ч. 3 ст. 12.2, ч. 3 ст. 12.4 (за исключением случаев незаконного нанесения цветографической схемы легкового такси), ст. 12.21.2, ч. 3-6 ст. 12.23, ч. 1, 3 и 4 ст. 12.31, ст. 12.31.1 (за исключением легковых такси), ст. 12.32, ст. 12.33, ч. 1 ст. 19.22 КоАП РФ (в части регистрации автомототранспортных средств с рабочим объемом двигателя более 50 кубических сантиметров, имеющих максимальную конструктивную скорость более 50 км/ч, и прицепов к ним, предназначенных для движения по автомобильным дорогам общего пользования), старшие государственные инспектора безопасности дорожного движения, государственные инспектора безопасности дорожного движения (о нарушениях, предусмотренных в ч. 1 ст. 12.31, ст. 12.32, ч. 1 ст. 19.22 КоАП РФ (в части регистрации автомототранспортных средств с рабочим объемом двигателя более 50 кубических сантиметров, имеющих максимальную конструктивную скорость более 50 км/ч, и прицепов к ним, предназначенных для движения по автомобильным дорогам общего пользования), а также старшие государственные инспектора дорожного надзора, государственные инспектора дорожного надзора (о нарушениях, предусмотренных в ст. 12.33 КоАП РФ).

Производство по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, совершенных юридическими лицами, характеризуется определенной сложностью и особенностями, обусловленными достаточно широким перечнем нормативных правовых актов, регламентирующих правоотношения в данной сфере [22], спецификой административных правонарушений, совершаемых юридическими лицами [23], необходимостью проведения процессуальных действий, требующих значительных временных затрат [24].

В этой связи важно обратить внимание на повышение уровня профессиональной подготовки сотрудников Госавтоинспекции. В системе МВД России действует ряд ведомственных образовательных организаций, осуществляющих подготовку кадров и повышение квалификации сотрудников Госавтоинспекции различных должностных категорий (Орловский юридический институт МВД России им. В.В. Лукьянова, Краснодарский университет МВД России, филиал ВИПК МВД России (г. Набережные Челны) и др.)

В начале 2019 года в структуре Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя был создан специализированный факультет переподготовки и повышения квалификации сотрудников подразделений Госавтоинспекции [25] (далее – факультет).

На факультете в соответствии с ежегодным Планом-графиком дополнительного профессионального образования МВД России реализуется 14 программ дополнительного профессионального образования – повышения квалификации сотрудников Госавтоинспекции МВД России [26].

Учебно-материальную базу факультета составляют специализированные аудитории, оснащенные современными мультимедийными комплексами, компьютерной и организационной техникой, тренажера-

ми и другими техническими средствами обучения, которые предназначены для проведения занятий по различным направлениям деятельности Госавтоинспекции (контрольно-надзорная деятельность, производство по делам об административных правонарушениях, оказание первой медицинской помощи пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, пропаганда безопасности дорожного движения и др.).

В период с 2019 по 2023 год на факультете по программам повышения квалификации прошли обучение более 5,5 тыс. сотрудников Госавтоинспекции, в том числе 724 сотрудника дорожного надзора и 678 сотрудников технического надзора, практически из всех регионов Российской Федерации.

На наш взгляд, получение сотрудниками Госавтоинспекции новых знаний и компетенций на уровне, необходимом для выполнения служебных обязанностей в современных условиях, будет способствовать повышению качества правоприменительной (в том числе административно-юрисдикционной) деятельности.

В этой связи предлагается осуществлять ежегодное повышение квалификации сотрудников Госавтоинспекции (в том числе и путем использования дистанционных образовательных технологий).

К преимуществам дистанционного обучения, в частности, относятся:

- экономия бюджетных средств на оплату проезда и проживания;
- проведение обучения в удобное для обучаемого время;
- возможность проведения обучения без отрыва от исполнения служебных обязанностей;
- возможность оперативного консультирования преподавателями и обсуждения проблемных вопросов правоприменительной практики в режиме реального времени и др.

Подводя итоги рассмотрения вопросов организационного обеспечения осуществления производства по делам об административных правонарушениях, совершенных юридическими лицами, следует указать на наличие некоторых организационных проблем, связанных как с недостаточностью материально-технического обеспечения соответствующей деятельности, так и с не в полной мере отвечающим современным требованиям уровнем профессиональной подготовки отдельных должностных лиц Госавтоинспекции МВД России, уполномоченных применять меры административного принуждения в рамках данного производства.

Список источников

1. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 13.05.2023).
2. Сычев А.В. Информационное обеспечение производства по делам об административных правонарушениях подведомственным органам внутренних дел (милиции): дис. ... канд. юрид. наук. М., 2003. С. 62–63.
3. Руднев А.С. Возбуждение дел об административных правонарушениях в области дорожного движения в отношении юридических лиц // Административное право и процесс. 2022. № 12. С. 52–53.
4. Попугаев Ю.И. Теоретико-прикладные проблемы законодательства Российской Федерации об административных правонарушениях: дис. ... д-ра. юрид. наук. М., 2020. С. 219–220.
5. Приказ МВД России от 30 марта 2012 г. № 205 «Об утверждении Концепции создания единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельно-

сти МВД России в 2012–2014 годах» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 13.05.2023).

6. Приказ МВД России от 5 февраля 2016 г. № 60 «О порядке эксплуатации специального программного обеспечения федеральной информационной системы Госавтоинспекции» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 13.05.2023).

7. Кирюшин И.И. Использование сервисов ИСОД МВД России при обеспечении служебной деятельности сотрудников ГИБДД: учебное электронное издание. Барнаул: БЮИ МВД России, 2017. С. 21.

8. Приказ МВД России от 20 февраля 2021 г. № 82 «Об эксплуатации единой автоматизированной информационной системы технического осмотра транспортных средств» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 13.05.2023).

9. Приказ МВД России от 29 марта 2021 г. № 169 «Вопросы организации эксплуатации сервиса для автоматизации деятельности центров автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения на базе специального программного обеспечения «Паутина» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 13.05.2023).

10. URL: <http://mos.ru/mayor/themes/10299/2087050/> (дата обращения: 13.05.2023).

11. Письмо МВД России от 18 июня 2003 г. №13/ц – 72 «О направлении Методических рекомендаций» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 13.05.2023).

12. Антонов С.Н., Афанасьев М.Б., Горяинов А.И. и др. Нарушения Правил дорожного движения. Квалификация, осуществляемая сотрудниками Госавтоинспекции МВД России: учебно-метод. пособие / под ред. А.Ю. Якимова. М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2006. 184 с.

13. Горяинов А.И. Кузин В.В., Якимов А.Ю. Нарушения Правил дорожного движения. Документы, составляемые сотрудниками Госавтоинспекции МВД России: практ. пособие / под ред. А.Ю. Якимова. 2-е изд., перераб. и доп. М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2006. 88 с.

14. Капустин А.В., Березовский Ю.А., Михайлов М.Г. Порядок действий сотрудников Госавтоинспекции по документированию, а также административному производству по фактам, имеющим значение доказательств в деле об административном правонарушении и указывающим на наличие признаков правонарушения со стороны юридического лица (индивидуального предпринимателя): методические рекомендации. Тема 18. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021. 76 с.

15. Горяинов А.И. Некоторые вопросы совершенствования нормативно-правовой основы федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1. С. 33–39.

16. Федеральный закон от 29 мая 2023 г. № 197-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и статью 3 Федерального закона «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.06.2023).

17. Приказ МВД России от 30 августа 2017 г. № 685 «О должностных лицах системы Министерства внутренних дел Российской Федерации, уполномоченных составлять протоколы об административных правонарушениях и осуществлять административное задержание» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 13.05.2023).

18. Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения, утв. Постановлением Правительства РФ от 30 июня 2021 г. № 1101 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 13.05.2023).

19. Приказ МВД России от 30 апреля 2011 г. № 333 «О некоторых организационных вопросах и структурном построении территориальных органов МВД России» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 13.05.2023).

20. Приказ МВД России от 28 августа 2018 г. № 559 «О некоторых организационных вопросах деятельности некоторых подразделений дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 13.05.2023).

21. Указ Президента Российской Федерации от 31 декабря 2017 г. № 652 «О внесении изменения в Указ Президента Российской Федерации от 5 мая 2014 года № 300 «О некоторых вопросах Министерства внутренних дел Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 13.05.2023).

22. Якимов А.Ю. Размышления о нормативно-правовой основе деятельности, связанной с дорожным движением // Административное право и процесс. 2021. № 2. С. 10–19.

23. Руднев А.С. Проблемы установления административной ответственности юридических лиц за правонарушения в области дорожного движения и пути их решения. // Государство и право. 2021. № 8. С. 81–89.

24. Булгаков А.С. Понятие и система административно-процессуальных действий при расследовании правонарушений в сфере безопасности дорожного движения // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2016. № 4. С. 91–94.

25. Приказ МВД России от 27 декабря 2018 г. № 890 «О создании факультета переподготовки и повышения квалификации сотрудников подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 13.05.2023).

26. Приказ МВД России от 5 мая 2018 г. № 275 «Об утверждении Порядка организации подготовки кадров для замещения должностей в органах внутренних дел Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 13.05.2023).

References

1. URL: <http://stat.gibdd.ru> (date of access: 13.05.2023).
2. Sychev A.V. Information support of proceedings in cases of administrative offenses subordinate to internal affairs bodies (militia): dis. ... Cand. Sciences in Jurisprudence. M., 2003. P. 62–63.

3. Rudnev A.S. Initiation of cases of administrative offenses in the field of traffic in relation to legal entities // Administrative law and process. 2022. № 12. P. 52–53.

4. Parugaev Yu.I. Theoretical and applied problems of the legislation of the Russian Federation on administrative offenses: dis. ... Dr. Sciences in Jurisprudence. M., 2020. P. 219–220.

5. Order of the Ministry of Internal Affairs of Russia dated 30.03.2012 № 205 «On approval of the Concept of creating a unified system of information and analytical support for the activities of the Ministry of Internal Affairs of Russia in 2012-2014» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 13.05.2023).

6. Order of the Ministry of Internal Affairs of Russia dated 05.02.2016 № 60 «On the procedure for the operation of special software of the Federal information system of the State Traffic Inspectorate» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 13.05.2023).

7. Kiryushin I.I. The use of ISOD services of the Ministry of Internal Affairs of Russia in ensuring the official activities of traffic police officers: Educational electronic edition. BUI of the Ministry of Internal Affairs of Russia. Barnaul: BGI of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 2017. P. 21.

8. Order of the Ministry of Internal Affairs of Russia dated 20.02.2021 № 82 «On the operation of the unified automated information system for technical inspection

of vehicles» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 13.05.2023).

9. Order of the Ministry of Internal Affairs of Russia dated 29.03.2021 № 169 «Issues of the organization of the operation of the service for the automation of the activities of automated fixing administrative offenses in the field of traffic on the basis of special software «Web» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 13.05.2023).

10. URL: <http://mos.ru/mayor/themes/10299/2087050/> (date of access: 13.05.2023).

11. Letter of the Ministry of Internal Affairs of Russia dated 18.06.2003 №13/t – 72 «On the direction of methodological recommendations» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 13.05.2023).

12. Antonov S.N., Afanasyev M.B., Goryainov A.I. et al. Violations of traffic rules. Qualification carried out by employees of the State Traffic Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia: educational method. manual / edited by A.Yu. Yakimov. M.: TK Velbi, Publishing House Prospect, 2006. 184 p.

13. Goryainov A.I., Kuzin V.V., Yakimov A.Yu. Traffic violations. Documents compiled by employees of the State Traffic Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia: practice manual / edited by A.Yu. Yakimov. 2nd ed., reprint, and additional. M.: TK Velbi, Prospect Publishing House, 2006. 88 p.

14. Kapustin A.V., Berezovsky Yu.A., Mikhailov M.G. The procedure for the actions of employees of the State traffic inspectorate for documenting, as well as administrative proceedings on facts that matter as evidence in a case of an administrative offense and indicating the presence of signs of an offense on the part of a legal entity (individual entrepreneur): methodological recommendations. Theme 18. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2021. 76 p.

15. Goryainov A.I. Some issues of improving the regulatory framework of the federal state control (supervision) in the field of road safety // Road Safety. 2023. № 1. P. 33–39.

16. Federal Law dated 29.05.2023 № 197-FZ «On Amendments to the Federal Law «On Highways and Road Activities in the Russian Federation and on Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation» and Article 3 of the Federal Law «On the State Company «Russian Highways» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.06.2023).

17. Order of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation dated 30.07.2017 № 685 «On officials of the system of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation authorized to draw up protocols on administrative offenses and carry out administrative detention» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 13.05.2023).

18. Regulations on Federal State control (supervision) in the field of road safety, approved by Decree of the Government of the Russian Federation dated 30.06.2021 № 1101 «On Approval of the Regulations on Federal State Control (Supervision) in the Field of road Safety and Invalidation of Certain Acts of the Government of the Russian Federation and Certain Provisions of Certain Acts of the Government of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 13.05.2023).

19. Order of the Ministry of Internal Affairs of Russia dated 30.04.2011 № 333 «On some organizational issues and structural construction of territorial bodies of the Ministry of Internal Affairs of Russia» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 13.05.2023).

20. Order of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation dated 28.08.2018 № 559 «On some organizational issues of the activities of the combatant units of the Road Patrol Service of the State Road Safety Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 13.05.2023).

21. Decree of the President of the Russian Federation dated 31.12.2017 № 652 «On Amendments to the Decree of the President of the Russian Federation of 05.05.2014 № 300 «On certain issues of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 13.05.2023).

22. Yakimov A.Yu. Reflections over the statutory basis of road traffic related activities // Administrative law and process. 2021. № 2. P. 10–19.

23. Rudnev A.S. Problems of establishing administrative responsibility of legal entities for traffic offenses and ways to solve them // State and Law. 2021. № 8. P. 81–89.

24. Bulgakov A.S. The concept and system of administrative procedural actions in the investigation

of offenses in the field of road safety // Bulletin of the Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2016. № 4. P. 91–94.

25. Order of the Ministry of Internal Affairs of Russia dated 27.12.2018 № 890 «On the establishment of the Faculty of Retraining and advanced training of employees of road safety units of the Kikot Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 13.05.2023).

26. Order of the Ministry of Internal Affairs of Russia dated 05.05.2018 № 275 «On approval of the Procedure for the organization of personnel training for positions in the internal affairs bodies of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 13.05.2023).

Информация об авторе

A.S. Руднев – начальник факультета заочного обучения Московского областного филиала Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

Контакты: п. Старотеряево, Рuzский г.о., Московская область, Россия, 143100

Information about the author

A.S. Rudnev – Head of the Faculty of Correspondence Studies of the Moscow Regional branch of the Kikot Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia

Contacts: p. Staroteryaevvo, Ruzsky g.o., Moscow region, Russia, 143100

Статья поступила в редакцию 01.06.2023; одобрена после рецензирования 08.06.2023; принята к публикации 15.06.2023.

The article was submitted 01.06.2023; approved after reviewing 08.06.2023; accepted for publication 15.06.2023.

**ОТДЕЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДСТВЕННОГО ОСМОТРА
ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**¹Виталия Михайловна Данилкина, ²Алексей Константинович Шеметов¹Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя²Екатеринбургский филиал Московской академии Следственного комитета Российской Федерации¹v-danilkina@mail.ru²shemetov_alexey@mail.ru

Аннотация. В статье рассмотрены основные проблемы организации и проведения осмотра мест дорожно-транспортных происшествий. Предпринята попытка обобщения существующих трудностей. Предложены рекомендации по повышению эффективности тактики производства указанных следственных действий. Обоснована авторская позиция, направленная на совершенствование технической оснащенности следственных групп, тактики производства исследования обстановки подобных событий.

Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия, осмотр места дорожно-транспортного происшествия, тактика следственного осмотра, следователь, взаимодействие следователя с участниками следственных действий

Для цитирования: Данилкина В.М., Шеметов А.К. Отдельные особенности проведения следственного осмотра при расследовании дорожно-транспортных происшествий // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 41–44.

Original article

**CERTAIN FEATURES OF THE INVESTIGATIVE INSPECTION
DURING THE INVESTIGATION OF TRAFFIC ACCIDENTS**¹Vitaliya M. Danilkina, ²Alexey K. Shemetov¹Kikot Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia²Yekaterinburg Branch of the Moscow Academy Investigative Committee of the Russian Federation¹v-danilkina@mail.ru²shemetov_alexey@mail.ru

Abstract. The article presents the main problems of organizing and conducting an inspection of the places of road accidents. An attempt was made to generalize the existing difficulties. Recommendations are proposed to improve the efficiency of tactics for the production of these investigative actions. The author's position is substantiated, aimed at improving the technical equipment of the investigation teams, the tactics of conducting research on the situation of such cases.

Keywords: traffic accidents, inspection of the scene of a traffic accident, tactics of investigative inspection, investigator, interaction of the investigator with participants in investigative actions

For citation: Danilkina V.M., Shemetov A.K. Certain features of the investigative inspection during the investigation of traffic accidents // Road Safety. 2023. № 2. P. 41–44.

Осмотр места дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП) традиционно занимает ведущее место в числе инструментов установления механизма произошедшего, обстоятельств и участвующих в нем лиц.

В ходе исследования условий, в которых произошло ДТП, субъект расследования получает основной объем доказательственной информации, закладывающейся позже фундаментом обвинения конкретного лица в инкриминируемом посягательстве. Сказанное значительно усиливается в ситуациях совершения ДТП, влекущих гибель человека, а тем более нескольких лиц.

Несмотря на то, что статистика ДТП в России сохраняет позитивную динамику на уменьшение (в 2020 году произошло 145 073 ДТП, в 2021 году – 133 331, в 2022 году – 126 705), число погибших россиян ежегодно остается внушительным (в 2022 году в ДТП погибли 14 172 человека) [1], а сложность расследования столь резонансных событий остается на высоком уровне.

Для проведения первоначальных следственных действий на месте ДТП следователю необходимо не только соблюдать нормы уголовно-процессуального законодательства, обладать специальными познаниями, эмоционально-волевыми качествами, но и владеть так-

тическими приемами осмотра поврежденных транспортных средств и знать специфику работы механизмов и особенности оставляемых ими следов [2].

Одним из наиболее распространенных видов следственных действий при расследовании преступлений рассматриваемой группы является осмотр места ДТП.

Осмотр места происшествия в соответствии с Уголовно-процессуальным кодексом РФ [3] (далее – УПК РФ) относится к числу следственных действий, производство которых возможно до возбуждения уголовного дела (ч. 2 ст. 176 УПК РФ). Порядок его осуществления регламентируется ст. 180 УПК РФ, устанавливающей обязательные требования к протоколу осмотра [4].

По справедливому утверждению Е.И. Сизовой, результаты, полученные в ходе осмотра, в подавляющем большинстве случаев являются единственным средством получения необходимых доказательств, что напрямую влияет на исход всего производства по уголовному делу [5].

Следует упомянуть и о том, что место происшествия в подавляющем большинстве случаев находится на оживленных участках движения транспортных средств, наиболее сложных для маневра территориях, охватывает значительную площадь.

В результате следственный осмотр проводится субъектом расследования в максимально сжатые сроки (для оперативного восстановления движения транспортных средств, устранения образовавшихся заторов, ликвидации опасных последствий произошедшего).

Локализация места происшествия зачастую охватывает большую по площади территорию, включающую в себя несколько отдельных участков, где могли происходить разные по содержанию и характеру события.

Все это требует более масштабных организационных мероприятий еще на этапе подготовки к исследованию места события, включения в общую деятельность представителей различных ведомств и структур, их взаимодействия, оперативного решения возникающих трудностей.

Отсутствие слаженности в работе приводит к тому, что субъект осмотра начинает свою работу в процессе разбора последствий ДТП или после перемещения основных узлов и агрегатов, участвовавших в искомом событии.

При организации производства следственно-го действия на оживленных участках дорог возникает необходимость перекрытия путей подъезда и отъезда, организации маршрутов объезда либо ограниченного перемещения транспортных средств через участки, на которых произошло ДТП.

Названные обстоятельства снижают эффективность осмотра, приводят лишь к частичному, выборочному исследованию местности, исключают из объекта исследования значимые территории.

Несмотря на существующий алгоритм совместных действий, организация сохранности места происшествия требует значительного времени, большого числа привлекаемых специалистов.

Это может быть усугублено сопутствующим разрушительным действием поврежденных в результате ДТП транспортных средств, особенно в тех случаях, когда до столкновения они перевозили легковоспламеняющиеся, ядовитые и другие опасные вещества, угроза распространения и действия которых сохраняется значительное время.

Быстро меняющаяся обстановка требует если не сохранения (что является наиболее оптимальным, но трудно реализуемым), то по крайней мере подробной фиксации всех изменений с момента произошедшего.

Как представляется, наиболее эффективным средством решения названной задачи будет размещение в таких местах видеокамер по приезде на место первых экипажей инспекторов дорожно-патрульной службы, организующих перекрытие дороги или ее участка и обеспечения движения после организации блокировки.

Записывающее оборудование рекомендуется устанавливать таким образом, чтобы оно фиксировало не только изменение маршрута транспортных средств, движение которых разрешено рядом или непосредственно в месте происшествия, но и как можно большую площадь, на которой могут находиться следы произошедшего.

С учетом значительной площади мест большинства ДТП требуется установка нескольких видеозаписывающих устройств, а возможно и использование аэродинамической съемки с привлечением беспилотных летательных аппаратов.

Использование таких средств позволит следователю эффективнее и быстрее оценить обстановку места происшествия, наметить план осмотра и организовать взаимодействие различных подразделений по проблемным вопросам.

Как справедливо отмечают Е.В. Прокофьева, Р.А. Мерзликин и В.А. Гаужаев, «именно иллюстративный материал, полученный посредством применения

беспилотных летательных аппаратов, будет являться наиболее достоверным, всесторонним и информативным доказательством при расследовании дорожно-транспортных происшествий» [6].

Указанные обстоятельства приводят к необходимости взаимодействия с различными подразделениями МВД, другими структурами и службами, а также организациями, обладающими требуемым оборудованием. Подобная совместная деятельность должна быть организована в кратчайшие сроки.

Значительный охват территорий, на которых произошло ДТП (например, столкновение более десяти транспортных средств, столкновение локомотива и транспортного средства на железнодорожном переезде), подталкивает к необходимости использования линейно-фронтального приема осмотра с разбивкой местности на отдельные секторы, квадраты, полосы.

На участках, подвергающихся исследованию в указанных условиях, формируются отдельные следственно-оперативные группы, включающие следователя и содействующих ему специалистов и понятых.

В данном контексте К.А. Костенко и В.Ф. Крючкова справедливо подчеркивают, что в целях единообразного отражения в протоколах отдельных субъектов указанных следственных действий должны использоваться общие ориентиры, а привязка каждого объекта осуществляться по общей формуле описания предметов и следов, выбранной всей следственной группой [7].

Действительно, можно говорить о том, что это позволит если не объединить сведения, собранные отдельными участниками в тексте одного протокола осмотра, то хотя бы подготовить понятный обобщенный доклад о проделанной работе вышестоящему руководству.

Зачастую в силу серьезных столкновений, наездов на препятствия происходит значительное повреждение кузовных элементов автотранспорта, а также его функциональных агрегатов.

В восстановлении картины произошедшего существенную помощь могут оказать следователю свидетели и очевидцы. Их поиск и организация работы с ними должны быть налажены еще до следственного действия или при проведении осмотра места происшествия [8].

Предоставленные ими данные должны использоваться для выдвижения и проверки различных версий произошедшего, правильной и эффективной организации осмотра.

Следственная ситуация может значительно осложниться тем, что ДТП часто приводит к серьезным психотравмирующим последствиям для людей, ставших очевидцами такого события.

Как небезосновательно утверждает Ю.И. Безруков, «даже незначительные ДТП оказывали шокирующее воздействие на участников, сам факт аварии активно присутствовал в сознании ее участников» [9].

В данном случае следователь при допросе свидетелей, ставших очевидцами ДТП со смертельным исходом, может обратиться за помощью психолога.

Заслуживает внимания позиция Ю.И. Невакшинова, согласно которой грамотно выстроенная с учетом рассмотренных нюансов работа с очевидцами и свидетелями ДТП позволяет более эффективно организовать проведение осмотра места происшествия [10].

Для более успешного решения следователем поставленных задач рекомендуется на постоянной основе взаимодействовать со специалистами-психологами и при проведении последующих следственных действий, так как восстановление в памяти картины ДТП может стать побудителем посттравматического стрессового расстройства [11].

Свидетели и очевидцы далеко не единственный источник данных об интересующем событии. Названные сведения могут быть получены в ходе копирования информации, накапливаемой благодаря работе камер, фиксирующих обстановку на дорогах, видеорегистраторов участников дорожного движения, записывающих устройств, установленных стационарно на предприятиях торговли, оказания услуг вблизи от места ДТП.

Доступ к их содержимому должен быть получен также в ходе осмотра, что будет способствовать грамотной оценке произошедшего, полному и всестороннему изучению обстановки и оставленных следов.

Для этого следователь, выезжающий на место ДТП, должен иметь технические средства, позволяющие обрабатывать видеоизображения, вести трансляцию, а также средства обнаружения оптических устройств и оборудование, в памяти которого может храниться требуемая информация [12].

В условиях ограниченного времени и необходимости устранения последствий ДТП в разборе механизма произошедшего события, последовательности протекания отдельных действий помощь следователю способны оказывать и опытные специалисты, привлекаемые к исследованию обнаруженных узлов и агрегатов, следов их воздействия друг на друга, окружающие предметы и людей [13].

При этом в ходе осмотра могут участвовать не только лица, обладающие специальными знаниями в области автотехники, но и представители иных профессиональных групп, владеющие необходимой следователю информацией.

Напомним, что формы взаимодействия следователя со сведущими лицами при проведении следственных действий могут иметь как процессуальную регламентацию, так и осуществляться на основе непроцессуального взаимодействия.

В качестве наиболее приемлемой формы использования подобных узкопрофильных сведений является консультативная деятельность привлекаемых лиц, доступ которых может быть оперативно обеспечен в этих условиях.

Например, при осмотре места ДТП с участием дорожно-ремонтной, строительной техники значительную помощь могут оказать лица, которые по роду деятельности постоянно сталкиваются с эксплуатацией подобных машин, их ремонтом и обслуживанием.

Они могут оказать содействие следователю в понимании устройства и принципов работы отдельных узлов, их расположения относительно друг друга, способа фиксации и других характеристик.

Продолжая рассматривать особенности проведения следственного осмотра места ДТП, отметим, что личная безопасность его участников имеет особое значение.

Следователь, будучи организатором следственного действия, несет непосредственную ответственность за обеспечение сохранности жизни и здоровья всех участвующих в нем лиц [14].

Им должно быть организовано выставление защитных конструкций, препятствующих выезду на огражденные участки, осуществлен подробный инструктаж участвующих в обеспечении охраны места происшествия сотрудников, а также контроль за передвижением участников следственного осмотра.

В ряде ситуаций требуется минимизация участия лиц, жизнь которых может быть подвергнута опасности. В этой связи в соответствии со ст. 170 УПК РФ возможно использование технических средств фиксации хода и результатов проводимого осмотра вместо живого участия в следственном действии понятых.

Производство подобных замен должно осуществляться с учетом требований и целей, задуманных и озвученных законодателем в названной норме, а видеозапись производится непрерывно и в надлежащем качестве и фиксировать обстоятельства, на которые следователь делает акцент.

Еще одно обстоятельство, которое может быть выделено в череде основных трудностей на пути к достижению эффективности осмотра подобного рода – наличие нескольких погибших, тела которых находятся на месте происшествия.

Первоначальная фиксация положения трупов, производимые с ними манипуляции должны быть учтены, запечатлены на схемах и в фототаблице, прилагаемой к протоколу осмотра.

Детальная фиксация положения участников ДТП сразу после события может быть осуществлена с применением иных средств.

Места нахождения участников, которые к моменту приезда следователя эвакуированы или перемещены, также должны быть подробно осмотрены и описаны в протоколе.

Осмотр трупов в данном случае может быть осложнен множественными повреждениями, полученными в результате воздействия узлов и агрегатов транспортного средства, которые к моменту исследования могут располагаться на значительном расстоянии [15].

Для наиболее полной фиксации картины имеющихся ран и следов контакта рекомендуется использовать помощь специалистов в области судебной медицины.

По нашему убеждению, решение проблем, рассмотренных в рамках настоящей публикации, позволит увеличить эффективность проведения следственного осмотра при расследовании преступлений в области дорожного движения.

Список источников

1. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 150 с.
2. Морозова Н.В. Общетеоретические аспекты проведения осмотра места происшествия при расследовании преступлений // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2021. № 4(89). С. 48–52.
3. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ // СПС «Консультант плюс» (дата обращения: 05.06.2023).
4. Татаров Л.А. Осмотр места ДТП: типичные ошибки // Теория и практика общественного развития. 2015. № 16. С. 111–113.
5. Сизова Е.И. Особенности осмотра места происшествия при расследовании ДТП // Advanced science: сборник статей XV Международной научно-практической конференции. 2020. С. 107–109.
6. Прокофьева Е.В., Мерзликин Р.А., Гаужаева В.А. Возможности применения беспилотных летательных аппаратов при осмотре места происшествия по факту ДТП // Мировые тенденции и перспективы развития науки в эпоху перемен: от теории к практике. Материалы I Международной научно-практической конференции. Ростов-на-Дону, 2023. С. 305–306.
7. Костенко К.А., Крючкова В.Ф. Актуальные вопросы формирования следственных ситуаций на первоначальном этапе расследования ДТП, произошедших на железнодорожных путях // Уголовно-процессуальные и криминалистические проблемы борьбы с преступностью: сборник статей межведомственного круглого стола, регионального круглого стола и Всероссийской научно-практической конференции. Орёл, 2020. С. 62–66.

8. Морозова Н.В., Чаплыгина А.Д. Особенности осмотра места дорожно-транспортного происшествия // Современная наука. 2020. № 2. С. 10–12.

9. Безруков Ю.И. Работа специалиста-психолога в расследовании дорожно-транспортных происшествий // Бизнес в законе. Экономико-юридический журнал. 2015. № 4. С. 126–128.

10. Невакшонов Ю.И. Участие специалиста-психолога при расследовании дел о ДТП // Наука, образование, инновации: апробация результатов исследований. Материалы Международной (заочной) научно-практической конференции. 2019. С. 650–653.

11. Оловяников Д.Ю., Горенко В.А. Применение сотрудником полиции специальных психологических знаний при расследовании ДТП: теория и практика // Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации: достижения и проблемы применения: сборник научных статей V Международной студенческой научно-практической конференции. Курск: Юго-Западный государственный университет. 2019. С. 161–164.

12. Шолохов С.В., Коргин А.В., Васюков В.Ф. К вопросу о роли использования технико-криминалистических средств в доказывании по уголовным делам // Современное уголовное-процессуальное право России – уроки истории и проблемы дальнейшего реформирования: сборник материалов Всероссийской конференции. 2015. С. 343–348.

13. Остробородов В.В., Обухов И.А., Остробородова А.В. Тактические особенности осмотра места происшествия при дорожно-транспортных происшествиях, в том числе с летальным исходом // Закон и право. 2021. № 11. С. 244–248.

14. Гонтарев А.А. Организационные основы подготовительного этапа осмотра места дорожно-транспортного происшествия // Юридический вестник Самарского университета. 2021. Т. 7. № 4. С. 136–141.

15. Шеметов А.К. Особенности осмотра места массовой гибели людей / Теория и практика борьбы с преступностью: сборник научных трудов / под ред. Н.С. Расуловой. Екатеринбург: Уральский юридический институт МВД России, 2022. С. 264–267.

References

1. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aisanov A.S. et al. Road traffic accidents in the Russian Federation for 2022: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2023. 150 p.

2. Morozova N.V. General theoretical aspects of the inspection of the scene in the investigation of crimes // Scientific Bulletin of the Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov. 2021. № 4(89). P. 48–52.

3. The Code of Criminal Procedure of the Russian Federation dated 18.12.2001 № 174-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.06.2023).

4. Tatarov L.A. Inspection of the scene of an accident: typical mistakes // Theory and practice of social development. 2015. № 16. P. 111–113.

5. Sizova E.I. Features of the inspection of the scene during the investigation of a traffic accident // Advanced science: collection of articles of the XV International Scientific and Practical Conference. 2020. P. 107–109.

6. Prokofieva E.V., Merzlikin R.A., Gauzhaeva V.A. Possibilities of using unmanned aerial vehicles when examining the scene of an accident after a traffic accident // World trends and prospects for the development of science in an era of change: from theory to practice. Materials of the I International Scientific and Practical Conference. Rostov-on-Don, 2023. P. 305–306.

7. Kostenko K.A., Kryuchkova V.F. Topical issues of the formation of investigative situations at the initial stage of the investigation of road accidents that occurred on railway tracks // Criminal procedure and forensic problems of combating crime: collection of articles of the interdepartmental round table, regional round table and All-Russian scientific-practical conference. Orel, 2020. P. 62–66.

8. Morozova N.V., Chaplygina A.D. Features of inspection of the scene of a traffic accident // Modern Science. 2020. № 2. P. 10–12.

9. Bezrukov Yu.I. The work of a specialist psychologist in the investigation of traffic accidents // Business in law. Economic and legal journal. 2015. № 4. P. 126–128.

10. Nevakshonov Yu.I. Participation of a specialist psychologist in the investigation of cases of traffic accidents // Science, education, innovations: approbation of research results. Materials of the International (correspondence) scientific-practical conference. 2019. P. 650–653.

11. Olovyannikov D.Yu., Gorenko V.A. The use of special psychological knowledge by a police officer in the investigation of an accident: theory and practice // Code of Criminal Procedure of the Russian Federation: achievements and problems of application: collection of scientific articles of the V International Student Scientific and Practical Conference. Kursk: Southwestern State University. 2019. P. 161–164.

12. Sholokhov S.V., Korgin A.V., Vasyukov V.F. To the question of the role of the use of technical and forensic means in proving in criminal cases // Modern criminal procedure law of Russia – the lessons of history and problems of further reform: collection of materials of the All-Russian Conference. 2015. P. 343–348.

13. Ostrobodov V.V., Obukhov I.A., Ostrobodova A.V. Tactical features of the inspection of the scene in traffic accidents, including those with a fatal outcome // Law and Legislation. 2021. № 11. P. 244–248.

14. Gontarev A.A. Organizational bases of the preparatory stage of inspection of the scene of traffic accident // Legal Bulletin of Samara University. 2021. Vol. 7. № 4. P. 136–141.

15. Shemetov A.K. Features of the inspection of the place of mass death of people / Theory and practice of combating crime: collection of scientific papers / ed. N.S. Rasulova. Yekaterinburg: Ural Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 2022. P. 264–267.

Информация об авторах

В.М. Данилкина – кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры криминалистики Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

Контакты: ул. Ак. Волгина, д. 12, Москва, Россия, 117437

А.К. Шеметов – старший преподаватель кафедры криминалистики Екатеринбургского филиала Московской академии Следственного комитета Российской Федерации

Контакты: ул. Щорса, д. 18, Екатеринбург, Россия, 620142

Information about the authors

V.M. Danilina – Candidate of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Criminology of the Kikot Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia

Contacts: ul. Akademika Volgina, d. 12, Moscow, Russia, 117437

A.K. Shemetov – Senior lecturer at the Criminalistics Department of the Yekaterinburg Branch of the Moscow Academy of the Investigative Committee of the Russian Federation

Contacts: ul. Shchorsa, d. 18, Yekaterinburg, Russia, 620142

Статья поступила в редакцию 12.06.2023; одобрена после рецензирования 19.06.2023; принята к публикации 26.06.2023.

The article was submitted 12.06.2023; approved after reviewing 19.06.2023; accepted for publication 26.06.2023.

ЭЛЕКТРОННЫЙ НОСИТЕЛЬ ИНФОРМАЦИИ КАК ИСТОЧНИК ПОЛУЧЕНИЯ ЭЛЕКТРОННЫХ ДОКАЗАТЕЛЬСТВ ПО УГОЛОВНЫМ ДЕЛАМ, СВЯЗАННЫМ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

¹Артём Сергеевич Агафонов, ²Артём Андреевич Количенко

¹Иркутский юридический институт (филиал) Университета прокуратуры Российской Федерации

²Нижегородская академия МВД России

¹agafonov_1990@mail.ru

²kolichenkoaa@mail.ru

Аннотация. В статье рассматриваются процессуальные аспекты собирания, проверки и оценки сведений, полученных с электронных носителей информации по уголовным делам, связанным с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Констатируется значимость электронных доказательств в практике расследования преступлений указанной направленности. Анализируются проблемные аспекты правоприменительной деятельности, обусловленные несовершенством норм уголовно-процессуального законодательства в части регламентации порядка изъятия электронных носителей информации и копирования с них информации при производстве следственных действий.

Ключевые слова: электронные доказательства, электронные носители информации, уголовный процесс, безопасность дорожного движения

Для цитирования: Агафонов А.А., Количенко А.С. Электронный носитель информации как источник получения электронных доказательств по уголовным делам, связанным с нарушением правил дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 45–49.

Original article

ELECTRONIC INFORMATION CARRIER AS A SOURCE OF OBTAINING ELECTRONIC EVIDENCE IN CRIMINAL CASES RELATED TO TRAFFIC VIOLATION

¹Artem S. Agafonov, ²Artem A. Kolichenko

¹Irkutsk Institute of Law (branch) University of Prosecutor's Office of the Russian Federation

²Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia

¹agafonov_1990@mail.ru

²kolichenkoaa@mail.ru

Abstract. This article presents the procedural aspects of collecting, verifying and evaluating information obtained from electronic information carrier in criminal cases involving traffic violations and vehicle operation. The importance of electronic evidence in the practice of investigating crimes of this orientation is stated. The problematic aspects of law enforcement activities caused by the imperfection of the norms of criminal procedure legislation in terms of regulating the procedure for the seizure of electronic information carrier and copying information from them during investigative actions are analyzed.

Keywords: electronic evidence, electronic information carrier, criminal proceedings, road safety

For citation: Agafonov A.A., Kolichenko A.S. Electronic information carrier as a source of obtaining electronic evidence in criminal cases related to traffic violation // Road Safety. 2023. № 2. P. 45–49.

На современном этапе жизнедеятельности общества и государства, в эпоху информатизации и цифровизации, все чаще электронные носители информации становятся источником получения значимых доказательственных сведений по уголовным делам различной направленности.

Не являются исключением и уголовные дела, связанные с расследованием фактов совершения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, предусмотренных в ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации [1] (далее – УК РФ).

Актуализируя сказанное, обратим внимание на статистические данные о состоянии преступности по делам указанной направленности. Так, в 2019 году официально зарегистрировано 19 618 преступлений, в 2020 году – 18 629, в 2021 году – 18 217, в 2022 году – 17 595 [2].

Несмотря на то, что в последние годы рост числа преступлений рассматриваемой направленности не наблюдается, статистика видится авторам весьма негативной.

Законодатель пытается реагировать на складывающуюся обстановку в области обеспечения безопасности дорожного движения. Прежде всего, следует обратить внимание на появление в 2021 году в УК РФ новой ст. 264.2 (нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами).

Подобная новация для уголовного законодательства была жизненно необходима и объясняется как минимум потребностью в укреплении дисциплины водителей транспортных средств.

Однако одних усилий законодательного характера в данном вопросе недостаточно. Обеспечение

безопасности дорожного движения – важнейшее направление деятельности различных государственных органов, о чем свидетельствует следующее положение Стратегии обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы: «повышение безопасности дорожного движения, направленное на сохранение жизни, здоровья и имущества граждан Российской Федерации, является одним из приоритетных направлений государственной политики и важным фактором обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития страны» [3].

В свою очередь, повышение уровня безопасности дорожного движения, как представляется, становится возможным во многом благодаря привлечению лиц, виновных в преступлениях в области дорожного движения, к уголовной ответственности.

Реализация принципа неотвратимости наказания призвана оказывать превентивное воздействие на участников дорожного движения, что, безусловно, способствует снижению рисков аварийности.

Достижение обозначенной цели – повышения уровня безопасности дорожного движения – является результатом кропотливой работы следователей органов внутренних дел Российской Федерации, на которых возложены полномочия по расследованию уголовных дел по признакам состава преступления, предусмотренного в ст. 264 УК РФ.

При расследовании преступлений рассматриваемой направленности следователи достаточно часто прибегают к реализации положений ст. 164.1 «Особенности изъятия электронных носителей информации и копирования с них информации при производстве следственных действий» Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации [4] (далее – УПК РФ).

К сожалению, приходится констатировать, что предписанные в данной статье положения получают зачастую различную интерпретацию со стороны правоприменителей, что может навредить ходу и результатам расследования.

С учетом этого в рамках настоящей публикации представляется целесообразным уделить внимание отдельным процессуальным аспектам собирания, проверки и оценки сведений, полученных с электронных носителей информации, по уголовным делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Между тем не вызывает сомнений тот факт, что электронные носители информации являются источником получения электронных доказательств (релевантно значимых сведений в электронно-цифровой форме, имеющих значение для расследования и судебного разбирательства уголовного дела).

При этом полагаем целесообразным соотносить категории «электронные носители информации» и «электронные доказательства» как форму и содержание.

Говоря непосредственно о специфике расследования преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, рассмотрим два вида электронных носителей информации – видеорегистраторы и наружные камеры видеонаблюдения.

Благодаря сведениям, находящимся на данных электронных носителях информации, сотрудники

следственных подразделений могут устанавливать обстоятельства, подлежащие доказыванию по уголовному делу.

Не случайно в юридической литературе применению указанных видов электронных носителей информации уделяется пристальное внимание [5], [6], [7], [8].

В частности, И.Г. Пяткова, рассматривая вопросы использования информации с видеорегистраторов при расследовании уголовных дел о преступлениях в области дорожного движения, справедливо полагает, что наличие объективной достоверной информации, зафиксированной с помощью технических средств, ограничивает возможности лиц, заинтересованных в противодействии расследованию, в том числе путем противоправного воздействия на участников уголовного процесса [9].

В.Ф. Васюков указывает на возможность установления следующих обстоятельств посредством исследования в ходе предварительного следствия видеозаписи с видеорегистратора автомобиля: «о направлении движения автомобиля, об осуществляемых им маневрах до совершения соответствующего преступления, о наличии разметки на проезжей части и ее состоянии (наледь, загрязнения, повреждения и т.д.), развитии дорожно-транспортной обстановки, непосредственно о самом моменте совершения преступления, времени проезда транспортного средства мимо неподвижных объектов, а также о времени, месте и GPS-координатах перемещения автомобиля (в случае имеющейся функции)» [10].

Более того, по справедливому замечанию А.Ю. Тутукова, «использование видеозаписи, зафиксированной с помощью технических средств, способствует восстановлению сотрудниками правоохранительных органов полной картины происшествия, позволяет убедиться в достоверности и объективности информации о дорожно-транспортном происшествии, а также ограничить возможность заинтересованных лиц в противодействии расследованию» [11], с чем трудно не согласиться.

Заслуживает внимания позиция А.В. Головчанского по поводу того, что цифровая видеозапись, будучи электронной информацией, сама по себе не является материально выраженным объектом, который можно изъять, и неразрывно связана с физическим носителем [12].

Продолжая рассмотрение затронутой проблематики, отметим, что процедура получения электронных доказательств по уголовным делам, связанным с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, имеет свою специфику [13].

Согласно положениям постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 года № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» в процессе доказывания по такого рода преступлениям следует исходить не только из требований Правил дорожного движения, но и из специфики обстоятельств, подлежащих установлению [14].

Изучение следственной практики и юридической литературы позволяет сделать вывод о том, что в настоящее время существует ряд проблемных аспектов работы с электронными носителями инфор-

мации при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

1. Собираение электронных доказательств.

Собираение доказательств как элемент процесса доказывания регламентировано законодателем в ст. 86 УПК РФ. Так, согласно части 1 указанной статьи «собираение доказательств осуществляется в ходе уголовного судопроизводства дознавателем, следователем, прокурором и судом путем производства следственных и иных процессуальных действий» [4].

Следует обратить внимание на то, что электронные носители информации, а именно (в нашем случае) видеорегистраторы из автомобилей, изымаются следователем в ходе производства осмотра места происшествия (в том случае, если видеорегистратор имеется в автомобиле).

В случае если на лобовом стекле имеются следы от крепления видеорегистратора, то следователь должен принять меры к установлению его местонахождения.

Для изъятия видеорегистратора, а также для копирования с него информации требуются профессиональные познания специалиста, о чем гласит положение ч. 2 ст. 164 УПК РФ.

В этой связи возникает вопрос о том, насколько оправдана такая процедура в случае изъятия видеорегистратора и копирования с него информации.

Полагаем, что для подобного изъятия привлечение специалиста является излишним. Однако для осуществления копирования электронной (цифровой) информации с видеорегистратора в ряде случаев участие специалиста является вынужденной необходимостью (например, когда возникает угроза утраты такой информации ввиду повреждения видеорегистратора вследствие дорожно-транспортного происшествия).

Иная ситуация имеет место в случае изъятия и копирования информации с наружных камер видеонаблюдения, где, по нашему мнению, отсутствует необходимость в участии специалиста как при изъятии электронного носителя информации, так и при копировании с него информации.

Это объясняется тем, что на данный носитель электронной информации участники дорожно-транспортного происшествия не могут оказать воздействие (модифицировать, уничтожить или заблокировать).

2. Проверка электронных доказательств.

В ст. 87 УПК РФ содержится норма, определяющая порядок (правила) проверки доказательств. Исходя из данной нормы, следует выделить четыре способа проверки доказательств, которые, на наш взгляд, распространяются и на электронные доказательства.

Проверка электронных доказательств, полученных с видеорегистратора и наружных камер видеонаблюдения, должна быть проведена как посредством установления источника происхождения электронно-цифровых сведений, так и путем сопоставления данных сведений с другими доказательствами, имеющимися в уголовном деле (в частности, с показаниями очевидцев (свидетелей) преступления).

Следует акцентировать внимание на том, что при проверке электронных доказательств по анализируемой категории уголовных дел необходимо строго соблюдать установленный порядок работы с самим электронным носителем информации, так

как велика вероятность его повреждения и уничтожения содержащейся на нем информации.

Таким образом, при соблюдении общих правил проверки доказательств следует учитывать и технические особенности работы с устройствами, содержащими видеoinформацию.

3. Оценка электронных доказательств.

Как правило, проверка и оценка электронных доказательств являются неразрывными элементами процесса доказывания в силу того, что при проверке доказательств возникают элементы оценки, а при оценке – элементы проверки.

Однако законодатель разграничил данные элементы процесса доказывания, закрепив положения об оценке доказательств в ст. 88 УПК РФ.

Согласно части 1 упомянутой статьи «каждое доказательство подлежит оценке с точки зрения относимости, допустимости, достоверности, а все собранные доказательства в совокупности – достаточности для разрешения уголовного дела».

В таком случае полученные с электронных носителей информации сведения должны быть оценены по критериям, определенным в ч. 1 ст. 88 УПК РФ.

Отдельно остановимся на критерии достоверности электронной (цифровой) информации, выступающей сутью электронных доказательств, находящихся на электронном носителе информации – видеорегистраторе.

Полагаем, что проводя оценку данной информации, следователь должен придерживаться определенного алгоритма, который позволит убедиться в ее достоверности:

определить техническое состояние электронного носителя информации – видеорегистратора, в том числе установить его свойства (объем памяти) и характеристики (модель, отличительные особенности);

установить владельца электронного носителя информации – видеорегистратора (в каком транспортном средстве он был установлен);

проанализировать содержание электронной (цифровой) информации, содержащейся на видеорегистраторе, включая исследование обстоятельств ее создания (где, в какое время и при каких обстоятельствах была создана видеозапись).

В конечном счете, при оценке видеозаписи с видеорегистратора следователь должен убедиться в том, что она действительно имеет отношение к предмету доказывания по уголовному делу и получена с соблюдением норм УПК РФ [15].

В соответствии с приведенными выше доводами и рассуждениями представляется целесообразным сделать следующие выводы.

Во-первых, не вызывает сомнений, что расследование преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, представляет собой кропотливую и сложную работу следователя по сбору, проверке и оценке доказательств, в том числе доказательств, получаемых с электронных носителей информации.

Во-вторых, положения, закрепленные в ч. 2 ст. 164.1 УПК РФ, требуют пересмотра относительно участия специалиста в изъятии электронных носителей информации и копировании с них информации при производстве следственных действий.

В-третьих, соби́раение, проверка и оценка сведений, полученных с электронных носителей информации, имеет определенную специфику, знание ко-

торой позволяет следователю методически грамотно проводить следственные действия, а значит, успешно собирать доказательственную базу по соответствующему уголовному делу.

Список источников

1. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 06.05.2023).
2. Данные статистики о числе совершенных преступлений // URL: xn--b1aew.xn--p1ai (дата обращения: 06.05.2023).
3. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» // Российская газета. № 15. 25.01.2018.
4. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ (ред. от 28.04.2023) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 06.05.2023).
5. Введенская О.Ю. Использование информации видеокамер систем наблюдения и видеорегистраторов в расследовании уголовных дел // Криминалистика и судебно-экспертная деятельность: теория и практика. Материалы V Всероссийской научно-практической конференции. 2017. С. 45–50.
6. Дога Е.А. Возможность использования данных видеорегистратора в доказывании по уголовным делам, связанным с наездом на пешеходов // Правовая защита частных и публичных интересов: сборник научных статей международной научно-практической конференции, посвященной памяти выдающегося российского адвоката Федора Никифоровича Плевако (1842–1908). 2019. С. 35–36.
7. Мамин С.Н., Минакова Ю.В. Проблемы использования видеоматериалов, зафиксированных на автомобильный видеорегистратор, в уголовном судопроизводстве // Белгородские криминалистические чтения: сборник научных трудов. Белгород: Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, 2021. С. 88–92.
8. Пшеничкин А.А. Применение информации видеорегистраторов при расследовании уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях // Криминалистика: актуальные вопросы теории и практики: сборник материалов международной научно-практической конференции. Ростов-на-Дону, 2020. С. 186–192.
9. Пяткова И.Г. Об использовании информации с видеорегистраторов при расследовании уголовных дел о дорожно-транспортных преступлениях // Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями. 2015. № 15-1. С. 127–128.
10. Васюков В.Ф. Отдельные вопросы использования записей видеорегистратора при расследовании преступлений в области дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1. С. 57–61.
11. Тутуков А.Ю. Значение электронных устройств-носителей информации при расследовании дорожно-транспортных происшествий // Пробелы в российском законодательстве. 2018. № 4. С. 312–314.
12. Головчанский А.В. К вопросу о тактике изъятия записей камер видеонаблюдения при расследовании уголовных дел // Вестник Воронежского института МВД России. 2021. № 2. С. 333–340.
13. Афанасьев А.Ю. Особенности уголовно-процессуального доказывания нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Право и правоприменение в современной России. Материалы Всероссийской научно-практической конферен-

ции с международным участием. Новосибирск, 2020. С. 255–258.

14. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 (ред. от 24.05.2016) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 06.05.2023).

15. Стельмах В.Ю. Электронная информация в доказывании по уголовным делам: способы получения и место в системе доказательств // Библиотека криминалиста. Научный журнал. 2018. № 3(38). С. 93–100.

References

1. The Criminal Code of the Russian Federation dated 13.06.1996 № 63-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 06.05.2023).
2. Statistics data on the number of crimes committed // URL: xn--b1aew.xn--p1ai (date of access: 06.05.2023).
3. Order of the Government of the Russian Federation dated 08.01.2018 № 1-r «On approval of the Strategy for road safety in the Russian Federation for 2018-2024» // Rossiyskaya gazeta. № 15. 25.01.2018.
4. Code of Criminal Procedure of the Russian Federation dated 18.12.2001 № 174-FZ (as amended on 28.04.2023) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 06.05.2023).
5. Vvedenskaya O.Yu. Use of information from video cameras of surveillance systems and video recorders in the investigation of criminal cases // Criminalistics and forensic activities: theory and practice. Materials of the V All-Russian Scientific and Practical Conference. 2017. P. 45–50.
6. Doga E.A. The possibility of using video recorder data in proving criminal cases related to hitting pedestrians // Legal protection of private and public interests: collection of scientific articles of the International Scientific and Practical Conference dedicated to the memory of the outstanding Russian lawyer Fyodor Nikiforovich Plevako (1842–1908). 2019. P. 35–36.
7. Mamin S.N., Minakova Yu.V. Problems of using video materials recorded on a car video recorder in criminal proceedings // Belgorod forensic readings: collection of scientific papers. Belgorod: Belgorod Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after I.D. Putilin, 2021. P. 88–92.
8. Pshenichkin A.A. Application of information from video recorders in the investigation of criminal cases on traffic accidents // Forensic science: topical issues of theory and practice: collection of materials of the International Scientific and Practical Conference. Rostov-on-Don, 2020. P. 186–192.
9. Pyatkova I.G. On the use of information from video recorders in the investigation of criminal cases on road traffic crimes // Actual problems of combating crimes and other offenses. 2015. № 15-1. P. 127–128.
10. Vasuykov V.F. Selected issues of the use of video recorder recordings in the investigation of crimes in the field of road traffic // Road Safety. 2023. № 1. P. 57–61.
11. Tutukov A.Yu. The value of electronic devices-carriers of information in the investigation of road accidents // Gaps in Russian legislation. 2018. № 4. P. 312–314.
12. Golovchansky A.V. To the question of the tactics of seizure of records of video surveillance cameras during the investigation of criminal cases // Bulletin of the Voronezh Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2021. № 2. P. 333–340.
13. Afanasiev A.Yu. Peculiarities of criminal procedural proof of violations of the rules of the road and

operation of vehicles // Law and law enforcement in modern Russia. Materials of the All-Russian scientific-practical conference with international participation. Novosibirsk, 2020. P. 255–258.

14. Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation dated 09.12.2008 № 25 (as amended on 24.05.2016) «On judicial practice in cases of crimes related to violation of traffic rules and operation of vehicles,

as well as their unlawful possession without purposes of theft» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 06.05.2023).

15. Stelmakh V.Yu. Electronic information in proving in criminal cases: methods of obtaining and place in the system of evidence // Forensic Library. Science Magazine. 2018. № 3(38). P. 93–100.

Информация об авторах

А.С. Агафонов – кандидат юридических наук, научный сотрудник отдела научной информации, издательской деятельности и библиографического обеспечения Иркутского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации

Контакты: ул. Шевцова, д. 1, Иркутск, Россия, 664035

А.А. Количенко – адъюнкт адъюнктуры Нижегородской академии МВД России

Контакты: Анкудиновское шоссе, д. 3, Нижний Новгород, Россия, 603950

Information about the authors

A.S. Agafonov – Candidate of Sciences in Jurisprudence, Researcher of Scientific Information, Publishing and Bibliographic Support Department of Irkutsk Institute of Law (branch) University of Prosecutor's Office of the Russian Federation

Contacts: ul. Shevtsova, d. 1, Irkutsk, Russia

A.A. Kolichenko – Postgraduate student of the Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia

Contacts: Ankudinovskoe shosse, d. 3, Nizhny Novgorod, Russia, 603950

*Статья поступила в редакцию 15.05.2023; одобрена после рецензирования 22.05.2023; принята к публикации 29.05.2023.
The article was submitted 15.05.2023; approved after reviewing 22.05.2023; accepted for publication 29.05.2023.*

УЧАСТИЕ ПЕРЕВОДЧИКА В ПРОИЗВОДСТВЕ ДОПРОСА ИНОСТРАННОГО ГРАЖДАНИНА ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Виктория Николаевна Чаплыгина

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова

victory-75@yandex.ru

Аннотация. В настоящей статье уделено внимание рассмотрению особенностей производства допроса в отношении иностранного гражданина, совершившего преступление в области дорожного движения или ставшего его очевидцем. Проанализированы наиболее дискуссионные аспекты привлечения переводчика для допроса указанного лица. В частности, экспонируется проблема оперативного привлечения к участию в допросе переводчика для обеспечения его всесторонности и полноты.

Ключевые слова: допрос, иностранный гражданин, переводчик, дорожно-транспортное происшествие, преступление в области дорожного движения

Для цитирования: Чаплыгина В.Н. Участие переводчика в производстве допроса иностранного гражданина при расследовании преступлений в области дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 50–53.

Original article

INTERPRETER'S PARTICIPATION IN THE INTERROGATION OF A FOREIGN CITIZEN DURING THE INVESTIGATION OF TRAFFIC CRIMES

Victoria N. Chaplygina

Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov

victory-75@yandex.ru

Abstract. The article pays attention to the peculiarities of interrogation in respect of the foreign citizen who has committed a crime in the field of road traffic or has become its eyewitness. The most debatable aspects of an interpreter attraction for interrogation of the given person are analyzed. In particular, the problem of prompt involvement of an interpreter to ensure its comprehensiveness and completeness is exposed.

Keywords: interrogation, foreign citizen, interpreter, traffic accident, crime in the field of traffic

For citation: Chaplygina V.N. Interpreter's participation in the interrogation of a foreign citizen during the investigation of traffic crimes // Road Safety. 2023. № 2. P. 50–53.

Преступления в области дорожного движения в мировом масштабе ежегодно уносят жизни более миллиона человек, что можно приравнять к гибели одного мегаполиса.

Безопасность дорожного движения является одним из важных направлений государственной политики, в связи с чем отсутствие кардинального улучшения состояния на дорогах России вызывает обоснованную тревогу.

В контексте рассматриваемой темы отметим, что особую озабоченность вызывает рост числа преступлений в области дорожного движения иностранных граждан, в частности осуществляющих свою трудовую и предпринимательскую деятельность, например, в сфере грузовых перевозок [1].

Наиболее весомый вклад в формирование данной тенденции вносят водители, являющиеся гражданами республик Узбекистан, Киргизия и Таджикистан [2].

Расследование преступлений, совершенных иностранными гражданами, в том числе и уголовных дел о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, весьма специфично, что связано с наличием языкового барьера, ставящего перед следователем задачу по привлечению переводчика к участию в следственных действиях с их участием.

Одним из основных следственных действий, проводимых в рамках рассматриваемой категории

уголовных дел, является допрос, общие правила производства которого закреплены в ст. 187-190 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации [3] (далее – УПК РФ).

При этом в иных нормах УПК РФ имеются определенные особенности, касающиеся, например, допроса несовершеннолетних лиц или порядка допроса обвиняемого.

Как одно из основополагающих следственных действий, допрос гражданина, не владеющего языком, на котором ведется производство по делу, требует привлечения лица, владеющего языковыми навыками и способного стать посредником между следователем и допрашиваемым, в каком бы процессуальном статусе последний не находился.

Однако необходимо помнить, что некоторые категории иностранных граждан наделены дипломатическим иммунитетом от российской юрисдикции, в связи с чем производство любых процессуальных действий в их отношении требует санкционирования, а также в ряде случаев специального разрешения компетентного органа.

Иностранные граждане, даже не обладающие дипломатическим иммунитетом, являются специфическими участниками уголовного судопроизводства, которым в силу существующего языкового барьера и для обеспечения достижения целей расследования предоставляются дополнительные права, в частности, право на пользование услугами переводчика [4].

Указанное право вытекает из правового положения таких участников процесса, как потерпевший, свидетель, а также подозреваемый и обвиняемый, устанавливаемого в УПК РФ.

Безусловно, для расследования важен допрос свидетелей совершения преступления в области дорожного движения, так как полученные согласно требованиям уголовно-процессуального законодательства, в том числе путем надлежащего оформления результатов проведенного допроса, показания допускаются в соответствии с ч. 2 ст. 74 УПК РФ в качестве доказательств.

Допрос лиц, причастных к дорожно-транспортным происшествиям, представляет особую сложность, которая обусловлена спецификой рассматриваемых составов преступлений и категории допрашиваемых, к которым относятся и иностранные граждане.

Вместе с тем в уголовно-процессуальном законе отсутствуют нормы, устанавливающие особый порядок производства данного следственного действия, если иностранный гражданин не обладает дипломатическим иммунитетом, из чего вытекает вывод, что иностранный гражданин, виновный в совершении преступления в области дорожного движения, привлекается к уголовной ответственности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Иностранный гражданин вызывается на допрос повесткой, в то же время для должностных лиц посольств иностранных государств предусмотрен особый порядок вызова на допрос [5].

Процедура допроса гражданина, не обладающего дипломатическим иммунитетом, помимо участия переводчика, не имеет исключений из общего порядка.

Однако стоит признать, его участие не всегда является оправданной необходимостью с учетом того, что граждане ближнего зарубежья, эмигранты, вполне владеющие языком, все же причисляются к категории иностранных граждан.

Анализ деятельности следственных органов по расследованию преступлений в области дорожного движения показывает, что на практике надзирающие органы требуют обязательного присутствия переводчика не только при допросе иностранного гражданина, но и при допросе лица, имеющего российское гражданство и владеющего русским языком, но родившегося на территории сопредельного государства.

В случае если следователь владеет языком, на котором желает давать показания иностранный гражданин, то нужно иметь в виду, что закон не запрещает вести допрос на этом языке при условии свободного владения им.

Полагаем, что данная форма производства допроса в значительной мере оптимизирует общение следователя с допрашиваемым, способствует установлению доверительных отношений.

Однако необходимо учитывать, что возможность совмещения двух процессуальных функций в одном лице законом также не предусматривается.

Представляется, что на основании надлежащим образом полученного от иностранного гражданина и внесенного в протокол допроса согласия, следователь может произвести в таком случае следственное действие без помощи иных лиц.

Тем не менее, по нашему мнению, имеется вероятность того, что процедура проведенного допроса будет оспорена, поскольку следователь, являясь в соответствии с предписаниями уголовно-процессуального законодательства должностным лицом стороны обвинения, берет на себя функции участника из категории «иных» лиц, специфика которых находит отражение

в их объективности и незаинтересованности в производстве по делу [6].

В свою очередь, обжалование процедуры допроса может повлечь за собой признание полученных в ходе него показаний недопустимыми доказательствами.

Вместе с тем, если следователь все-таки идет на такой шаг, рекомендуется составлять на этом же иностранном языке протокол допроса, а впоследствии с помощью приглашенного переводчика перевести его на язык судопроизводства и приобщить независимый перевод к делу.

Правовой статус переводчика, привлекаемого для участия в допросе по рассматриваемой категории уголовных дел, который определен в ст. 59 УПК РФ, включает и уголовную ответственность за заведомо ложный перевод.

Моментом вступления в производство по делу и приобретения статуса переводчика является вынесение следователем соответствующего постановления о привлечении лица в качестве переводчика.

Важное значение для достижения назначения уголовного судопроизводства имеет подбор компетентного переводчика. Перед началом допроса следователь должен убедиться, что переводчик и иностранный гражданин, совершивший преступление в области дорожного движения или ставший очевидцем, являются не только носителем одного языка, но и владеют его диалектом, на котором будут даны показания.

Данные сведения подлежат внесению следователем в протокол допроса во избежание основания для оспаривания результатов следственного действия [7].

Необходимо представить переводчика допрашиваемому, указав при этом не только на сам факт владения переводчиком соответствующими функциональными навыками, но и на общие с допрашиваемым обстоятельства биографии, культурные и иные особенности личности переводчика.

Однозначное решение вопроса о возможности привлечения в качестве переводчика знакомого для допрашиваемого лица в законодательстве отсутствует.

На наш взгляд, с тактической точки зрения это может способствовать установлению контакта сторон допроса и повысить его эффективность, однако в то же время нельзя исключать возможности причастности данного субъекта к исследуемому событию.

Применительно к расследованию уголовных дел о преступлениях в области дорожного движения для обеспечения объективности получения показаний представляется неверным получение помощи в переводе от лица, находившегося с допрашиваемым в одном транспортном средстве в момент дорожно-транспортного происшествия либо его родственника, знакомого, поскольку есть основания предполагать их прямую или косвенную заинтересованность в искажении результатов допроса.

При планировании допроса иностранного гражданина необходимо учитывать психологический аспект, поскольку, будучи вовлеченным в уголовное судопроизводство в чужой стране, человек находится в стрессовой ситуации, которая не позволяет ему в полной мере объективно оценивать окружающую действительность, что влечет искажение информации в результате получения неполных или неточных показаний [8].

К тому же пребывание на территории нашего государства иностранных граждан, совершивших преступления в области дорожного движения, как правило, отличается своей непродолжительностью, а иногда и вовсе носит транзитный характер, что влияет на планирование расследования следователем, которому

необходимо провести все необходимые процессуальные действия с такой особой категорией лиц безотлагательно.

В данном случае на первый план выходит проблема оперативного привлечения к участию в следственных действиях переводчика, а также повышаются требования, касающиеся обеспечения всесторонности и полноты проводимого допроса, в силу того, что повторное его производство неизбежно влечет оформление запросов в рамках международной правовой помощи.

Это, в свою очередь, требует дополнительных временных и финансовых затрат и пагубно влияет на осуществление производства по делу и достижение требуемых результатов.

На основании вышеизложенного следователю целесообразно осуществлять подготовку плана допроса совместно с переводчиком, который поможет заранее перевести на язык, которым владеет допрашиваемое лицо, сформулированные примерные вопросы, наименования вещественных доказательств, фрагменты показаний иных лиц, с которыми планируется ознакомить участника [9].

Данный пункт нельзя считать обязательным, поскольку помощью переводчика в данных вопросах можно воспользоваться непосредственно в ходе самого допроса, однако из соображений экономии процессуальных действий, соблюдения предусмотренных сроков производства по делу (реализация принципа разумного срока уголовного судопроизводства) и необходимости установления психологического контакта с допрашиваемым лицом следователю целесообразно привлечь переводчика уже на этом этапе.

Как было указано ранее, в случае участия переводчика возникает ситуация посредничества, в которой он одновременно выступает и связующим звеном между следователем и иностранным гражданином, и своеобразным «барьером» между ними.

Именно здесь и возникает возможность в полной мере оценить пользу предварительной подготовки при участии переводчика, которая позволяет в полной мере использовать прием внезапности.

В случае допроса иностранного гражданина, совершившего преступление в области дорожного движения или наблюдавшего его совершение, с участием переводчика надлежит использовать специализированную форму бланка протокола допроса.

За неимением данных бланков следователь обязан разъяснить иностранному гражданину положения принципа языка уголовного судопроизводства, из которого вытекает его право на пользование помощью переводчика, с соответствующей отметкой в протоколе, а также разъяснить право на его отвод.

Переводчик же, в свою очередь, предупреждается об ответственности за заведомо неправильный перевод по ст. 307 Уголовного кодекса Российской Федерации [10], что также должно быть отражено в протоколе.

Следует иметь в виду, что в ходе допроса переводчик не всегда может перевести дословно показания лица, если они даются в форме свободного рассказа, поэтому правильнее будет большую часть требуемой информации получить от лица в вопросно-ответной форме, которая предоставляет переводчику возможность наиболее приближенно к оригинальному тексту представить интерпретацию данных иностранным гражданином показаний.

Привлечение дополнительного субъекта объективно влечет риски утраты доказательственной информации, поскольку процесс перевода как подбора синонимичных фраз иностранным словам, осложненный

зачастую отсутствием в языках полных эквивалентов, может спровоцировать двусмысленность толкования высказываний следователя и допрашиваемого им иностранного гражданина об обстоятельствах совершения преступления в области дорожного движения.

Полагаем, что наиболее целесообразным с точки зрения удержания контакта с иностранным гражданином, совершившим преступление в области дорожного движения, представляется аудиопротоколирование в ходе допроса с последующим составлением на основании полученного аудиофайла традиционного письменного протокола допроса как основной формы закрепления доказательственной информации [11].

Важное значение её использование приобретает и с учетом того обстоятельства, что иностранные граждане склонны менять свои показания, ссылаясь на недопонимание вопросов, заданных им в ходе производства по делу ранее.

В таком случае аудиозапись допроса будет служить доказательством истинности первоначальных показаний, если в ней отражены адекватные реакции и ответы допрашиваемого на соответствующие вопросы-стимулы.

Нерационально дословно отражать в протоколе допроса речевые ошибки, возникшие вследствие необходимости осуществлять «живой» перевод.

В подобных случаях звукозапись служит необходимым дополнением, позволяющим повторно оценить реакции лица, в том числе эмоциональные, на вопросы, поставленные перед ним следователем.

В тех же целях для полноты отражения информации следует осуществлять аудиозапись не фрагментарно, а на протяжении всего допроса, чтобы отразить отклики допрашиваемого и на вопросы, не входящие в предмет допроса, но на основе оценки речевых способностей лица и его словарного запаса позволяющие оценить возможность влияния на допрашиваемого заинтересованных лиц [12].

По окончании допроса иностранному гражданину должно быть предоставлено право собственноручно написать следующую фразу: «Протокол мне переведен переводчиком на родной язык. Перевод соответствует моим показаниям.».

Переводчик делает перевод на русский язык и записывает его, при этом следователем и переводчиком подписывается каждая страница протокола допроса.

Допрошенное лицо вправе также отказаться от подписи протокола, более того, может вообще отказаться от такой формы получения сведений об обстоятельствах совершения преступления в области дорожного движения, как протокол допроса.

При этом следователем в соответствии с требованиями ч. 1 ст. 167 УПК РФ делается в протоколе соответствующую запись, которая удостоверяется подписями следователя и защитника.

Резюмируя вышеизложенное, следует отметить, что производство допроса иностранного гражданина по уголовным делам о преступлениях в области дорожного движения с участием переводчика характеризуется объективными трудностями, которые обусловлены специфическими особенностями статуса иностранных лиц; сложностью преступлений в области дорожного движения, сопряженных с дорожно-транспортными происшествиями, и, в частности, специфической терминологией их описания, требующей точной и квалифицированной интерпретации на иностранном языке; ситуацией «посредничества», связанной с привлечением дополнительного участника, что может создать дополнительные препятствия для получения достоверной информации.

1. Буранов И. Водители-мигранты портят статистику ГИБДД // Коммерсантъ. № 60/П. 09.04.2018.
2. Баканов К.С., Ляхов, П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 150 с.
3. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ (ред. от 13.06.2023) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 20.05.2023).
4. Савицкая И.Г. Особенности производства допроса иностранного гражданина в рамках расследования уголовного дела о ДТП // Вестник ВГУ. Серия: Право. 2018. № 2 (33). С. 286–291.
5. Богаткина Р.Ш., Садыкова И.В. Актуальные проблемы расследования уголовных дел с участием иностранных граждан и лиц, обладающих дипломатическим иммунитетом: теория и практика // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2015. № 2(20). С. 23–28.
6. Морозова Н.В. Общетеоретические аспекты проведения допроса при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2019. № 1(2). С. 320–324.
7. Проказин Д.Л., Чаплыгина В.Н. Тактика допроса подозреваемого в совершении преступления, связанного с дорожно-транспортным происшествием // Наука и практика. 2016. № 1(66). С. 113–116.
8. Чаплыгина В.Н. Особенности допроса свидетелей и потерпевших при расследовании дорожно-транспортных происшествий // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1(1). С. 440–447.
9. Никитина А.Н. Особенности тактики допроса иностранных граждан // Вопросы совершенствования правоохранительной деятельности: взаимодействие науки, нормотворчества и практики: сборник материалов II Всероссийской научно-практической конференции молодых ученых. М.: Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2019. С. 205–207.
10. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 20.05.2023).
11. Хорев М.В. Особенности использования звукозаписи при производстве допроса иностранных граждан // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2019. № 3. С. 142–148.
12. Бiryukov С.Ю. Организационно-тактические особенности допроса иностранных граждан // Техничко-криминалистическое обеспечение раскрытия и расследования преступлений: сборник тезисов и статей Международной научно-практической конференции. Волгоград: ООО «Перископ-Волга», 2018. С. 33–36.

1. Buranov I. Migrant drivers spoil traffic police statistics // Kommersant. № 60/P. 09.04.2018.
2. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aisanov A.S. et al. Road traffic accidents in the Russian Federation for 2022: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2023. 150 p.
3. Criminal Procedure Code of the Russian Federation dated 18.12.2001 № 174-FZ (as amended on 13.06.2023) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 20.05.2023).
4. Savitskaya I.G. Features of the interrogation of a foreign citizen in the framework of the investigation of a criminal case of a traffic accident // Bulletin of the VSU. Series: Law. 2018. № 2(33). P. 286–291.
5. Bogatkina R.Sh., Sadykova I.V. Actual problems of investigation of criminal cases involving foreign citizens and persons with diplomatic immunity: theory and practice // Bulletin of the Kazan Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2015. № 2(20). P. 23–28.
6. Morozova N.V. General theoretical aspects of interrogation in the investigation of road traffic crimes // Management of activities to ensure road safety: state, problems, ways of improvement. 2019. № 1(2). P. 320–324.
7. Prokazin D.L., Chaplygina V.N. Tactics of interrogation of a suspect in a crime related to a traffic accident // Science and Practice. 2016. № 1(66). P. 113–116.
8. Chaplygina V.N. Features of the interrogation of witnesses and victims during the investigation of traffic accidents // Management of activities to ensure road safety: state, problems, ways of improvement. 2018. № 1(1). P. 440–447.
9. Nikitina A.N. Features of the tactics of interrogation of foreign citizens // Issues of improving law enforcement: the interaction of science, rule-making and practice: collection of materials of the II All-Russian Scientific and Practical Conference of Young Scientists. M.: Kikot Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 2019. P. 205–207.
10. Criminal Code of the Russian Federation dated 13.06.1996 № 63-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 20.05.2023).
11. Khorev M.V. Features of the use of sound recording in the production of interrogation of foreign citizens // News of the Tula State University. Economic and legal sciences. 2019. № 3. P. 142–148.
12. Biryukov S.Yu. Organizational and tactical features of the interrogation of foreign citizens // Technical and forensic support for the disclosure and investigation of crimes: collection of abstracts and articles of the International Scientific and Practical Conference. Volgograd: LLC «Periscope-Volga», 2018. P. 33–36.

Информация об авторе

В.Н. Чаплыгина – кандидат юридических наук, доцент, начальник кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова

Контакты: ул. Игнатова, д. 2, Орел, Россия, 302023

Information about the author

V.N. Chaplygina – Candidate of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor, Head of the Department of Criminalistics and Preliminary Investigation at the Department of Internal Affairs of the Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov

Contacts: ul. Ignatova, d. 2, Orel, Russia, 302023

Статья поступила в редакцию 05.06.2023; одобрена после рецензирования 13.06.2023; принята к публикации 20.06.2023.

The article was submitted 05.06.2023; approved after reviewing 13.06.2023; accepted for publication 20.06.2023.

ФОРМИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ НОРМАТИВНОЙ ПРАВОВОЙ ОСНОВЫ ОРГАНИЗАЦИИ И ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ, ПЕРСПЕКТИВЫ)

Дмитрий Викторович Митрошин

Научный центр БДД МВД России

mitroshin@gibdd.ru

Аннотация. В статье проведен анализ состояния и проблем международного нормативно-правового регулирования в области дорожного движения. Обоснована актуальность этой деятельности как одного из путей достижения среднесрочных глобальных целей развития, сформулированных на уровне программных документов ООН. Рассмотрены базовые международные нормативные правовые акты в области дорожного движения и очерчены перспективы совершенствования. Дана характеристика основным этапам международного нормативно-правового регулирования в рассматриваемой области. Отмечен вклад делегации Российской Федерации в становление и развитие указанной международной нормативной правовой основы.

Ключевые слова: международная нормативная правовая основа, Конвенция о дорожном движении, Конвенция о дорожных знаках и сигналах, дорожное движение, водитель, транспортное средство, высокоавтоматизированное транспортное средство, водительское удостоверение

Для цитирования: Митрошин Д.В. Формирование международной нормативной правовой основы организации и осуществления дорожного движения (состояние, проблемы, перспективы) // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 54–59.

Original article

FORMATION OF THE INTERNATIONAL NORMATIVE LEGAL BASIS FOR THE ORGANIZATION AND IMPLEMENTATION OF ROAD TRAFFIC (STATE, PROBLEMS, PROSPECTS)

Dmitriy V. Mitroshin

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

mitroshin@gibdd.ru

Abstract. The article analyzes the state and problems of international legal regulation of road traffic. The relevance of this activity as one of the ways to achieve medium-term global development goals formulated at the level of UN policy documents is substantiated. The basic international normative legal acts of road traffic are considered and the prospects for improvement are outlined. The characteristic of the main stages of international legal regulation in the area under consideration is given. The contribution of the delegation of the Russian Federation to the formation and development of this international regulatory legal basis is noted.

Keywords: international normative legal basis, Convention on Road Traffic, Convention on Road Signs and Signals, road traffic, driver, vehicle, highly automated vehicle, driving license

For citation: Mitroshin D.V. Formation of the international normative legal basis for the organization and implementation of road traffic (state, problems, prospects) // Road Safety. 2023. № 2. P. 54–59.

Безопасность является одной из основных качественных характеристик многих видов деятельности. Пожалуй, одним из наиболее показательных примеров можно считать дорожное движение, в которое в той или иной степени вовлечено практически все население Земли.

По данным Всемирной организации здравоохранения, дорожно-транспортный травматизм ежегодно уносит около 1,3 млн человеческих жизней, еще от 20 до 50 млн человек получают ранения.

Дорожно-транспортные происшествия – основная причина смерти в возрастной группе людей от 5 до 29 лет. Следует также отметить, что 93% смертей на дорогах приходится на государства с низким и средним доходом [1], что, с одной стороны, еще раз доказывает тесную взаимосвязь безопасности дорожного движения с социально-экономическими процес-

сами, а с другой – свидетельствует о глобальном масштабе проблемы.

Указанные доводы объясняют, почему рассматриваемая проблематика заняла прочную позицию в международной повестке дня. Так, резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН от 10 мая 2010 года было провозглашено первое Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) [2].

Спустя 10 лет резолюцией 74-й пленарной сессии Генеральной Ассамблеи ООН от 2 сентября 2020 года [3] период с 2021 по 2030 год был провозглашен вторым Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Его цель – сокращение глобального показателя смертности на дорогах в 2 раза – синхронизирована с задачей 3.6 Повестки дня в области устойчивого

развития на период до 2030 года, утвержденной Резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН от 25 сентября 2015 года [4], являющейся одним из программных документов ООН на среднесрочную перспективу.

В рамках реализации мер и мероприятий, которые предлагается предпринять государствам-членам ООН в целях сокращения уровня дорожно-транспортного травматизма, данная резолюция «предлагает государствам-членам, которые еще не сделали этого, рассмотреть вопрос о принятии всеобъемлющих законов, касающихся ключевых факторов риска, включая неиспользование ремней безопасности, детских удерживающих устройств и шлемов, управление транспортным средством под воздействием алкоголя, а также превышение скорости, и рассмотреть вопрос о введении в действие надлежащих, эффективных и основанных на фактических и/или научных данных законов, касающихся других факторов риска, связанных с невнимательным вождением или управлением транспортным средством в неадекватном состоянии».

Одновременно в указанном международном документе подтверждаются «роль и значение правовых документов Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, таких как Конвенция 1949 года о дорожном движении, Конвенция 1968 года о дорожном движении, Конвенция 1968 года о дорожных знаках и сигналах, соглашения 1958 и 1998 годов о введении технических правил для транспортных средств, соглашение 1997 года о периодических технических осмотрах транспортных средств и соглашение 1957 года о перевозке опасных грузов, в содействии обеспечению безопасности дорожного движения на глобальном, региональном и национальном уровнях», а также выражается «признательность тем государствам-членам, которые присоединились к этим международно-правовым документам по безопасности дорожного движения».

Далее Генеральная Ассамблея ООН «рекомендует государствам-членам, которые еще не сделали этого, рассмотреть вопрос о том, чтобы стать договаривающимися сторонами правовых документов Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, и в дополнение к присоединению к ним применять, внедрять и пропагандировать предписываемые ими положения или нормы безопасности».

Следовательно, формирование нормативной правовой основы дорожного движения на международном уровне и ее имплементация в национальные нормативные правовые акты рассматриваются в качестве одного из ключевых механизмов достижения поставленных целей по снижению смертности на дорогах.

Данный вывод обусловлен самой сутью международного нормативного правового регулирования в рассматриваемой области, призванного решить задачу унификации положений национальных нормативных правовых актов различных государств для упрощения регулирования соответствующих общественных отношений и реализации возможности правомерного поведения со стороны лиц, являющихся непосредственными субъектами указанных правоотношений, а равно должностных лиц компетентных государственных органов, которые уполномочены обеспечивать соблюдение установленных нормативных предписаний.

Таким образом, при осуществлении международного дорожного движения его участникам у них

должно быть достаточно знаний об основных положениях правил дорожного движения в стране проживания, для того чтобы безопасно передвигаться по дорогам других стран.

Связано это с тем, что базовая совокупность норм, определяющих порядок дорожного движения, формы и значения дорожных знаков, разметки и сигналов светофоров, условия допуска водителей и транспортных средств к участию в дорожном движении в значительной степени унифицированы.

Основой для такой унификации являются «правовые документы Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения», о которых идет речь в резолюции Генеральной Ассамблеи ООН.

В настоящее время в области дорожного движения действует около 50 многосторонних соглашений и договоров. К числу основополагающих документов, устанавливающих порядок движения на дорогах, относятся:

- Конвенция о дорожном движении 1949 года;
- Конвенция о дорожном движении 1968 года;
- Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года;

- Европейские соглашения 1971 года, дополняющие Конвенции 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах;

- Протокол о разметке дорог 1973 года к Европейскому соглашению 1971 года, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года.

Имеется также ряд международных соглашений, регламентирующих требования к безопасности конструкции транспортных средств. К их числу следует отнести в первую очередь:

- Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, 1958 года;

- Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, 1998 года;

- Соглашение о периодических технических осмотрах транспортных средств 1997 года.

Кроме того, одним из базовых и старейших международных нормативных правовых актов, имеющих прямое отношение к дорожному движению, традиционно считается Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов 1957 года (ДОПОГ).

Рассмотрим подробнее первую группу международных документов, устанавливающих порядок организации и осуществления дорожного движения на территориях государств, являющихся их сторонами.

Конвенции о дорожном движении 1949 и 1968 годов – это документы, ставящие своей целью упрощение процедуры участия в международном дорожном движении путем унификации требований к порядку движения, условиям допуска к нему водителей и транспортных средств.

Несмотря на то, что Конвенция 1968 года является более современной по отношению к одноименному документу, принятому в 1949 году, ряд госу-

дарств остаются участниками Конвенции 1949 года. К таковым относятся, например, США, Канада, Республика Корея, Испания, Япония.

Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года – это международное соглашение, в рамках которого унифицированы требования к используемым в государствах техническим средствам организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, светофоры).

Европейскими соглашениями 1971 года преследовалась цель сузить положения Конвенций 1968 года с целью повышения степени унификации, ограничив область их применения странами, расположенными на Европейском континенте. Эту же цель преследует и Протокол о разметке дорог 1973 года.

Несмотря на то, что рассматриваемые международные нормативные правовые акты приняты в период с 1949 по 1973 год, они по-прежнему не теряют своей актуальности с точки зрения формирования правовой основы дорожного движения для присоединившихся к ним государств.

Поддержание их актуального статуса связано с регулярным обновлением указанных документов с учетом современных тенденций дорожного движения.

Соответствующая деятельность осуществляется Глобальным форумом по безопасности дорожного движения (далее – Глобальный форум), функционирующим под эгидой Европейской экономической комиссии (ЕЭК) ООН, которая является одной из пяти региональных комиссий, объединенных в рамках Экономического и социального совета ООН (ЭКОСОС).

Глобальный форум включает в себя экспертов – представителей государств-участников хотя бы одного из перечисленных выше международных документов, регламентирующих порядок и организацию дорожного движения.

Эксперты наделены полномочиями вносить и обсуждать от имени государств, которые они представляют, предложения по внесению поправок в указанные документы, а также инициировать разработку проектов новых нормативных актов.

В соответствии с решением Правительства Российской Федерации нашу страну в Глобальном форуме представляют МВД России (руководитель делегации) и Минтранс России.

Следует также отметить, что на протяжении длительного времени представители МВД России в Глобальном форуме, как и ранее в Рабочей группе по безопасности дорожного движения, преемником которой является Глобальный форум, избираются в состав бюро (ранее – руководящий состав) в качестве председателя (А.Ю. Якимов, 2006–2009 годы) и заместителя председателя (А.Ю. Якимов, 1998–2005 годы; Д.В. Митрошин, 2009–2022 годы).

В соответствии с уставным документом Глобальный форум собирается, как правило, два раза в год на весеннюю и осеннюю сессии во Дворце Наций в г. Женеве (Швейцария).

Вместе с тем в последние годы получила распространение практика созыва дополнительных сессий с целью ускорения обсуждения отдельных вопросов повестки дня, имеющих первостепенное значение для государств-участников.

Рассмотрим наиболее важные вопросы, стоящие на повестке дня Глобального форума в настоящее время. Приоритетное направление работы последних

лет – обсуждение комплекса вопросов, связанных с правовым регулированием участия в дорожном движении высокоавтоматизированных транспортных средств.

Первым шагом в данном контексте стало принятие несколько лет назад поправок в ст. 8 Конвенции о дорожном движении 1968 года, снявших правовые ограничения для эксплуатации на дорогах общего пользования транспортных средств, оснащенных так называемыми системами помощи вождению (далее – СПВ), к которым относятся системы электронной стабилизации, предотвращения наезда на препятствие, автоматической парковки, помощи удержанию в полосе движения и т.п.

Несмотря на их фактическое применение в автомобильной промышленности в течение уже достаточно продолжительного периода времени, указанные системы противоречили, в частности, прежней редакции ст. 8 Конвенции о дорожном движении 1968 года, устанавливающей, что водитель «должен быть всегда в состоянии управлять своим транспортным средством», поскольку они вмешиваются в процесс управления в автоматическом режиме, то есть вне зависимости от воли водителя.

Следующим вопросом, который поставило перед экспертами дальнейшее развитие технологий в автомобильной промышленности, стало установление правового статуса систем, которые в определенной степени берут на себя решение тактической задачи управления транспортным средством.

Имеются в виду в том числе системы адаптивного автопилота, дистанционной автоматической парковки, удержания автомобиля в полосе движения и прочие.

Выяснилось, что существующие нормы (главным образом, положения Конвенций о дорожном движении 1949 и 1968 годов) не охватывают весь комплекс правовых вопросов, возникающих в связи с допуском к участию в дорожном движении транспортных средств, оснащенных автоматизированной системой вождения (далее – АСВ) даже начального уровня.

Исторически главной фигурой данных Конвенций вполне обоснованно является водитель, в силу чего не предполагается делегирование его полномочий кому-либо, не говоря уже о самом транспортном средстве.

Указанное противоречие, по словам экспертов, в значительной степени тормозит развитие технологий высокоавтоматизированного вождения в государствах-участниках Конвенций, не позволяя в рамках существующего правового поля осуществлять полноценное тестирование данных технологий в условиях реального дорожного движения.

В этой связи первым шагом на пути преодоления обозначенной проблемы стала разработка «Резолюции о внедрении в практику высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения Глобального форума по безопасности дорожного движения» [5].

Работа над документом была завершена в феврале 2019 года на специальной сессии Глобального форума. В то же время, по мнению представителей ряда государств (Бельгия, Франция, Российская Федерация и др.), данный документ не позволил решить поставленную задачу, поскольку по своему статусу подобная резолюция является лишь рекомендацией, не обладающей признаками нормативного правового акта.

В этой связи следующим шагом стала разработка поправок в Конвенцию о дорожном движении 1968 года, устанавливающих правовую основу автоматизированного вождения.

Так, в ст. 1 сформулированы определения терминов «автоматизированная система вождения» и «динамический контроль», а в новой ст. 34 bis перечислены условия, при которых будет считаться выполненным требование ст. 8 о том, что каждое движущееся транспортное средство или состав транспортных средств должны иметь водителя в случаях, когда на транспортном средстве используется автоматизированная система вождения.

В соответствии с установленной процедурой поправки вступили в силу 14 июля 2022 года.

Вместе с тем указанные поправки лишь устраняют пробел правового регулирования, уточняя правовой статус транспортных средств, оснащенных и в той или иной степени использующих АСВ в процессе участия в дорожном движении.

При этом они не решают всего комплекса проблем, которые стоят на пути использования «беспилотных» технологий в условиях реального дорожного движения.

В этой связи по результатам длительных дискуссий Глобальным форумом было принято беспрецедентное на данном этапе деятельности решение о разработке нового международного документа, предполагающего комплексный подход к нормативному правовому регулированию высокоавтоматизированного вождения. По сути, речь идет о разработке четвертой конвенции.

Для этих целей в 2021 году Глобальным форумом была учреждена официальная Группа экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении (LIAV), в которую вошли представители ряда государств, включая Российскую Федерацию.

Говорить о результатах работы данной экспертной группы пока преждевременно, поэтому вернемся к рассмотрению текущей повестки дня Глобального форума, поскольку погружение в проблематику высокоавтоматизированного вождения выявило целый ряд проблем, которые нуждаются в проработке и возможном поиске путей оптимизации правового регулирования, касающегося поведения водителя.

В частности, был поднят вопрос о том, насколько актуальным остается содержащееся в ст. 8 Конвенции о дорожном движении 1968 года требование о том, что водителю «следует избегать любых действий, которые не связаны с вождением».

С одной стороны, логично полагать, что в случае использования АСВ водитель может ослабить свое внимание по наблюдению за окружающей обстановкой.

В то же время предстоит определить, какие конкретно виды деятельности могут быть разрешены, а какие запрещены, с учетом того, что в случае выхода за пределы среды штатной эксплуатации, в том числе при возникновении чрезвычайных обстоятельств, система может потребовать от водителя принять управление на себя.

При этом необходимо учитывать психофизиологические особенности человека, которые в ряде случаев требуют достаточно длительного периода времени для переключения с одного вида деятельно-

сти на другой без ущерба для безопасности дорожного движения, который прежде всего связан с потерей контроля над транспортным средством.

В этой связи было принято решение об углубленном изучении вопроса и подготовке соответствующих рекомендаций. Итогом данной работы стала «Резолюция Глобального форума по безопасности дорожного движения о соображениях безопасности при выполнении водителями действий, не связанных с вождением, когда автоматизированные системы вождения, выдающие запросы на передачу управления, осуществляют динамическое управление» [6].

Наряду с этим в текущей повестке дня Глобального форума имеются и другие вопросы, касающиеся высокоавтоматизированного вождения. Имеются в виду, например, ситуации, когда водитель управляет транспортным средством, находясь вне его.

Уделяется внимание конструкции транспортного средства с позиции эргономики, безопасному взаимодействию между автоматизированными транспортными средствами и другими участниками дорожного движения и осведомленности об имеющихся технических и технологических возможностях их пользователей.

Рассматривается вопрос об использовании специальных оптических и звуковых сигналов транспортными средствами с СПВ и АСВ для указания их состояния и предупреждения о предполагаемых действиях в процессе движения.

В то же время интересы Глобального форума не ограничиваются различными аспектами нормативного правового регулирования и методического обеспечения высокоавтоматизированного вождения транспортных средств.

Важное значение имеет пункт, постоянно включаемый в повестку дня сессий Глобального форума на протяжении последних лет, связанный с правовым статусом выдаваемых в государствах-участниках соответствующих международных соглашений водительских удостоверений и их взаимным признанием.

Указанная проблематика обусловлена целым комплексом неразрешенных вопросов, среди которых: наличие двух самостоятельных Конвенций о дорожном движении (1949 и 1968 годов), требования которых в отношении документов, подтверждающих право на управление транспортными средствами, в достаточной степени различаются, что затрудняет практику их взаимного признания государствами, являющимися договаривающимися сторонами разных Конвенций.

Обостряет проблему сложившаяся исторически в таких государствах-участниках Конвенции 1949 года, как США и Канада, практика самостоятельного определения формы и содержания водительских удостоверений нормативными правовыми актами регионального уровня (соответственно штатов и провинций), из-за чего в этих государствах фактически выдается несколько десятков разновидностей документов.

При этом система классификации транспортных средств в указанных и некоторых других государствах не соответствует принятой в Конвенции 1968 года, что также вызывает трудности у сотрудников зарубежных компетентных органов в идентификации вида транспортного средства, право на управление которым предоставляет водительское удостоверение;

недостаточная детализация требований к форме и содержанию международных и национальных водительских удостоверений, в том числе к способам их защиты от подделки, что приводит к трудностям, возникающим у компетентных органов при проверке легитимности документов, предъявляемых зарубежными водителями;

предусмотренная обеими Конвенциями о дорожном движении возможность делегирования оформления международных водительских удостоверений общественным объединениям (например, национальным автоклубам и спортивным федерациям) и другим организациям, в том числе коммерческим, что также затрудняет проверку законности выдачи предъявляемых документов;

фактически отсутствующая (хотя теоретически имеющаяся) возможность внесения изменений в Конвенцию 1949 года ресурсами Глобального форума и вытекающая из этого бесперспективность любой деятельности, связанной с изменением указанного международного документа под современные реалии.

На данном этапе для частичного разрешения перечисленных и некоторых иных вопросов, связанных с выдачей и признанием водительских удостоверений, Глобальным форумом рассматривается проект поправок в Конвенцию о дорожном движении 1968 года, подготовленный Международной организацией по стандартизации (ISO) с участием представителей Международной автомобильной федерации (FIA).

Следует отметить, что в нем, к сожалению, просматриваются определенные коммерческие интересы деловых партнеров, аффилированных с указанными международными организациями.

В 2023 году Глобальный форум завершил масштабную работу по приведению положений Конвенции о дорожном движении 1968 года в отношении внешних световых приборов в соответствие с техническими правилами в области конструкции транспортных средств, принятых в рамках указанных в начале настоящей статьи соглашений 1957 и 1998 годов [7].

Данная работа велась на протяжении более чем десяти лет и потребовала значительных усилий экспертов. Поправки одобрены на мартовской сессии Глобального форума и будут направлены Генеральному секретарю ООН для организации официальной процедуры вступления в силу.

Весьма важное значение в деятельности Глобального форума имеет работа по актуализации другого базового международного соглашения – Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, дополняющего ее Европейского соглашения 1971 года, а также Протокола о разметке дорог 1973 года.

Результаты сравнительного анализа требований к техническим средствам организации дорожного движения, главным образом дорожным знакам, свидетельствуют об отсутствии достаточного единообразия в системе используемых технических средств организации дорожного движения, из-за чего в разных странах идентичные по содержанию (с учетом вводимых режимов движения и ограничений) знаки и дорожная разметка имеют различную форму.

С целью устранения данного недостатка на протяжении последних нескольких лет специально учрежденной по инициативе Глобального форума группой экспертов (с участием представителя Российской Федерации в статусе заместителя председателя группы)

подготовлен доклад о результатах анализа национальных требований к конвенционным дорожным знакам с предложениями по их унификации, а также о включении в Конвенцию новых дорожных знаков, предназначенных для регулирования движения электромобилей, велосипедов, пешеходов, средств индивидуальной мобильности и обозначения зон с минимальными выбросами в атмосферу.

Еще одно самостоятельное направление работы Глобального форума – актуализация Сводной резолюции о дорожном движении (далее – СР.1) и Сводной резолюции о дорожных знаках и сигналах, представляющих собой набор тематических рекомендаций государствам по лучшим практикам в соответствующих областях.

Так, в настоящее время в контексте совершенствования СР.1 на повестке дня стоят следующие наиболее значимые вопросы:

современная концепция системного подхода к обеспечению безопасности, реализуемая в государствах при разработке и осуществлении государственной политики по обеспечению безопасности дорожного движения;

оптимальные меры воздействия, препятствующие отвлечению внимания водителей транспортных средств на использование мобильных телефонов и иных средств коммуникации в процессе управления; безопасное использование средств индивидуальной мобильности;

руководящие указания по обеспечению безопасности дорожного движения в странах с низким и средним уровнем дохода, в том числе в отношении наиболее уязвимых участников дорожного движения – пешеходов и водителей двухколесных транспортных средств, составляющих основу парка транспортных средств.

Подводя итоги, следует отметить, что участие в деятельности по совершенствованию международной нормативной правовой основы организации и осуществления дорожного движения представляется для нашей страны исключительно важным по ряду оснований, среди которых следует выделить:

возможность отстаивания интересов Российской Федерации при принятии нормативных положений, являющихся обязательными для исполнения в государстве, ратифицировавшем Конвенцию 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, а также дополняющие их Европейские соглашения 1971 года;

эффективный обмен опытом между государствами по наиболее значимым аспектам обеспечения безопасности дорожного движения;

актуализацию статистических данных о состоянии дорожно-транспортной аварийности в различных государствах.

Список источников

1. URL: https://www.who.int/health-topics/road-safety#-tab=tab_1 (дата обращения: 15.05.2023).
2. Резолюция ГА ООН A/RES/64/255 от 10 мая 2010 г. // URL: <https://www.un.org/ru/ga/documents/gares.shtml> (дата обращения: 15.05.2023).
3. Резолюция ГА ООН A/RES/74/299 от 2 сентября 2020 г. // URL: <https://www.un.org/ru/ga/documents/gares.shtml> (дата обращения: 15.05.2023).
4. Резолюция ГА ООН A/RES/70/1 от 25 сентября 2015 г. // URL: <https://www.un.org/ru/ga/documents/gares.shtml> (дата обращения: 15.05.2023).

5. URL: <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/wp1/ECE-TRANS-WP-1-2018-4-Rev3r.pdf> с

6. URL: <https://unece.org/sites/default/files/2022-08/ECE-TRANS-WP.1-2021-2-Rev.1r.pdf> (дата обращения: 15.05.2023).

7. Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний (заключено в г. Женеве 20.03.1958) (с изм. и доп., вступившими в силу 16.10.1995); Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах (Женева, 25 июня 1998 года) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.05.2023).

References

1. URL: https://www.who.int/health-topics/road-safety#-tab=tab_1 (date of access: 15.05.2023).

2. UN GA Resolution A/RES/64/255 of 10.05.2020 // URL: <https://www.un.org/ru/ga/documents/gares.shtml> (date of access: 15.05.2023).

3. UN GA Resolution A/RES/74/299 of 02.09.2020 // URL: <https://www.un.org/ru/ga/documents/gares.shtml> (date of access: 15.05.2023).

4. UN GA Resolution A/RES/70/1 of 25.09.2015 // URL: <https://www.un.org/ru/ga/documents/gares.shtml> (date of access: 15.05.2023).

5. URL: <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/wp1/ECE-TRANS-WP-1-2018-4-Rev3r.pdf> (date of access: 15.05.2023).

6. URL: <https://unece.org/sites/default/files/2022-08/ECE-TRANS-WP.1-2021-2-Rev.1r.pdf> (date of access: 15.05.2023).

7. Agreement Concerning the Adoption of Uniform Technical Prescriptions for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts Which May Be Fitted and/or Used on Wheeled Vehicles, and on the Conditions for the Mutual Recognition of Approvals Granted on the Basis of These Prescriptions (concluded at Geneva on 20.03.1958) (with amendments and additions that entered into force on 16.10.1995); Agreement on the introduction of global technical regulations for wheeled vehicles, equipment and parts that can be installed and / or used on wheeled vehicles (Geneva, 25.06.1998) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.05.2023).

Информация об авторе

*Д.В. Митрошин – начальник Научного центра БДД МВД России
Контакты: ул. Поклонная, д. 17, Москва, Россия, 121293*

Information about the author

*D.V. Mitroshin – Head of the Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation»
Contacts: ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121293*

*Статья поступила в редакцию 29.05.2023; одобрена после рецензирования 02.06.2023; принята к публикации 09.06.2023.
The article was submitted 29.05.2023; approved after reviewing 02.06.2023; accepted for publication 09.06.2023.*

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЗНАНИЙ ПРИ УСТАНОВЛЕНИИ МЕХАНИЗМА СОВЕРШЕНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (РОССИЙСКИЙ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ)

Евгений Алексеевич Семенов

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова
semen_evge@mail.ru

Аннотация. В статье исследуется вопрос о месте и значении научного термина «специальные знания», раскрываются особенности использования таких знаний при расследовании преступлений в области дорожного движения. Приводятся особенности проведения автотехнической экспертизы и использования специальных автотехнических знаний в доказывании по уголовному делу. На основе изучения нормативных источников и юридической литературы раскрывается специфика подготовки специалистов по реконструкции дорожно-транспортных происшествий в иностранных государствах.

Ключевые слова: специалист, специальные знания, дорожно-транспортное происшествие, автотехническая экспертиза, моделирование дорожно-транспортных происшествий, реконструкция дорожно-транспортных происшествий

Для цитирования: Семенов Е.А. Использование специальных знаний при установлении механизма совершения преступлений в области дорожного движения (российский и зарубежный опыт) // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 60–66.

Original article

THE USE OF SPECIAL KNOWLEDGE IN ESTABLISHING THE MECHANISM OF COMMITTING TRAFFIC CRIMES (RUSSIAN AND INTERNATIONAL PRACTICES)

Evgeny A. Semenov

Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov
semen_evge@mail.ru

Abstract. The article explores the issue of the place and meaning of the scientific term «special knowledge», reveal the features of the use of such knowledge in the investigation of crimes in traffic. The features of the auto technical expertise and the use of special auto-technical knowledge in proving a criminal case are given. Based on the study of regulatory sources and legal literature, the specifics of training specialists in the reconstruction of road accidents in foreign countries are revealed.

Keywords: specialist, special knowledge, traffic accident, auto technical expertise, simulation of traffic accidents, reconstruction of traffic accidents

For citation: Semenov E.A. The use of special knowledge in establishing the mechanism of committing traffic crimes (russian and international practices) // Road Safety. 2023. № 2. P. 60–66.

Расследование преступлений в области дорожного движения в современных условиях связано с применением новых и все более совершенных научно-технических средств и научных методов обнаружения, фиксации, изъятия и исследования доказательств.

Для решения задач уголовного судопроизводства требуется активное участие специалистов. Исследование механизма совершения преступления в рамках расследования уголовного дела требует от специалиста глубоких знаний в области автомобильной техники и дорожного движения.

Он должен использовать результаты объективных измерений, инструментального исследования и расчетов для построения логично обоснованной совокупности произошедших событий, соотнесенных с местом и временем.

Специалист обязан выявить кульминационный момент, разделить события на этапы и установить причинно-следственную связь с последствиями.

Реконструкция совокупности произошедших событий позволяет специалисту создать ситуационную модель дорожно-транспортного происшествия (да-

лее – ДТП), которая позволяет визуализировать происшедшее и анализировать его в различных ракурсах.

Это помогает специалисту более точно определить причины ДТП и выявить возможные ошибки участников дорожного движения.

Определение правового статуса специалиста и правовая регламентация его участия при расследовании преступлений за последние годы вошли в число основных проблем уголовно-процессуальной науки в связи с постоянным ростом потребности практики в более широком использовании специальных знаний и современных достижений науки и техники на досудебной стадии уголовного судопроизводства, а также с принятием Федерального закона от 4 июля 2003 г. № 92-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации» [1], которым перечень источников доказательств, предусмотренный в ст. 74 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации [2] (далее – УПК РФ), дополнен заключением и показаниями специалиста.

Необходимо обратить внимание на то, что в соответствии с ч. 2 ст. 71 и п. 3 ч. 2 ст. 70 УПК РФ

специалист не может принимать участие в производстве по уголовному делу в случае обнаружения его некомпетентности.

Следовательно, компетентность является одним из основных требований, предъявляемых законом к специалисту. Содержание данного требования в законе не раскрывается, а в уголовно-процессуальной литературе существуют различные подходы к его определению.

Представляет определенный интерес мнение А.В. Константинова, который определяет понятие «компетентность» как обладание специалистом глубокими специальными познаниями, подтвержденное наличием соответствующего образования, профессионального и жизненного опыта [3].

Между тем А.Г. Смородинова справедливо отмечает, что наличие специальных познаний и навыков в определенной области науки, техники, искусства или практической деятельности – не единственное, что определяет компетентность специалиста. Важно и то, насколько он владеет приемами и методами применения этих познаний и навыков [4].

По нашему убеждению, компетентность специалиста и наличие у него специальных знаний и навыков их применения на практике – понятия тождественные.

Аналогичным образом ряд авторов определяют понятие «компетентность» посредством раскрытия содержания понятия «некомпетентность», связывая последнюю с «отсутствием или недостаточностью специальных знаний и практических навыков у специалиста, необходимых для разрешения поставленных перед ним задач, связанных с производством того или иного следственного действия» [5], [6].

В то же время некоторые авторы, в частности Э.Б. Мельникова, при определении понятия «некомпетентность» делают акцент только на «отсутствие у лица специальных познаний» [7].

Отсутствие у лица специальных знаний, действительно, свидетельствует о его некомпетентности. Однако компетентность специалиста – более широкое понятие, чем обладание специальными знаниями, и включает также наличие навыков их применения на практике.

Поскольку компетентность специалиста определяется не только обладанием специальными знаниями в соответствующей области науки, техники, искусства или ремесла, но умением и применением их на практике, использование термина «некомпетентность» в п. 3 ч. 2 ст. 70 УПК РФ, предусматривающей основания для отвода специалиста, более полно отражает предъявляемые к нему требования.

В этой связи представляется целесообразным в ч. 3 ст. 58 УПК РФ закрепить именно термин «некомпетентность» как основание для самоотвода специалиста вместе с иными основаниями, предусмотренными в ч. 2 ст. 71 УПК РФ [8].

Законодательное закрепление новых видов доказательств вызвало активную научную дискуссию в юридической литературе, не завершившуюся и по настоящее время, в частности о сущности понятия «специальные знания».

Определению понятия специальных знаний учеными всегда уделялось значительное внимание. Суждения по данному вопросу содержатся, в частности, в работах Р.С. Белкина [9], А.И. Винберга [10], В.П. Зезьянова [11], В.Н. Махова [12], Г.Е. Морозова [13], В.Д. Спасовича [14], А.А. Эйсмана [15] и др.

Однако на законодательном уровне понятие «специальные знания», несмотря на его важное значение для определения процессуального статуса эксперта и специалиста, пределов их привлечения к участию в производстве процессуальных действий, не раскрывается.

Это обуславливает неоднозначные подходы к определению содержания специальных знаний в юридической литературе и использование различных критериев при привлечении специалистов к участию в производстве по уголовным делам на практике.

В этой связи представляется целесообразным внесение соответствующих изменений в ст. 5 УПК РФ и дополнение ее законодательным определением понятия «специальные знания».

Данные изменения необходимы, в частности, для того, чтобы следователь при расследовании уголовного дела, а суд при отправлении правосудия могли убедиться в возможности участия приглашенного лица в производстве по уголовному делу в качестве специалиста, удостовериться в его компетентности и определить достаточность его специальных знаний для привлечения к участию в производстве по уголовному делу [16].

В этой связи заметим, что понятие «специальные познания» уже закреплено в уголовно-процессуальном законодательстве некоторых зарубежных стран.

В частности, в п. 44 ст. 5 Уголовно-процессуального кодекса Кыргызской Республики от 2 февраля 2017 года № 20 установлено, что «специальные познания – профессиональные знания и умения в области науки, техники, искусства или ремесла, необходимые для решения вопросов при досудебном производстве и рассмотрении в суде уголовного дела и (или) дела о проступке» [17].

В ст. 7 Уголовно-процессуального кодекса Республики Казахстан от 4 июля 2014 года № 231-V предусмотрено два понятия: «специальные знания» – не общеизвестные в уголовном процессе знания, приобретенные лицом в ходе профессионального обучения либо практической деятельности, используемые для решения задач уголовного судопроизводства (п. 5); «специальные научные знания» – область специальных знаний, содержание которой составляют научные знания, реализованные в методиках судебно-экспертных исследований (п. 6) [18].

Одно из наиболее развернутых определений понятия «специальные знания» сформулировано В.В. Циркалем и В.К. Лисиченко.

По их мнению, «специальные знания – это не общеизвестные в судопроизводстве научные, технические и практические знания, приобретенные в результате профессионального обучения либо работы по определенной специальности лицом, привлеченным в качестве специалиста или эксперта в целях содействия следователю или суду в выяснении обстоятельств дела или дачи заключения по вопросам, для разрешения которых требуется их применение» [19].

Приведенные выше определения понятия «специальные знания» в целом достаточно полно отражают специфику специальных знаний, которыми должен обладать специалист.

В то же время в них авторы не раскрывают содержания такого признака специальных знаний, как «необщеизвестность». Т.В. Сахнова, рассматривая данный вопрос, указывает, что проблема разграничения обыденного и специального знания есть проблема определения потребности в специальных знаниях [20].

Системный анализ норм УПК РФ, в частности норм, содержащихся в ст. 61 и 75 УПК РФ, показывает, что закон запрещает совмещение процессуальных функций.

В связи с этим суд, прокурор, следователь, дознаватель, обладающие соответствующими специальными знаниями, необходимыми для использования по данному уголовному делу, не вправе быть специалистами, поскольку в случае такого совмещения процессуальных функций подлежат отводу.

Таким образом, специалист, в том числе при расследовании преступлений в области дорожного движения, обладает необходимыми специальными знаниями и навыками применения технических средств; владеет специальной лексикой, позволяющей объективно и точно описать характерные признаки обнаруженных предметов и следов, указать технические характеристики применяемых научно-технических средств; имеет возможность сам лично выполнять необходимую техническую работу [21].

В своем диссертационном исследовании, посвященном взаимодействию следователя с сотрудниками экспертно-криминалистических подразделений при расследовании преступлений в области дорожного движения, Т.В. Демидова приходит к выводу о том, что специальные знания эксперта и специалиста – это совокупность теоретических знаний и практических навыков и умений в области науки, техники, искусства или ремесла, в том числе правовых знаний, приобретаемых путем специальной подготовки и профессионального опыта и необходимых для производства соответствующих судебных экспертиз и оказания помощи при проведении других следственных действий и иных мероприятий в целях раскрытия, расследования и предупреждения преступлений [22].

Наиболее точным представляется определение «специальных знаний», сформулированное В.М. Бишмановым. По его мнению, специальные знания представляют собой не связанные с ведением уголовного судопроизводства знания, по содержанию выходящие за рамки общеобразовательных и специальных образовательных программ, используемые для достижения юридических целей в ходе уголовного процесса [23].

По нашему убеждению, указанное определение адекватно раскрывает суть «специальных знаний» и может быть закреплено в ст. 5 УПК РФ [16].

Рассматривая понятие «специальные знания» сквозь призму указанной проблематики, выделим особую категорию – «специальные автотехнические знания».

Думается, что содержание данной категории целесообразно определить на основе позиции, сформулированной В.А. Городкиным, который под специальными автотехническими знаниями понимает систему научно обоснованных и практически апробированных теоретических знаний и практических умений прикладного характера в области автомобильной техники и психофизиологии человека, входящую в совокупность специальных знаний, за исключением области права, связанных с уголовно-правовой оценкой обстоятельств уголовного дела, а также с принятием решений процессуального характера, используемых в порядке и целях, установленных уголовно-процессуальным законом [24].

Используя приведенные суждения в качестве базисных положений, считаем уместным говорить о механизме совершения преступлений в области дорожного движения как о сложной динамической

системе взаимосвязи поведения водителя транспортного средства с конкретной дорожной обстановкой, влекущей за собой закономерную трансформацию опасной дорожной ситуации в аварийную и наступление преступного результата, а также его последующие действия, направленные на сокрытие содеянного [25].

В данном случае автор использовал результаты исследования Н.В. Чиха, который еще в 1999 году предложил схожую формулировку рассматриваемого термина [26].

Традиционно в отечественной практике расследования преступлений в области дорожного движения при реконструкции механизма случившегося события специальные автотехнические знания используются при проведении судебной автотехнической экспертизы, которая является видом более широкого исследования – инженерно-транспортной экспертизы, кроме того, ее результаты рассматриваются в рамках комплексной криминалистической экспертизы [27].

В соответствии с положениями приказа Минюста России от 20 апреля 2023 г. № 72 в рамках автотехнической экспертизы решаются вопросы, касающиеся обстоятельств ДТП, технического состояния транспортных средств, следов на транспортных средствах и в месте ДТП (транспортно-трассологическая диагностика), технического состояния дороги, дорожных условий на месте ДТП [28].

При этом автотехническое исследование обстоятельств совершения преступлений в области дорожного движения может быть назначено:

для анализа и выдачи заключения по поводу обстоятельств ДТП в динамике, с точки зрения развития дорожной ситуации, предшествовавшей возникновению ДТП, приведшего к повреждению транспорта, травмированию людей и причинению другого ущерба;

экспертного анализа технического состояния транспортного средства с выявлением неисправностей, которые могли повлиять на развитие дорожной ситуации в конкретных условиях;

исследования следов и материальных объектов на месте ДТП, в том числе на транспортных средствах, дорожном покрытии и предметах окружающей обстановки.

При проведении автотехнической экспертизы, в ходе которой производится реконструкция произошедших событий, эксперт сталкивается со сложной задачей.

Он должен использовать результаты объективных измерений, инструментального исследования и расчетов, чтобы построить связанную, логично обоснованную, соотнесенную с местом и временем, полную совокупность соответствующих событий.

Важно учитывать все факторы, которые могли послужить причиной развития аварийной ситуации и последовавшего за ней ДТП, включая поведение других водителей и обстоятельства, способствовавшие совершению противоправных действий [29].

Сравнение отечественной правовой системы с правовыми системами государств англосаксонского типа (США, Великобритания, Канада, Австралия и др.) позволило сделать вывод о том, что единый порядок назначения автотехнической экспертизы не регламентирован, а показания свидетеля-эксперта оцениваются по доказательной ценности и приемлемости [30], [31], [32].

Привлечение специалиста возможно на любой из стадий как судебного разбирательства и расследования преступления, так и до предъявления обвине-

ния, а участие специалиста может заявить как судья, так и каждая из сторон процесса [33].

Именно в этой группе стран в качестве специалистов в области расследования ДТП привлекаются аккредитованные государственные служащие и представители коммерческих структур.

Так, в Канаде в 1984 году была создана одна из первых ассоциаций полицейских и специалистов-реконструкторов аварий (The Canadian Association of Technical Accident Investigators and Reconstructionists – CATAIR) для того, чтобы сформировать «площадку» для обмена опытом и обсуждения накопившихся проблем при расследовании ДТП.

В первые годы ассоциация насчитывала не более 20 человек. В настоящее время в ней состоит больше 300 постоянных участников из Канады, США, Сингапура, Австралии и Бразилии.

Главной задачей CATAIR является объединение специалистов в области расследования и реконструкции аварий, проведение исследований по техническим и юридическим вопросам в ходе расследования преступлений в области дорожного движения [34].

В США в 1985 году Национальная администрация безопасности дорожного движения (NHTSA) предоставила грант на разработку национальных руководящих принципов стандартизации подготовки специалистов в области реконструкции ДТП.

Целевая группа специалистов по реконструкции ДТП, инженеров, сотрудников полиции, преподавателей и адвокатов провела совещание и разработала доклад «Минимальные критерии подготовки полицейских специалистов по реконструкции дорожно-транспортных происшествий» [35].

В этом докладе целевая группа рассмотрела вопрос о сертификации отдельных лиц на местах и рекомендовала создать «совет по сертификации» для аккредитации следователей по расследованию преступлений в области дорожного движения и специалистов по реконструкции ДТП.

Пять лет спустя одиннадцать профессиональных ассоциаций по реконструкции ДТП организовали встречу с целью изучения возможности создания международно признанной программы аккредитации, открытой как для государственных, так и для частных специалистов по реконструкции аварий.

Результатом этой встречи стало создание Аккредитационной комиссии по реконструкции ДТП (АСТАР). Руководящий совет директоров был сформирован из одного представителя от каждой участвующей организации. В руководящий совет входят сотрудники полиции, инженеры, преподаватели и частные консультанты.

Интересен тот факт, что комиссия не контролируется каким-либо правительственным органом или учреждением, так как является общественной организацией.

С момента основания АСТАР имеет непрекращаемый авторитет, а аккредитованные комиссией специалисты по реконструкции ДТП компетентны при соблюдении минимальных стандартов подготовки, установленных Национальной администрацией безопасности дорожного движения США.

При этом аккредитацию может получить специалист в области реконструкции ДТП после независимого аттестационного экзамена, в ходе которого комиссия объективно оценивает понимание кандидатом применения минимальных стандартов криминалистической подготовки.

Экзамен состоит из двух этапов: на первом кандидат тестируется внешними независимыми специалистами, на втором – преподавателями.

Экзаменационные испытания могут пройти действующие сотрудники правоохранительных органов, имеющие опыт в специализированных подразделениях по расследованию ДТП, частные специалисты, а также лица, специализирующиеся на реконструкции аварий, из других государств.

Аккредитованные специалисты должны получить минимум 80 единиц непрерывного образования (CEU) в течение пятилетнего периода аккредитации, чтобы продлить свой статус в АСТАР.

Аккредитованный в АСТАР специалист должен согласиться придерживаться Кодекса поведения, который подписывается до того, как соискатель будет допущен к экзамену.

Если аккредитованный специалист по реконструкции ДТП подвергается санкциям суда, административного совета или совета по профессиональным лицензиям, его аккредитация может быть отозвана Управляющим советом директоров [36].

Следует отметить, что, например, в США при расследовании ДТП специальные знания специалистов, аккредитованных в АСТАР, используются в разных формах.

Во-первых, на место ДТП выезжает специалист из числа сотрудников полиции штата с аккредитацией АСТАР. На основе полученных данных при проведении первоначальных мероприятий, а также в ходе извлечения данных из бортового компьютера транспортного средства, регистратора данных о событиях (EDR) специалист реконструирует ДТП в цифровом формате.

Главным инструментом зарубежных специалистов по реконструкции ДТП является аппаратный-программный комплекс BoschCDR, позволяющий на основе полученных данных конструировать трехмерную динамическую модель перемещения транспортных средств с учетом точного временного интервала.

Во-вторых, по приказу начальника Департамента полиции штата может быть создана специальная группа по расследованию ДТП (Specialized collision investigation detail – SCID), в состав которой в качестве специалиста включается инженер по дорожному движению Департамента транспорта штата [37].

Во-третьих, для расследования обстоятельств особо сложных и резонансных ДТП с несколькими погибшими полицейскими управлениями штатов привлекаются существующие на территории США две многопрофильные группы по расследованию ДТП (Multidisciplinary Accident Investigation Teams – MAIT), в состав которых входят только полицейские с инженерным и техническим образованием, прошедшие специальную подготовку.

Проект MAIT в рамках эксперимента был начат в июле 1978 года и завершился в конце 1979 года. В это время сотрудниками MAIT расследовано 124 ДТП.

По завершении проекта его организаторами отмечена высокая эффективность деятельности MAIT и принято решение создать подобные группы на постоянной основе.

На первом этапе была обозначена численность и определен профиль специалистов, которых нужно было выбрать из числа действующих сотрудников полиции.

Далее был сформирован список технических средств, необходимых для проведения расследования ДТП. Руководством полицейских управлений спецгруппе было предоставлено несколько фургонов, оснащенных измерительными и осветительными приборами, фотографическим оборудованием, портативными генераторами.

На втором этапе специально для МАИТ были подобраны специалисты-консультанты в области медицины, психологии, металлургии, химии, физики и т.д.

В рамках третьего этапа в тестовом режиме было испробовано техническое оборудование «в поле», проведена оценка эффективности его использования, а также осуществлена модификация устройств, не отвечающих установленным требованиям [38].

В Итальянской Республике в 2008 году создана государственная система аккредитации специалистов по «реконструкции и анализу дорожно-транспортных происшествий» (Ricostruzione e l'Analisi degli Incidenti Stradali).

При этом на всей территории страны действует стандарт государственный UNI 11294 (последние изменения внесены в 2020 году), который устанавливает основные требования к специалистам указанного профиля.

Согласно стандарту UNI 11294 специалист по реконструкции и анализу ДТП – это профессионал с теоретическими знаниями междисциплинарного характера и богатым практическим опытом, который обеспечивает получение необходимых для объективного анализа и восстановления факторов и обстоятельств данных, помогающих исследовать ДТП с учетом нескольких факторов: динамики транспортных средств, дорожной инфраструктуры, поведения участников дорожного движения [39].

Для подтверждения своей компетенции специалист по реконструкции и анализу ДТП обращается в специализированный орган по сертификации (Organismo di Certificazione).

Для успешного прохождения испытаний кандидат должен в установленном порядке подготовить не менее пяти работ непосредственно по реконструкции ДТП, пройти тестирование из 60 вопросов, а также решить практическую задачу, основанную на обстоятельствах реального уголовного дела, и сдать устный экзамен специально созданной комиссии.

Успешно пройдя все испытания, кандидат получает сертификат и автоматически регистрируется в профессиональном реестре AICQ SICEV.

Сертификат имеет трехлетний срок действия, который может быть продлен в соответствии с установленными условиями, а для его сохранения кандидаты проходят ежегодные проверки.

По общему правилу итальянские сертифицированные специалисты проводят исследования обстоятельств ДТП по инициативе следственных и судебных органов, а также адвокатских формирований [40].

Таким образом, специальные знания в области автотехнических исследований неопределимы в доказывании по уголовному делу как в России, так и за рубежом.

При этом результаты автотехнического исследования, в ходе которого происходит реконструкция механизма совершения преступления в области дорожного движения, во многом зависят от полноты и качества проведенных первоначальных следственных действий.

1. Федеральный закон от 4 июля 2003 г. № 92-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации». Собрание законодательства РФ. 2003. № 27 (Часть 1). Ст. 2706.
2. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.05.2023).
3. Константинов А.В. Процессуальные и организационные проблемы участия специалиста в уголовном судопроизводстве на стадии предварительного расследования: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2006. 217 с.
4. Смородинова А.Г. Проблемы использования специальных познаний на стадии ВУД в российском уголовном процессе: дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2001.
5. Деревягин Ю.Т., Гаритовская Э.В., Талеубекова Б.Х. Участие специалиста-бухгалтера в проведении следственных и непроцессуальных действий по делам о хищениях социалистического имущества. М., 1989.
6. Безлепкин Б.Т. Комментарий к Уголовно-процессуальному кодексу Российской Федерации (постатейный). 14-е изд., перераб. и доп. М.: Проспект, 2017.
7. Мельникова Э.Б. Участие специалистов в следственных действиях. М., 1964. С. 8.
8. Семенов Е.А. Специалист в уголовном судопроизводстве: дис. ... канд. юрид. наук. Орел, 2010. 194 с.
9. Белкин Р.С. Криминалистическая энциклопедия. 2-е изд., доп. М., 2000. 334 с.
10. Винберг А.И. Специалист в процессе предварительного расследования // Социалистическая законность. М., 1961. № 9. С. 31–32.
11. Зезьянов В.П. Роль, место и значение специальных знаний в криминалистике: дис. ... канд. юрид. наук. Ижевск, 1994.
12. Махов В.Н. Теория и практика использования знаний сведущих лиц при расследовании преступлений: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1993. 152 с.
13. Морозов Г.Е. Участие специалиста в производстве процессуальных и профилактических действий в стадии предварительного расследования. Хабаровск, 1985. 40 с.
14. Спасович В.Д. О теории судебного-уголовных доказательств в связи с судоустройством и судопроизводством. М., 2001. 93 с.
15. Эйсман А.А. Заключение эксперта (структура и научное обоснование). М., 1967.
16. Семенов Е.А., Васюков В.Ф., Волеводз А.Г. Правовой статус и правовая регламентация участия специалиста в уголовном процессе: теоретические, процессуальные и организационные аспекты: монография. М.: Издательство Проспект, 2020. 227 с.
17. Уголовно-процессуальный кодекс Кыргызской Республики от 2 февраля 2017 г. № 20 // URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/preview/tu-ru/111530/20?mode=tekst> (дата обращения: 15.05.2023).
18. Уголовно-процессуальный кодекс Республики Казахстан от 4 июля 2014 г. № 231-V // URL: https://kodeksy-kz.com/ka/ugolovno-protsessualnyj_kodeks/7.htm (дата обращения: 15.05.2023).
19. Циркаль В.В., Лисиченко В.К. Использование специальных знаний в следственной или судебной практике. Киев, 1987. С. 19.
20. Сахнова Т.В. Экспертиза в суде по гражданским делам. М.: БЕК, 1997.
21. Семенов Е.А. Правовой статус и правовая регламентация участия специалиста в уголовном процессе (теоретические, процессуальные и организационные аспекты): монография. Орел: ОрЮИ МВД России, 2012. 139 с.
22. Демидова Т.В. Взаимодействие следователя с сотрудниками экспертно-криминалистических подразделений при расследовании дорожно-транспортных преступлений: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2010. 232 с.
23. Бишманов Б.М. Эксперт и специалист в уголовном судопроизводстве. М., 2003.
24. Городокин В.А. Использование специальных автотехнических знаний при расследовании преступлений,

связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2009. 25 с.

25. Семенов Е.А. Использование результатов исследований специалиста при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Актуальные проблемы уголовного и гражданского судопроизводства. ГИБДД и иные правоохранительные органы как субъекты правоприменения: сборник статей. Орел, 2016. С. 187–192.

26. Чих Н.В. Механизм дорожно-транспортного преступления и его установление на предварительном следствии: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Нижний Новгород, 1999. 24 с.

27. Смирнова С.А. Актуальные пути совершенствования судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации // Эксперт-криминалист. 2018. № 2. С. 32–34.

28. Приказ Министерства юстиции РФ от 20 апреля 2023 г. № 72 «Об утверждении Перечня родов (видов) судебных экспертиз, выполняемых в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России, и Перечня экспертных специальностей, по которым предоставляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.05.2023).

29. Тарасов Е.А. Важность применения криминалистических методов при сборе материалов для автотехнической экспертизы обстоятельств ДТП // Адвокатская практика. 2020. № 4. С. 37–43.

30. Rethinking expert opinion evidence // URL: <http://www5.austlii.edu.au/au/journals/MelbULawRw/2017/14.html> (дата обращения: 15.05.2023).

31. Berger M. Expert Testimony in Criminal Proceedings: Questions Daubert Does Not Answer // URL: <https://scholarship.shu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1295&context=shlr> (дата обращения: 15.05.2023).

32. Expert Evidence in Criminal Proceedings in England and Wales. The Law Commission. № 325 // URL: <https://www.lawcom.gov.uk/project/expert-evidence-in-criminal-proceedings/> (дата обращения: 15.05.2023).

33. Коновалов С.И., Золотова П.В. Роль специальных знаний в отечественной и зарубежной системе правосудия // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2019. № 1-2. С. 28–35.

34. The Canadian Association of Technical Accident Investigators and Reconstructionists // URL: <https://www.catair.net/> (дата обращения: 15.05.2023).

35. Minimum training criteria for police traffic accident reconstruction // URL: <https://rosap.nhtl.gov/view/dot/29602/> (дата обращения: 15.05.2023).

36. The Accreditation Commission for Traffic Accident Reconstructionists // URL: <https://actar.org/about/history/> (дата обращения: 15.05.2023).

37. LAPD Special Orders from the Chief of Police 2000-2019 // URL: https://archive.org/stream/LAPDSpecialOrdersFromTheChiefOfPolice2000-2019/SO16_081512_djvu.txt (дата обращения: 15.05.2023).

38. Multidisciplinary Accident Investigation Teams (MAIT) Equipment and Services Project – Final Report // URL: <https://www.ojp.gov/ncjrs/virtual-library/abstracts/multi-disciplinary-accident-investigation-teams-mait-equipment-and/> (дата обращения: 15.05.2023).

39. Certificati i primi Tecnici per la Ricostruzione l'Analisi degli Incidenti Stradali // URL: <https://www.carrozzeria.it/certificati-i-primi-tecnici-per-la-ricostruzione-e-lanalisi-degli-incidenti-stradali/> (дата обращения: 15.05.2023).

40. Metodologie di ricostruzione e analisi degli incidenti stradali // URL: <https://bari.ordinequadrocloud.it/ISFormazione-Bari/uploads?f=fotoutenti/bari/PresentazioneIngCoriolanoRicostruzioniBari17.05.2019.pdf> (дата обращения: 15.05.2023).

Procedure Code of the Russian Federation». Collection Legislation of the Russian Federation. 2003. № 27 (Part 1). Art. 2706.

2. Criminal Procedure Code of the Russian Federation dated 18.12.2001 № 174-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.05.2023).

3. Konstantinov A.V. Procedural and organizational problems of participation of a specialist in criminal proceedings at the stage of preliminary investigation: dis. ... Cand. Sciences in Jurisprudence. M., 2006. 217 p.

4. Smorodinova A.G. Problems of the use of special knowledge at the stage of ICP in the Russian criminal process: dis. ... Dr. Sciences in Jurisprudence. M., 2001.

5. Derevyagin Yu.T., Garitovskaya E.V., Toleubekov B.H. Participation of a specialist accountant in investigative and non-procedural actions in cases of theft of socialist property. M., 1989.

6. Bezlepkin B.T. Commentary on the Criminal Procedure Code of the Russian Federation (article by article). 14th ed., revised. and additional M.: Prospekt, 2017.

7. Melnikova E.B. Participation of specialists in investigative actions. M., 1964. P. 8.

8. Semenov E.A. Specialist in criminal proceedings: dis. ... Cand. Sciences in Jurisprudence. Orel, 2010. 194 p.

9. Belkin R.S. Forensic Encyclopedia. 2nd ed. add. M., 2000. 334 p.

10. Vinberg A.I. Specialist in the process of preliminary investigation // Socialist legality. M., 1961. № 9. P. 31–32.

11. Zezyanov V.P. The role, place and significance of special knowledge in criminalistics: dis. ... Cand. Sciences in Jurisprudence. Izhevsk, 1994.

12. Makhov V.N. Theory and practice of using the knowledge of knowledgeable persons in the investigation of crimes: author. dis. ... Dr. Sciences in Jurisprudence. M., 1993. 152 p.

13. Morozov G.E. Participation of a specialist in the production of procedural and preventive actions at the stage of preliminary investigation. Khabarovsk, 1985. 40 p.

14. Spasovich V.D. On the theory of forensic criminal evidence in connection with the judiciary and legal proceedings. M., 2001. 93 p.

15. Eisman A.A. Expert opinion (structure and scientific rationale). M., 1967.

16. Semenov E.A., Vasyukov V.F., Volevodz A.G. Legal status and legal regulation of the participation of a specialist in criminal proceedings: theoretical, procedural and organizational aspects: monograph. M.: Prospekt Publishing House, 2020. 227 p.

17. Criminal Procedure Code of the Republic of Kyrgyzstan dated 02.02.2017 № 20 // URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/preview/ru-ru/111530/20?mode=tekst> (date of access: 15.05.2023).

18. Criminal Procedure Code of the Republic of Kazakhstan dated 04.07.2014 № 231-V // URL: https://kodeksy-kz.com/ka/ugolovno-protsessualnyj_kodeks/7.htm (date of access: 15.05.2023).

19. Tsirkal V.V., Lisichenko V.K. The use of special knowledge in investigative or judicial practice. Kyiv, 1987. P. 19.

20. Sakhnova T.V. Expertise in civil court. M.: BEK, 1997.

21. Semenov E.A. Legal status and legal regulation of the participation of a specialist in criminal proceedings (theoretical, procedural and organizational aspects): monograph. Orel: Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia, 2012. 139 p.

22. Demidova T.V. Interaction of the investigator with employees of forensic divisions in the investigation of traffic crimes: dis. ... Cand. Sciences in Jurisprudence. M., 2010. 232 p.

23. Bishmanov B.M. Expert and specialist in criminal proceedings. M., 2003.

24. Gorodokin V.A. The use of special autotechnical knowledge in the investigation of crimes related to violation of traffic rules and operation of vehicles: author. dis. ... Cand. Sciences in Jurisprudence. Yekaterinburg, 2009. 25 p.

25. Semenov E.A. Using the results of a specialist's research in the investigation of road traffic crimes // Actual problems of criminal and civil proceedings. Traffic police and other law enforcement agencies as subjects of law enforcement: collection of articles. Orel, 2016. P. 187–192.

References

1. Federal Law dated 04.07.2003 № 92-FZ «On the Introduction of Amendments and Additions to the Criminal

26. Chikh N.V. The mechanism of a road traffic crime and its establishment during the preliminary investigation: dis. ... Cand. Sciences in Jurisprudence. Nizhny Novgorod, 1999. 24 p.
27. Smirnova S.A. Actual ways of improving forensic activities in the Russian Federation // Forensic expert. 2018. № 2. P. 32–34.
28. Order of the Ministry of Justice of Russia dated 20.04.2023 № 72 «On approval of the List of types (types) of forensic examinations performed in federal budgetary forensic institutions of the Ministry of Justice of Russia, and the List of expert specialties for which the right to independently conduct forensic examinations in federal budgetary forensic institutions of the Ministry of Justice of Russia» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.05.2023).
29. Tarasov E.A. The importance of using forensic methods when collecting materials for autotechnical examination of the circumstances of an accident // Advocate Practice. 2020. № 4. P. 37–43.
30. Martire K.A., Gary E. Rethinking expert opinion evidence // URL: <http://www5.austlii.edu.au/au/journals/MelbULawRw/2017/14.html> (date of access: 15.05.2023).
31. Berger M. Expert Testimony in Criminal Proceedings: Questions Daubert Does Not Answer // URL: <https://scholarship.shu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1295&context=shlr> (date of access: 15.05.2023).
32. Expert Evidence in Criminal Proceedings in England and Wales. The Law Commission. № 325 // URL: <https://www.lawcom.gov.uk/project/expert-evidence-in-criminal-proceedings/> (date of access: 15.05.2023).
33. Konovalov S.I., Zolotova P.V. The role of special knowledge in the domestic and foreign justice system // Bulletin of the Tula State University. Economic and legal sciences. 2019. № 1-2. P. 28–35.
34. The Canadian Association of Technical Accident Investigators and Reconstructionists // URL: <https://www.catair.net/> (date of access: 15.05.2023).
35. Minimum training criteria for police traffic accident reconstruction // URL: <https://rosap.ntl.bts.gov/view/dot/29602/> (date of access: 15.05.2023).
36. The Accreditation Commission for Traffic Accident Reconstructionists // URL: <https://actar.org/about/history/> (date of access: 15.05.2023).
37. LAPD Special Orders from the Chief of Police 2000-2019 // URL: https://archive.org/stream/LAPDSpecialOrdersFromTheChiefOfPolice2000-2019/SO16_081512_djvu.txt (date of access: 15.05.2023).
38. Multidisciplinary Accident Investigation Teams (MAIT) Equipment and Services Project – Final Report // URL: <https://www.ojp.gov/ncjrs/virtual-library/abstracts/multidisciplinary-accident-investigation-teams-mait-equipment-and/> (date of access: 15.05.2023).
39. Certificati i primi Tecnici per la Ricostruzione e l'Analisi degli Incidenti Stradali // URL: <https://www.carrozzeria.it/certificati-i-primi-tecnici-per-la-ricostruzione-e-l-analisi-degli-incidenti-stradali/> (date of access: 15.05.2023).
40. Metodologie di ricostruzione e analisi degli incidenti stradali // URL: https://bari.ordinequadrocloud.it/ISFormazione-Bari/uploads?f=fotoutenti/bari/PresentazioneIngCoriolanoRicostruzioniBari_17.05.2019.pdf (date of access: 15.05.2023).

Информация об авторе

Е.А. Семенов – кандидат юридических наук, профессор кафедры уголовного процесса Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова

Контакты: ул. Игнатова, д. 2, Орел, Россия, 302023

Information about the author

E.A. Semenov – Candidate of Sciences in Jurisprudence, Professor of the Department of Criminal Procedure of the Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov

Contacts: ul. Ignatova, d. 2, Orel, Russia, 302023

*Статья поступила в редакцию 22.05.2023; одобрена после рецензирования 30.05.2023; принята к публикации 07.06.2023.
The article was submitted 22.05.2023; approved after reviewing 30.05.2023; accepted for publication 07.06.2023.*