

NIION 2010-0082

ISSN 2079-4401

# СОВРЕМЕННАЯ НАУКА

Безопасность дорожного движения

3

2021

Журнал включен в Российский индекс  
научного цитирования (РИНЦ)



Журнал в открытом доступе на [cyberleninka.ru](http://cyberleninka.ru)

ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ

**А.Б. Агапов,**

доктор юридических наук, профессор

**A.V. Agarov,**

doctor of law, professor

**С.В. Алексеев,**

доктор юридических наук, профессор, Почетный работник высшего профессионального образования РФ, Почетный работник науки и техники РФ

**S.V. Alekseev,**

doctor of law, professor, Honorary Worker of Higher Professional Education of the Russian Federation, Honorary Worker of Science and Technology of the Russian Federation

**Ю.М. Антонян,**

доктор юридических наук, профессор, Заслуженный деятель науки РФ

**Yu.M. Antonyan,**

doctor of law, professor, honored scientist of the Russian Federation

**К.С. Баканов,**

кандидат юридических наук

**K.S. Bakanov,**

candidate of law

**А.В. Барков,**

доктор юридических наук, профессор

**A.V. Barkov,**

doctor of law, professor

**В.Н. Бойко,**

доктор юридических наук, профессор, Заслуженный юрист РФ

**V.N. Boyko,**

doctor of law, professor, honored lawyer of the Russian Federation

**В.Ф. Васюков,**

доктор юридических наук, доцент

**V.F. Vasyukov,**

doctor of law, associate professor

**К.К. Гасанов,**

доктор юридических наук, профессор

**K.K. Gasanov,**

doctor of law, professor

**А.Д. Гордеева,**

кандидат юридических наук

**A.D. Gordeeva,**

candidate of law

**Н.Н. Дерюга,**

доктор юридических наук, профессор

**N.N. Deryuga,**

doctor of law, professor

**Л.Н. Древаль,**

доктор юридических наук, профессор

**L.N. Dreval,**

doctor of law, professor

**С.В. Дубровин,**

доктор юридических наук, профессор, Заслуженный работник высшей школы РФ

**S.V. Dubrovin,**

doctor of law, professor, honored worker of the higher school of the Russian Federation

**О.В. Зиборов,**

доктор юридических наук, доцент

**O.V. Ziborov,**

doctor of law, associate professor

**С.М. Зырянов,**

доктор юридических наук, профессор

LEGAL SCIENCES

**S.M. Zyryanov,**

doctor of law, professor

**О.Ю. Ильина,**

доктор юридических наук, профессор

**O.Yu. Ilyina,**

doctor of law, professor

**И.А. Калининко,**

кандидат педагогических наук

**I.A. Kalinichenko,**

candidate of pedagogical sciences

**И.Б. Кардашова,**

доктор юридических наук, профессор

**I.B. Kardashova,**

doctor of law, professor

**Н.А. Колоколов,**

доктор юридических наук, профессор, судья Верховного Суда РФ (в отставке)

**N.A. Kolokolov,**

doctor of law, professor, judge of the Supreme Court (RET.)

**А.М. Кононов,**

доктор юридических наук, профессор, Заслуженный юрист РФ

**A.M. Kononov,**

doctor of legal Sciences, professor, honored lawyer of the Russian Federation

**И.И. Кубарь,**

кандидат юридических наук

**I.I. Kubar,**

candidate of legal Sciences

**Р.А. Курбанов,**

доктор юридических наук, профессор, Заслуженный юрист РФ

**R.A. Kurbanov,**

doctor of law, professor, honored lawyer of the Russian Federation

**С.Я. Лебедев,**

доктор юридических наук, профессор, Заслуженный юрист РФ

**S.Ya. Lebedev,**

doctor of law, professor, honored lawyer of the Russian Federation

**В.О. Лучин,**

доктор юридических наук, профессор, Заслуженный деятель науки РФ, Заслуженный юрист РФ, Судья Конституционного Суда РФ (в отставке)

**V.O. Luchin,**

doctor of Law, Professor, Honored Scientist of the Russian Federation, Honored Lawyer of the Russian Federation, judge of the Constitutional court of the Russian Federation (retired)

**С.С. Маилян,**

доктор юридических наук, профессор, Заслуженный юрист РФ

**S.S. Mailyan,**

doctor of law, professor, Honored Lawyer of the Russian Federation

**В.И. Майоров,**

доктор юридических наук, профессор

**V.I. Mayorov,**

doctor of law, professor

**А.А. Малофеев,**

кандидат юридических наук, профессор Российской академии естественных наук

**A.A. Malofeev,**

candidate of law, professor Russian academy of natural sciences



**А.В. Мартынов,**  
доктор юридических наук, профессор  
**A.V. Martynov,**  
doctor of law, professor

**Н.П. Маюров,**  
доктор юридических наук,  
Заслуженный юрист РФ  
**N.P. Mayurov,**  
doctor of law,  
Honored lawyer of the Russian Federation

**А.Л. Миронов,**  
кандидат юридических наук, доцент  
**A.L. Mironov,**  
candidate of law, associate professor

**К.В. Муравьев,**  
доктор юридических наук, доцент  
**K.V. Muravyev,**  
doctor of law, associate professor

**Д.В. Митрошин,**  
начальник «ФКУ НЦ БДД МВД России»  
**D.V. Mitroshin,**  
head of the "FKU NC BDD of the Ministry of Internal  
Affairs of Russia"

**Ф.Г. Мышко,**  
доктор юридических наук, доцент  
**F.G. Myshko,**  
doctor of law, associate professor

**А.М. Осавелюк,**  
доктор юридических наук, профессор  
**A.M. Osavelyuk,**  
doctor of law, professor

**И.М. Рассолов,**  
доктор юридических наук, профессор  
**I.M. Rassolov,**  
doctor of law, professor

**Б.В. Россинский,**  
доктор юридических наук, профессор,  
Заслуженный юрист РФ  
**B.V. Rossinsky,**  
doctor of law, professor, honored lawyer  
of the Russian Federation

**Н.В. Румянцев,**  
доктор юридических наук, доцент  
**N.V. Rumyantsev,**  
doctor of law, associate professor

**С.А. Синенко,**  
доктор юридических наук, доцент  
**S.A. Sinenko,**  
doctor of law, associate professor

**А.И. Стахов,**  
доктор юридических наук, профессор  
**A.I. Stakhov,**  
doctor of law, professor

**Д.П. Стригунова,**  
доктор юридических наук, доцент

**D.P. Strigunova,**  
doctor of law, associate professor

**В.П. Уманская,**  
доктор юридических наук, доцент  
**V.P. Umanskaya,**  
doctor of law, associate professor

**Н.М. Чепурнова,**  
доктор юридических наук, профессор,  
Заслуженный юрист РФ  
**N.M. Chepurnova,**  
doctor of law, professor, honored lawyer  
of the Russian Federation

**А.П. Шергин,**  
доктор юридических наук, Заслуженный  
деятель науки РФ  
**A.P. Shergin,**  
doctor of law, honored scientist  
of the Russian Federation

**Ю.Б. Шубников,**  
доктор юридических наук, профессор,  
Заслуженный работник Высшей школы РФ  
**Yu.B. Shubnikov,**  
Doctor of Law, Professor, Honored Worker of the Higher  
School of the Russian Federation

**Б.С. Эбзеев,**  
доктор юридических наук, профессор,  
Заслуженный деятель науки РФ,  
Заслуженный юрист РФ, судья Конституционного суда  
РФ (в отставке), член Центральной избирательной  
комиссии РФ

**B.S. Ebzeev,**  
doctor of law, professor, honored Scientist of the Russian  
Federation, Honored Lawyer of the Russian Federation,  
Judge of the Constitutional Court of the Russian Federation  
(retired), member of the Central Election Commission of the  
Russian Federation

**А.Ю. Якимов,**  
доктор юридических наук, профессор,  
Заслуженный юрист РФ  
**A.Yu. Yakimov,**  
doctor of law, professor, Honored lawyer  
of the Russian Federation

**А.Б. Янишевский,**  
доктор юридических наук, заслуженный сотрудник  
МВД РФ  
**A.B. Yanishevsky,**  
doctor of law, Honored employee of the Ministry  
of Internal Affairs of the Russian Federation

**Н.Д. Эриашвили,**  
кандидат исторических наук, кандидат юридических  
наук, доктор экономических наук, профессор,  
лауреат премии Правительства РФ в области науки  
и техники  
**N.D. Eriashvili,**  
candidate of historical sciences, candidate of law, doctor  
of economics, professor, laureate of the Russian government  
prize in science and technology

## ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ

**Ю.Т. Ахвледиани,**

доктор экономических наук, профессор

**Yu.T. Akhvlediani,**

doctor of economics, professor

**А.А. Бакулина,**

доктор экономических наук, доцент

**A.A. Bakulina,**

doctor of economics, associate professor

**Н.М. Бобошко,**

доктор экономических наук, профессор

**N.M. Boboshko,**

doctor of economics, professor

**В.И. Бобошко,**

доктор экономических наук, профессор

**V.I. Boboshko,**

doctor of economics, professor

**Н.А. Волгин,**

доктор экономических наук, профессор,

Заслуженный деятель науки РФ

**N.A. Volgin,**

doctor of economics, professor,

honored scientist of the Russian Federation

**И.В. Грошев,**

доктор психологических наук, доктор экономических

наук, профессор, Заслуженный деятель

науки РФ

**I.V. Groshev,**

doctor of psychology, doctor of economics,

professor, honored scientist of the Russian Federation

**Ю.Б. Иванова,**

доктор экономических наук, профессор

**Yu.B. Ivanova,**

doctor of economics, professor

**В.Г. Когденко,**

доктор экономических наук

**V.G. Kogdenko,**

doctor of economics

**Е.Н. Колесникова,**

доктор экономических наук, доцент

**E.N. Kolesnikova,**

doctor of economics, associate professor

**Е.И. Кузнецова,**

доктор экономических наук, профессор

**E.I. Kuznetsova,**

doctor of economics, professor

**Н.П. Купрещенко,**

доктор экономических наук, профессор

**N.P. Kupreschenko,**

doctor of economics, professor

**А.Н. Литвиненко,**

доктор экономических наук, профессор

**A.N. Litvinenko,**

doctor of economics, professor

## ECONOMIC SCIENCE

**И.А. Майбуров,**

доктор экономических наук, профессор

**I.A. Maiburov,**

doctor of Economics, professor

**В.Б. Мантусов,**

доктор экономических наук, профессор

**V.B. Mantusov,**

doctor of economics, professor

**Ю.Н. Мосейкин,**

доктор экономических наук, профессор

**Yu.N. Moseikin,**

doctor of economics, professor

**В.С. Осипов,**

доктор экономических наук, профессор

**V.S. Osipov,**

doctor of economics, professor

**С.Г. Симагина,**

доктор экономических наук, профессор

**S.G. Simagina,**

doctor of economics, professor

**А.А. Ситнов,**

доктор экономических наук, профессор

**A.A. Sitnov,**

doctor of economics, professor

**А.Е. Суглобов,**

доктор экономических наук, профессор,

заслуженный экономист РФ

**A.E. Suglobov,**

doctor of economics, professor,

honored Economist of the Russian Federation

**Т.Ш. Тиникашвили,**

доктор экономических наук, профессор

**T.S. Tinikashvili,**

doctor of economics, professor

**Н.В. Цхададзе,**

доктор экономических наук, профессор

**N.V. Tskhadadze,**

doctor of economics, professor

**Ю.А. Цыпкин,**

доктор экономических наук, профессор

**Yu.A. Tsyarkin,**

doctor of economics, professor

**С.В. Шманев,**

доктор экономических наук, профессор

**S.V. Shmanev,**

doctor of economics, professor

**Н.Д. Эриашвили,**

кандидат исторических наук, кандидат юридических

наук, доктор экономических наук, профессор,

лауреат премии Правительства РФ в области науки

и техники

**N.D. Eriashvili,**

candidate of historical sciences, candidate of law, doctor

of economics, professor, laureate of the Russian government

prize in science and technology

## ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ НАУКИ

**А.П. Жигadlo,**  
доктор педагогических наук, доцент  
**A.P. Zhigadlo,**  
Doctor of Pedagogical Sciences, Associate Professor

**А.Т. Иваницкий,**  
доктор педагогических наук, профессор,  
Заслуженный работник Высшей школы РФ  
**A.T. Ivanitsky,**  
doctor of pedagogical sciences, professor,  
honored worker of higher education of the  
Russian Federation

**Л.А. Казанцева,**  
доктор педагогических наук, профессор  
**L.A. Kazantseva,**  
doctor of pedagogical sciences, professor

**А.А. Реан,**  
доктор педагогических наук, профессор, академик  
Российской академии образования, заслуженный  
деятель науки РФ  
**A.A. Rean,**  
doctor of pedagogical sciences, professor, academician of  
the Russian academy of education, honored scientist of  
the Russian Federation

**В.Ф. Родин,**  
доктор педагогических наук, профессор,  
академик РАЕН Российской академии образования,  
Заслуженный деятель науки РФ  
**V.F. Rodin,**  
doctor of pedagogical sciences, professor,  
Academician of the Russian Academy of Sciences

**О.В. Александрова,**  
доктор филологических наук, профессор  
**O.V. Alexandrova,**  
Doctor of Philology, Professor

**В.М. Алпатов,**  
доктор филологических наук, профессор,  
член-корреспондент РАН

## PEDAGOGICAL SCIENCES

**V.M. Alpatov,**  
doctor of philology, professor, corresponding  
member of the Russian academy of sciences

**И.Г. Богачева,**  
кандидат психологических наук  
**I.G. Bogacheva,**  
candidate of psychological sciences

**С.Н. Кузнецов,**  
доктор филологических наук, профессор  
**S.N. Kuznetsov,**  
doctor of philology, professor

**Ю.К. Кузьменко,**  
доктор филологических наук, профессор,  
Почетный доктор Вильнюсского университета  
**Yu.K. Kuzmenko,**  
doctor of philology, professor,  
Honorary doctor of Vilnius university

**Е.М. Мухин,**  
кандидат биологических наук  
**E.M. Mukhin,**  
candidate of biological sciences

**А.М. Прохорова,**  
кандидат биологических наук  
**A.M. Prokhorova,**  
candidate of biological sciences

**В.А. Смоляков,**  
доктор политических наук, профессор  
**V.A. Smolyakov,**  
doctor of political sciences, professor

**Д.Д. Ступин,**  
кандидат технических наук, доцент,  
действительный член Академии военных наук  
**D.D. Stupin,**  
candidate of technical sciences, associate professor,  
full member of the academy of military sciences

## ЗАРУБЕЖНЫЕ ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ

**Г.А. Василевич,**  
доктор юридических наук, профессор,  
Заслуженный юрист РБ (Республика Беларусь)  
**Дробот Татьяна,**  
лицензиат Университета Сорбонны, магистр  
Высшей Нормальной Школы (Лион) (Франция)  
**Л.Н. Тепман,**  
доктор экономических наук, профессор  
(Государство Израиль)

## FOREIGN MEMBERS OF THE EDITORIAL BOARD

**G.A. Vasilevich,**  
doctor of law, professor, honored lawyer of the Republic of  
Belarus (Republic of Belarus)  
**Tatiana Drobot,**  
licentiate of the sorbonne university, master's degree  
Higher Normal School (Lyon) (France)  
**L.N. Tepman,**  
doctor of economics, professor  
(State of Israel)

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

Свидетельство о регистрации  
средства массовой информации  
ПИ № ФС77-39293 от 30.03.2010

Журнал перерегистрирован  
Свидетельство о регистрации  
средства массовой информации  
ПИ № ФС77-80394 от 17.02.2021

#### Редакция:

Главный редактор  
Объединенной редакции:

**Н.Д. Эрнашвили**  
доктор экономических наук,  
кандидат юридических наук,  
кандидат исторических наук,  
профессор, лауреат премии  
Правительства РФ в области науки  
и техники

В подготовке номера  
участвовали:

**А.Д. Гордеева**,  
кандидат юридических наук  
**М.И. Никитин**  
Редактор: **Е.В. Марцога**,  
Компьютерная верстка :  
**В.Л. Расторгуев**

Цена свободная.

Мнение редакции может не совпадать  
с точкой зрения авторов публикаций.  
Ответственность за содержание пуб-  
ликаций и достоверность фактов не-  
сут авторы материалов.

При перепечатке или воспроизведе-  
нии материалов журнала любым спо-  
собом полностью или частично ссыл-  
ка на журнал обязательна.

Публикации журнала размещаются в  
открытом доступе на сайте

[sovнаука.com](http://sovнаука.com), [elibrary.ru](http://elibrary.ru) и  
[cyberleninka.ru](http://cyberleninka.ru)

Журнал индексируется в РИНЦ.  
Материалы доступны по лицензии:  
*Creative Commons Attribution 4.0  
International*

#### Соучредители:

Общество с ограниченной  
ответственностью  
**«ЮНИТИ-ДАНА»**  
ул. Ирины Левченко, д. 1, Москва,  
Россия, 123298  
Тел. 8 (499) 740-60-14  
Федеральное казенное учреждение  
**"НЦ БДД МВД России"**  
ул. Поклонная, д.17, Москва,  
Россия, 121170  
Тел. 8 (499) 148-84-49

Адрес редакции: ул. Поклонная, д. 17,  
Москва, Россия,  
121170

E-mail: [sovнаука@mail.ru](mailto:sovнаука@mail.ru)

Подписной индекс Агентства  
«Роспечать» 80409,  
или на сайте Научной  
электронной библиотеки:  
<http://elibrary.ru>

Формат 60x84 1/8.  
Тираж: 150 экз.



### ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ

<b>Олейник Р.Р.</b> Охрана безопасности дорожного движения в Башкирской АССР в 1950-е – начале 1960-х годов.....	7
<b>Изагина Т.Ю.</b> Ответственность за нарушение законов при создании и эксплуатации комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения.....	11
<b>Рубцова М.В.</b> Прокурорский надзор за исполнением законов в сфере обеспечения безопасности движения на железнодорожных переездах.....	16
<b>Хусяинова С.Г., Кагамлык М.Ю.</b> Прокурорский надзор в сфере создания и эксплуатации комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения.....	21
<b>Барковский В.В.</b> О проблеме аварийности по причине эксплуатации транспортных средств с техническими неисправностями и некоторых путях ее решения.....	25
<b>Гвоздева Е.В.</b> Проблемы исполнения лишения права управления транспортными средствами по административным и уголовным делам.....	31
<b>Диканова Т.А.</b> К вопросу об обеспечении безопасности на автомобильном транспорте.....	39
<b>Жбанова С.А.</b> Проблемы практического применения современных технологий при осуществлении надзора за дорожным движением и перспективы развития.....	45
<b>Зейналов Ф.Н.</b> Нормативно-правовое закрепление полномочий сотрудников органов внутренних дел на примере деятельности дорожно-патрульной и патрульно-постовой служб полиции.....	50
<b>Коновалова О.А.</b> О деятельности Госавтоинспекции МВД России по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма: состояние, результаты, перспективы.....	60
<b>Копыл Д.В.</b> К вопросу об участии в дорожном движении спортивных кроссовых мотоциклов, предназначенных для использования на специальных подготовленных территориях.....	65
<b>Майоров В.И., Денисенко В.В.</b> О применении проверочных листов при осуществлении федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения.....	68
<b>Сабинин А.А.</b> К вопросу административно-правового регулирования проведения практического экзамена на право управления транспортными средствами категории «В» в современных условиях.....	73
<b>Соколов Д.В.</b> Нормативное регулирование использования электроскутеров в Федеративной Республике Германия, Австрийской Республике и Швейцарской Конфедерации.....	77
<b>Якимов А.Ю.</b> Правовое регулирование обгона в СССР (определение, содержание и условия выполнения маневра).....	82

### ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ

<b>Минниханов Р.Н., Махмутова А.З., Сабиров А.И.</b> ИТС среда Республики Татарстан для обеспечения безопасности дорожного движения.....	92
--	----

### ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ НАУКИ

<b>Кузнецова Н.М.</b> Влияние психофизиологических особенностей лиц, не достигших 18-летнего возраста, на управление транспортным средством.....	97
--	----

### МЕТОДИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ/ФИЛОЛОГИЧЕСКИЕ НАУКИ

<b>Майборода О.В., Брагина И.В., Чебышев А.Е.</b> О допуске к участию в дорожном движении систем управления автоводитель – автомобиль.....	101
<b>Марокко О.О.</b> Отдельные социально-психологические аспекты эффективности просвещения и пропаганды безопасного поведения на дорогах.....	107

The journal is registered  
by Federal Service for Supervision  
in the Sphere of Telecom,  
Information Technologies and Mass  
Communications (Roskomnadzor)

Registration certificate  
PI № FS77-39293 or 30.03.2010

The journal is reregistered  
Registration certificate  
PI № FS77-70764 dated 17.02.2021

**Editorial Board:**

Editor-in-Chief Combined edition:

**N. D. Eriashvili**

doctor of Economics, candidate of  
law, candidate of historical Sciences,  
Professor, prize winner Government  
of the Russian Federation in the field  
of science and technology

*We participated in the preparation of  
the issue:*

**A. D. Gordeeva,**

candidate of legal sciences

**M. I. Nikitin**

Editor: **E. V. Martsoga**

Layout of the issue: **V. L. Rastorguev**

*The price is not fixed.*

Editorial activity of the periodical  
«Modern Science» is based on the  
recommendations of the Committee of  
Publication Ethics, (COPE).

Editorial opinion may not coincide  
with the point of view of the authors  
of the publications. When using  
the material, the address/link of the  
journal must be noted.

The publications are available in open  
access at **sovнаука.com, elibrary.ru  
and cyberleninka.ru**

The journal is indexed in Russian  
Science Citation Index.

Content is licensed under  
*a Creative Commons Attribution 4.0  
International license*

**Founder:**

CEO of publishing house

«UNITY-DANA»

1 Irina Levchenko,

Moscow, 123298

Tel./fax: +7(499)740-60-14/15

Federal State Institution "

**SIC BDD of the Ministry of Internal  
Affairs of Russia"**

Poklonnaya str., d. 17, Moscow,

Russia, 121170

Tel. 8 (499)148-84-49

*Editorial office address:* Poklonnaya  
str., 17, Moscow, Russia, 121170

**E-mail:** sovнаука@mail.ru

The subscription index of the Agency  
"Rospechat" is 80409,  
or on the website of the Scientific  
Electronic Library:  
<http://elibrary.ru>



**LEGAL SCIENCES**

- Oleynik R.R.** Road safety protection in the Bashkir ASSR in the  
1950s-early 1960s..... 7
- Izgagina T.Yu.** Responsibility for violation of laws when creating and  
operating complexes of photo and video recording of violations  
of traffic rules..... 11
- Rubtsova M.V.** Prosecutor's supervision over the implementation  
of laws in the field of traffic safety at railway crossings ..... 16
- Khusaynova S.G., Kagamlyk M.Yu.** Prosecutor's supervision in the  
field of creation and operation of complexes of photo-video recording  
of violations of traffic rules..... 21
- Barkovsky V.V.** On the problem of accidents caused by the operation of  
vehicles with technical malfunctions and some ways to solve it..... 25
- Gvozdeva E.V.** Problems of execution of deprivation of the right to drive  
vehicles in administrative criminal cases ..... 31
- Dikanova T.A.** On the issue of ensuring safety in road transport..... 39
- Zhbanova S.A.** Problems of practical application of modern technologies  
in the implementation of traffic surveillance and development prospects..... 45
- Zeynalov F.N.** Regulatory and legal functioning of powers of internal affairs  
on the example of the activities of road patrol and patrol post  
services of police ..... 50
- Konovalova O.A.** On the activities of the State Traffic Inspectorate of the  
Ministry of Internal Affairs of Russia for the prevention of children's road  
traffic injuries: status, results, prospects ..... 60
- Kopyl D.V.** On the issue of participation in road traffic of sports cross-country  
motorcycles intended for use in special prepared territories..... 65
- Mayorov V.I., Denisenko V.V.** On the use of test sheets in the implementa-  
tion of federal state supervision in the field of road safety..... 68
- Sabinin A.A.** On the issue of administrative and legal regulation of the  
practical exam for the right to drive vehicles of category " B "  
in modern conditions ..... 73
- Sokolov D.V.** Regulatory regulation of the use of electric scooters in the  
Federal Republic of Germany, the Republic of Austria and the Swiss  
Confederation ..... 77
- Yakimov A.Yu.** Legal regulation of overtaking in the USSR (definition,  
content and conditions of maneuver performance) ..... 82

**ECONOMIC SCIENCES**

- Minnikhanov R.N., Makhmutova A.Z., Sabirov A.I.** ITS environment  
of the Republic of Tatarstan for ensuring road safety..... 92

**PEDAGOGICAL SCIENCES**

- Kuznecova N.M.** Influence of psychophysiological characteristics of  
persons under the age of eighteen on driving a vehicle..... 97

**METHODOLOGICAL MATERIALS/PHILOLOGICAL SCIENCES**

- Mayboroda O.V., Bragina I.V., Chebyshev A.E.** About the admission  
to participation in road traffic of control systems avtovoditel-automobile.. 101
- Morocco O.O.** Selected socio-psychological aspects of the effectiveness  
of education and promotion of safe behavior on the roads..... 107

УДК 351.811.12

DOI 10.53039/2079-4401.2021.5.3.001

ББК 67.401.133.121+67.3(2)63

© Р.Р. Олейник, 2021

Научная специальность 12.00.01 – Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве

## ОХРАНА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В БАШКИРСКОЙ АССР В 1950-Е – НАЧАЛЕ 1960-Х ГОДОВ

**Руфина Рушановна Олейник,**старший преподаватель кафедры истории и теории государства и права  
Уфимского юридического института МВД России,  
кандидат исторических наук**Контакты:** ул. Муksiнова, д. 2, Уфа, Россия, 450103**E-mail:** timkaq1@mail.ru**Тел.** 8(927)9370898

**Аннотация.** В статье на основе архивных материалов анализируется охрана безопасности дорожного движения в Башкирской АССР в 1950-е – начале 1960-х годов. Особое внимание уделяется выявлению причин дорожно-транспортных происшествий. Рассматриваются некоторые аспекты деятельности башкирской милиции по обеспечению безопасности дорожного движения.

**Ключевые слова:** ГАИ, Башкирская АССР, ДТП, милиция, безопасность дорожного движения

## ROAD SAFETY PROTECTION IN THE BASHKIR ASSR IN THE 1950S - EARLY 1960S

**Rufina R. Oleynik,**senior lecturer of the department of history and theory of state and law  
Ufa law institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia,  
candidate of historical sciences,  
police lieutenant rf**Contacts:** ul. Muksinova, d. 2, Ufa, Russia, 450103

**Abstract.** The article analyzes the protection of road safety in the Bashkir ASSR in the 1950s-early 1960s on the basis of archival materials. Special attention is paid to identifying the causes of road accidents in the region. Along with this, some aspects of the activities of the Bashkir police to ensure road safety are also considered.

**Keywords:** traffic police, Bashkir ASSR, road accidents, police, road safety

Для цитирования: Олейник Р.Р. Охрана безопасности дорожного движения в Башкирской АССР в 1950-е – начале 1960-х годов. // Современная наука. 2021;(3): 7–10.

Деятельность государственных структур и общественных организаций по обеспечению безопасности дорожного движения и ее историческая эволюция мало исследовалась в масштабах страны, а в региональном контексте не подвергалась анализу. В то же время значительное увеличение количества транспортных средств (далее – ТС), массовое получение права на управление ТС, высокий уровень травматизма и аварийности на дорогах заставляют внимательно изучать транспортную инфраструктуру не только страны в целом, но и отдельных регионов.

С середины 1950-х годов вопросы безопасности дорожного движения были поставлены на научную основу. В 1955 году начал издаваться журнал «Советская милиция», материалы которого посвящались службе Государственной автомобильной инспекции (ГАИ), пропаганде и безопасности дорожного движения [5]. Стоит отметить, что региональный партийно-государственный аппарат не

рассматривал проблему обеспечения безопасности дорожного движения комплексно и относил ее решение в сферу ответственности правоохранительных органов.

В начале 1950-х годов одной из главных составляющих профилактики аварийности автомобильного транспорта оставались проводимые ГАИ технические осмотры автомобилей. Учитывая количество кадров, которым располагали органы внутренних дел, осуществление техосмотра занимало почти все рабочее время автоинспекторов. Лишь в конце 1950-х годов на автопредприятиях начали создаваться комиссии общественного контроля за техническим состоянием автомобилей, товарищеские суды.

В период с 15 апреля по 1 июля 1955 года ГАИ Уфимского городского отдела милиции МВД Башкирской АССР произвела осмотр технического состояния автомобильного транспорта народного хозяйства г. Уфы. Уфимским горотделом милиции

МВД СССР было обследовано 3524 автомобиля, из них легковых – 847, принадлежавших индивидуальным владельцам – 207, мотоциклов – 1058, принадлежавших индивидуальным владельцам – 886. Техническое состояние автотранспорта по сравнению с 1954 годом ухудшилось на 10 % [2].

Неудовлетворительное техническое состояние автомобильного транспорта и автодорожные происшествия в г. Уфе обсуждены в апреле 1956 года на очередном заседании бюро Уфимского городского Комитета коммунистической партии Советского Союза (КПСС). Так, в Автотранспортной конторе (далее – АТК) № 2 Башавтотреста из 184 автомашин технически исправными содержались не более 35%, в АТК № 1 из 150 – 55%, в АТК Росторгтранса из 110 – 25%, в Уфимском стройучастке – 43%, в Автобазе Россовхозтранса – 24%, в Башкнигторге – 20%, в Дормостройтресте – 27 % и т.д. [2].

Некачественное дорожное покрытие также негативно влияло на техническое состояние автомобильного транспорта. Ухабы и ямы были обычным явлением того времени. Дорожное хозяйство Башкирии обладало слабым материальным и кадровым обеспечением, что оказывало отрицательное влияние на строительство и ремонт дорожного полотна [1].

В свою очередь Госавтоинспекция выделила несколько причин низкого технического состояния автопарка.

Во-первых, вследствие рассредоточенности транспорта на мелкие автохозяйства их руководители не смогли обеспечить технический контроль за состоянием автомобилей и не выполнили Постановление СМ СССР от 3 июля 1952 г. № 4678 «Об укреплении мелких автохозяйств, имеющих менее 15 автомобилей».

Во-вторых, неудовлетворительное профилактическое обслуживание и ремонт автомобилей. Из 549 автомобильных хозяйств только 205 имели возможность производить профилактическое обслуживание. Регулярно проводили профилактику только 68 автохозяйств, где обслуживалось всего 686 автомобилей. Следовательно, только 20 % автомобилей города содержались в удовлетворительном состоянии, а остальной автопарк техническому обслуживанию подвергался от случая к случаю, особенно в осенне-зимний и весенний периоды. Из 549 авто-

мобильных хозяйств только 24 имели слабо оснащенные мастерские для осуществления среднего и капитального ремонта. В остальных автохозяйствах отсутствовали помещения для осуществления ремонта автомобилей. Авторемонт производился под открытым небом примитивным способом, что отрицательно влияло на качество.

В-третьих, организация новых автомобильных хозяйств производилась без максимального технического оснащения и производственных условий, необходимых для нормальной работы автомобиля.

С каждым годом количество дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) увеличивалось примерно на 15-20%. Так, если в первом полугодии 1954 года зарегистрировано 34 происшествия, то в первом полугодии 1955 года – 41. За совершение ДТП были привлечены к уголовной ответственности 17 человек. За нарушение правил дорожного движения и технической эксплуатации привлечено к административной ответственности 3294 человека, в том числе 101 руководитель. За управление автомобилем в нетрезвом состоянии лишены водительских прав 297 человек [2]. В автохозяйствах по каждому из выявленных нарушений производился разбор на заседаниях комиссий, собраний, проводились беседы по укреплению дисциплины. Пропаганда соблюдения правил дорожного движения среди граждан осуществлялась путем распространения листовок и плакатов, радиопередач и бесед.

В то же время трудовая и производственная дисциплина водительского состава во многих автохозяйствах находилась на низком уровне. Водителями допускались случаи лихачества и управления ТС в нетрезвом состоянии, в результате чего в городах совершалось большое количество автодорожных происшествий. Так, в 1 квартале 1956 года 53 водителя АТК № 1 г. Уфы нарушили правила уличного движения, 10 человек совершили автодорожное происшествие и были лишены права управления автомобилем, 3 человека лишены прав за управление автомобилем в нетрезвом состоянии. 66 водителей АТК № 2 г. Уфы нарушили правила уличного движения, из них 5 человек совершили автодорожные происшествия, 6 человек лишены водительских прав, один из них за управление ТС в нетрезвом состоянии. В АТК Росторгтранса совершенно 51 нарушение правил уличного движения, 4 автодорожных

происшествия, в результате которых 8 водителей лишены права управления, 1 из них – за управление ТС в нетрезвом состоянии [2].

Всего по г. Уфе в 1 квартале 1956 года по вине водителей совершено 431 нарушение правил уличного движения и 44 автодорожных происшествия, в котором пострадали 6 человек, 53 шофера лишены права управления, из них 22 за управление автомобилем в нетрезвом состоянии.

Во многих автохозяйствах наблюдалась большая текучесть и сменяемость кадров. К примеру, за 1955 год и I квартал 1956 года из АТК № 2 уволено более 350 человек и 270 принято [2].

Причины столь негативных явлений, по мнению регионального партийно-государственного аппарата, связаны с неумелым руководством автохозяйств, некачественной работой партийной организации и КПСС, а также ГАИ. Так, в партийных документах отмечалось, что начальники автохозяйств не принимают должных мер по закреплению и воспитанию кадров, а также по улучшению работы вверенных им автохозяйств, допуская либеральное отношение к водителям, чрезмерно употребляющим алкоголь и создающим аварийные ситуации. Партийная организация автохозяйств глубоко не вникает в причину неудовлетворительной работы предприятий автотранспорта, слабо организует политико-воспитательную работу среди коллективов и не ведет борьбу с нарушителями трудовой и производственной дисциплины. КПСС не оказывает должной практической помощи по улучшению в автохозяйствах партийной организации и политико-воспитательной работы, не требует от руководителей автохозяйств безусловного выполнения государственных планов грузоперевозок и наведения в автохозяйствах государственного порядка. Работники городского отделения Госавтоинспекции не ведут должной борьбы с нарушителями правил уличного движения и не принимают жестких мер к водителям транспортных средств, допускающим ДТП, а также к руководителям автохозяйств, где наблюдается низкое техническое состояние автопарка и случаи нарушения правил уличного движения с водительским составом.

В связи с увеличением числа автотранспортных правонарушений, совершаемых в состоянии алкогольного опьянения, в марте 1956 года Совет Министров РСФСР принял Постановление №382 «О

мерах борьбы с авариями на автомобильном транспорте и городском электротранспорте» [4]. Согласно данному нормативному акту управление автомобилем в состоянии опьянения каралось лишением водительских прав на месте фиксации преступления представителем Госавтоинспекции. В случае, если авария повлекла за собой причинение вреда здоровью граждан, деяние квалифицировалось как уголовно наказуемое. Стоит отметить, что проблема увеличения случаев управления автомобилем в нетрезвом виде к середине 1950-х годов была актуальна не только для Башкирской АССР, но и для всей страны в целом.

Начиная с 1960-х годов вопрос противодействия росту дорожно-транспортных происшествий был особо актуален. С каждым годом положение с дорожно-транспортной аварийностью в стране ухудшалось. Количество аварий увеличивалось, а все применявшиеся меры не приносили результата. Так, только за 6 месяцев 1960 г. в Башкирской АССР было зарегистрировано 95 ДТП, что на 14 % превышало их число за соответствующий период прошлого года. Увеличилось число пострадавших и погибших в ДТП [3].

Причины дорожно-транспортных происшествий и аварий оставались прежними: недисциплинированность водителей, грубые нарушения правил уличного движения, крайне слабая борьба с нетрезвыми водителями и др. Наблюдались случаи, когда автомобили выпускались на линию с техническими неисправностями, причем дефекты некоторых автомашин явно угрожали безопасности движения. Низким оставался уровень подготовки водителей автотранспорта. Организация переподготовки и подготовки шоферов в различных кружках, школах и на курсах ДОСААФ, Башавтотреста и т.д. велась крайне неудовлетворительно. Ухудшилось состояние с безопасностью движения и на электротранспорте. Кроме недисциплинированности отдельной части водителей причинами происшествий здесь стали отсутствие оборудованных посадочных площадок для остановок, наличие вагонов с незакрывающимися дверями и т.д. Неудовлетворительное состояние дорог, трамвайных путей особенно на плохо оборудованных автобусных и трамвайных остановках, отсутствие тротуаров и защитных ограждений, недостатки в содержании светофорного хозяйства

и дорожно-сигнальных знаков во многом становились причинами ДТП.

В 1960 году участились случаи детского уличного травматизма. Только за 9 месяцев 1960 года в г. Уфе зарегистрировано 18 ДТП, в которых пострадали 15 и погибло 4 ребенка школьного возраста [3].

В начале 1960-х годов партийно-государственный аппарат Башкирской АССР по распоряжению центральных организаций силовых структур приступил к формированию агитационных мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения.

Таким образом, основными причинами ДТП в Башкирской АССР в исследуемый период стала недисциплинированность водителей, грубые нарушения правил дорожного движения, неудовлетворительное техническое состояние автомобилей, выпускаемых на линию, недостаточный контроль за работой водителей и техническим состоянием автотранспорта со стороны начальников и инженерно-технических работников автохозяйства, слабая вос-

питательная работа в автохозяйствах среди водителей, диспетчеров, слесарей и других работников.

#### Литература:

1. Гареева Р.Р. Дорожное хозяйство в Башкирской АССР в годы четвертой пятилетки (1946-1950 гг.) // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2015. № 12-1 (62). С. 60-62.
2. Национальный архив Республики Башкортостан (НА РБ). Ф. 342. Оп. 41. Д. 57.
3. НА РБ. Ф. 342. Оп. 48. Д. 36.
4. Новиков В.С. Исторический опыт развития автомобильного транспорта и дорожной инфраструктуры во второй половине 1930-х – начале 1970-х гг.: на материалах Ульяновской области: дис. ... канд. юрид. наук. Ульяновск, 2020.
5. Смородина В.А. Из истории пропаганды безопасности дорожного движения // История государства и права. 2006,. № 12. С. 19-20.

УДК 34.096

ББК 67.7

DOI 10.53039/2079-4401.2021.5.3.002

© Т.Ю. Изгагина, 2021

Научная специальность 12.00.11- Судебная власть, прокурорский надзор, организация правоохранительной деятельности

## ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ЗАКОНОВ ПРИ СОЗДАНИИ И ЭКСПЛУАТАЦИИ КОМПЛЕКСОВ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

**Татьяна Юрьевна Изгагина,**

старший научный сотрудник отдела научного обеспечения прокурорского надзора и укрепления законности в деятельности таможенных органов и на транспорте НИИ Университета прокуратуры Российской Федерации

**Контакты:** ул. 2-я Звенигородская, д.15, Москва, Россия, 123022**E-mail:** izg-tat@yandex.ru**Тел.** 8(499)2531261

**Аннотация.** В статье рассмотрены вопросы правовой регламентации установки и эксплуатации камер фотовидеофиксации, проанализирована практика привлечения к ответственности виновных лиц, отмечена необходимость совершенствования законодательства в указанной сфере.

**Ключевые слова:** фотовидеофиксация, концессионное соглашение, камера, правила дорожного движения, нарушения при эксплуатации, прокуратура

## RESPONSIBILITY FOR VIOLATION OF LAWS WHEN CREATING AND OPERATING COMPLEXES FOR PHOTO AND VIDEO RECORDING OF TRAFFIC VIOLATIONS

**Tatyana Yu. Izgagina,**

senior researcher, department of scientific support of prosecutor's supervision and strengthening of the rule of law in the activities of customs authorities and transport, research institute of the University of the Prosecutor's office of the Russian Federation

**Contacts:** ul. 2-nd Zvenigorodskaya, d. 15, Moscow, Russia, 123022

**Abstract.** The article considers the issues of legal regulation of the installation and operation of photo-video cameras, analyzes the practice of bringing to justice the perpetrators, and notes the need to improve legislation in this area.

**Keywords:** photo-video recording, concession agreement, camera, traffic rules, violations during operation, prosecutor's office

**Для цитирования:** Изгагина Т.Ю. Ответственность за нарушение законов при создании и эксплуатации комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. // Современная наука. 2021;(3): 11–15.

В 2019 году вопрос законности установки и эксплуатации камер фотовидеофиксации обсуждался на Государственном совете, в ходе которого Президент Российской Федерации В. Путин высказался о необходимости не прятать комплексы видеофиксации от автовладельцев, поскольку их предназначение – способствовать соблюдению установленных правил участниками дорожного движения, а не взысканию большего количества штрафов.

Соответствующие предупреждающие знаки в настоящее время устанавливаются только перед стационарными комплексами фотовидеофиксации.

Всего на дорогах Российской Федерации, за исключением Чукотского автономного округа, по данным ГИБДД, функционирует 15 тыс. стационарных и 3,6 тыс. передвижных комплексов фотовидеофиксации. За 9 месяцев 2020 года с их помощью было выявлено 90 % нарушений [1].

Генеральной прокуратурой Российской Федерации была проведена проверка законности установки и эксплуатации таких комплексов фотовидео-

деофиксации, по результатам которой установлено, что камеры превратились в коммерческие проекты в руках предпринимателей и региональных властей.

Так, в регионах отмечается практика заключения соглашений между частными организациями и местным правительством, согласно которым до 90% средств от штрафов причитается бизнесменам. Проверка показала, что установка камер снизила показатели аварийности на 1,3% [2].

После чего Центр организации дорожного движения Правительства Москвы, а также Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области выложили в открытый доступ местоположение всех дорожных камер. Кроме того, Росстандарт предложил ужесточить надзор за комплексами фотовидеофиксации [3]. Министерство транспорта РФ разработало методику размещения комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения, которая предполагает необходимость согласования их установки с ГИБДД и владельцем дороги. В данной методике описаны обстоятельства, при

которых устанавливаются передвижные средства фото- и видеофиксации, указано, что информация о местах их установки должна публиковаться в сети Интернет, на дорогах разрешается использовать не настоящие комплексы, а муляжи (на сервисе ГИБДД они будут обозначены как стационарные).

Для охвата всех аварийно-опасных участков расположение мобильных камер необходимо менять раз в 3-6 месяцев. Если на каком-то участке дороги количество нарушений в течение полугодия сократилось на 80%, действующий комплекс необходимо передвинуть на новое место, а на прежнем оставить муляж.

Министерство экономического развития в свою очередь предложило регионам изменить схему концессионных соглашений, на основе которых осуществляется установка и обслуживание дорожных камер: доход концессионера должен определяться фиксированной годовой суммой и не зависеть от количества выявленных комплексом нарушений [4].

Принятие рекомендаций не повлияло на состояние законности при эксплуатации камер фотовидеофиксации, поскольку методика по размещению дорожных камер, разработанная и утвержденная Минтранс России, имеет рекомендательный характер. В связи с этим Минтранс России направил предложения о необходимости предусмотреть в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) административную ответственность должностных лиц за неисполнение методических рекомендаций.

Кроме того, в 2019 году в Государственную Думу Российской Федерации был внесен законопроект № 290675-7 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части повышения уровня безопасности дорожного движения», предусматривающий нормы, регламентирующие использование камер фотовидеофиксации: он наделяет владельцев автомобильных дорог полномочиями по принятию решений об установке и использовании на соответствующей автомобильной дороге работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения. До настоящего времени проект не рассмотрен [5]. Единые и четкие требования к камерам на дорогах отсутствуют. Правительство одобрило поправки в КоАП РФ, согласно которым комплексы фотовидеофикса-

ции и места их установки должны соответствовать единым требованиям. [6].

В связи с многочисленными нарушениями, выявленными при эксплуатации объектов фотовидеофиксации, в соответствии с указанием Генерального прокурора Российской Федерации от 19 марта 2020 г. № 175/7 «Об усилении прокурорского надзора за исполнением законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения» прокурорам указано на необходимость на постоянной основе совместно с уполномоченными контролирующими органами проводить проверки исполнения требований законодательства при установке и эксплуатации комплексов автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения, в том числе на железнодорожных переездах. Генеральной прокуратурой Российской Федерации 31 октября 2019 года утверждены методические рекомендации «Организация прокурорского надзора за исполнением законодательства при создании и эксплуатации комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения».

Результаты прокурорских проверок свидетельствуют о неудовлетворительном состоянии законности в данной сфере. Отсутствуют действенные меры, направленные на развитие системы автоматической фиксации нарушений на дорогах, выявлены факты ненадлежащего финансирования (а также хищения бюджетных средств) мероприятий по обеспечению ее функционирования.

Так, выявлялись факты завышения объемов выполненных работ по договорам, заключенным между государственными учреждениями и телекоммуникационными компаниями на создание комплексов.

Прокурорами выявляются нарушения законодательства, связанные с ненадлежащей эксплуатацией комплексов, необоснованным привлечением лиц к административной ответственности либо освобождением от нее, необеспечением технической защищенности оборудования.

Допускается длительное неиспользование закупленного за счет бюджетных средств оборудования, незаконное наделение работников коммерческих организаций полномочиями по осуществлению оценки качества полученных с использованием комплексов фотоматериалов и др.

Например, в Республике Карелия на протяжении длительного времени не обеспечивалась передача информации с комплексов фотовидеофиксации в органы ГИБДД.

Время установки комплексов, вопреки условиям государственного контракта, определялось подрядчиком по своему усмотрению, а время их работы учитывалось в округленной величине, вследствие чего предъявлено к оплате эксплуатирующей организации в двойном размере. Обнаружен факт оплаты услуг аренды автоматического программного комплекса, который вообще не был установлен. На основании постановлений прокуратуры республики начальник отдела транспортной безопасности эксплуатирующей организации привлечен к административной ответственности по ч. 10 ст. 7.32 КоАП РФ (нарушение порядка заключения, изменения контракта), ему назначено наказание в виде штрафа.

Прокурорами устанавливались факты неэффективного функционирования комплексов ввиду отсутствия финансирования на рассылку постановлений; выявлялись и пресекались мерами прокурорского надзора массовые нарушения прав граждан, выразившиеся в незаконном привлечении водителей к административной ответственности за превышение установленной скорости движения на основании некорректно работающей системы автоматической фотовидеофиксации правонарушений.

В связи с выявленными нарушениями участники и победители 11 аукционов на поставку оборудования для комплексов привлечены УФАС к административной ответственности по ч. 2 ст. 14.32 КоАП РФ (заключение ограничивающего конкуренцию соглашения, осуществление ограничивающих конкуренцию согласованных действий, координация экономической деятельности).

Помимо уголовной и административной ответственности, лица, осуществляющие эксплуатацию комплексов фотовидеофиксации, могут привлекаться и к имущественной ответственности.

При решении вопроса о привлечении к ответственности лиц за нарушение законов при создании и эксплуатации комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения требуется установить, на каком правовом основании осуществлена закупка, установка и обслуживание камер фотовидеофиксации (это может быть договор аренды видеооборудования, где прописываются права и обязанности по содержанию фото- и видеоаппаратуры, концессионное соглашение; камеры могут быть приобретены в рамках различных государственных программ, национальных проектов путем проведения аукционов,

а затем заключен договор на их обслуживание и т.д.). Исходя из правового основания вопросы ответственности имеют разное правовое регулирование.

Если комплексы фотовидеофиксации нарушителей правил дорожного движения были приобретены и обслуживаются в рамках концессионных соглашений, то необходимо учитывать, что ответственность за ненадлежащее функционирование комплексов фотовидеофиксации может наступать как у концессионера, так и концедента, а также могут возникнуть вопросы распределения ответственности концессионера и третьего лица, если такое лицо привлекалось.

Для решения данных вопросов необходимо изучить условия концессионного соглашения, а также нормативно-правовые акты, регулирующие вопросы ответственности по концессионному соглашению.

Статьей 16 Федерального закона от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» (далее – Федеральный закон «О концессионных соглашениях») установлено, что стороны концессионного соглашения несут имущественную ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств по концессионному соглашению, предусмотренную Федеральным законом «О концессионных соглашениях», другими федеральными законами и концессионным соглашением.

Возмещение сторонами концессионного соглашения убытков и уплата неустойки в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательства по концессионному соглашению не освобождают сторону концессионного соглашения от исполнения этого обязательства.

В законе устанавливается, что вопросы ответственности концессионера за ряд нарушений определяются концессионным соглашением.

В соответствии со ст. 12 Закона о концессионных соглашениях концессионер несет ответственность за качество объекта концессионного соглашения:

Концессионер несет ответственность перед концедентом за допущенное при создании и (или) реконструкции объекта концессионного соглашения нарушение требований, установленных концессионным соглашением, и (или) требований технических регламентов, проектной документации, иных обязательных требований к качеству созданного и (или) реконструированного объекта концессионного соглашения. Если допущено нарушение таких требований концедент вправе:

- потребовать от концессионера безвозмездного устранения такого нарушения в установленный концедентом разумный срок;

- потребовать от концессионера возмещения причиненных убытков в случае, если нарушение указанных требований не было устранено в установленный концедентом разумный срок или является существенным.

Ответственность за качество объекта концессионного соглашения концессионер несет перед концедентом в течение срока, установленного концессионным соглашением, или, если такой срок не установлен, в течение пяти лет со дня передачи этого объекта концеденту.

В случае, если срок, установленный концессионным соглашением, составляет менее пяти лет и нарушение требований к качеству созданного и (или) реконструированного объекта концессионного соглашения обнаружено по истечении данного срока, но в течение пяти лет со дня передачи этого объекта концеденту, концессионер несет ответственность перед концедентом при условии, что концедент докажет, что такое нарушение было допущено до дня передачи этого объекта концеденту или по причинам, возникшим до дня передачи.

В судебном порядке стороны могут расторгнуть концессиональное соглашение по следующим основаниям:

1.1. В случае существенного нарушения условий концессионного соглашения оно может быть расторгнуто на основании решения суда по требованию стороны концессионного соглашения, а также по иным предусмотренным Федеральным законом «О концессионных соглашениях», другими федеральными законами или концессионным соглашением основаниям.

В соответствии со ст. 16 Федерального закона «О концессионных соглашениях» установлены существенные нарушения условий концессионного соглашения (нарушение сроков создания и (или) реконструкции объекта, использование (эксплуатация) объекта концессионного соглашения в целях, не установленных соглашением, и др.).

1.2. Основанием для расторжения концессионного соглашения является несоответствие реорганизованного или возникшего в результате реорганизации юридического лица – концессионера требованиям к участникам конкурса, установленным Федеральным законом «О концессионных соглашениях» и конкурсной документацией.

В случае досрочного расторжения концессионного соглашения концессионер вправе потребовать от концедента возмещения расходов на создание и (или) реконструкцию объекта концессионного соглашения, за исключением понесенных концедентом расходов на создание и (или) реконструкцию объекта концессионного соглашения. В случае если при осуществлении концессионером деятельности, предусмотренной концессионным соглашением, реализация концессионером производимых товаров, выполнение работ, оказание услуг осуществляются по регулируемым ценам (тарифам) и (или) с учетом установленных надбавок к ценам (тарифам), возмещение расходов на создание и (или) реконструкцию объекта концессионного соглашения осуществляется исходя из размера расходов концессионера, подлежащих возмещению в соответствии с законодательством Российской Федерации в сфере регулирования цен (тарифов) и не возмещенных ему на момент расторжения концессионного соглашения. Порядок и срок осуществления указанного возмещения определяются в соответствии с условиями концессионного соглашения.

При решении вопроса об имущественной ответственности следует учитывать положения ст. 8 Федерального закона «О концессионных соглашениях», которые, предоставляя концессионеру право передавать с согласия концедента в пользование третьим лицам объект концессионного соглашения, предусматривают ответственность концессионера за действия таких лиц как за свои собственные. При этом прекращение концессионного соглашения является основанием для прекращения прав пользования третьих лиц объектом концессионного соглашения и (или) иным передаваемым концедентом концессионеру по концессионному соглашению имуществом.

Кроме того, для заключения концессионного соглашения либо приобретения комплексов фото-видеофиксации необходимо проведение конкурса на право заключения государственных контрактов на поставку, ремонт, обслуживание и эксплуатацию комплексов видеофиксации в соответствии с Федеральным законом от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

Выявляемые нарушения со стороны концедента могут быть связаны с нарушением требований к порядку проведения такого конкурса или аукциона и квалифицироваться по ст.ст. 7.29, 7.29.3, 7.30, 7.31, 7.32.4, 7.32.5 КоАП РФ.

При этом следует учитывать, что вопрос о возможности заключения концессионного соглашения в отношении комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения является спорным, поскольку комплексы фотовидеофиксации и центр обработки данных не относятся к элементам обустройства автомобильных дорог, не участвуют в организации, регулировании дорожного движения, не являются средством обеспечения безопасности дорожного движения, а только фиксируют факт нарушения правил дорожного движения, а следовательно, не относятся к объектам концессионного соглашения, определенным ч. 1 ст. 4 Федерального закона «О концессионных соглашениях», что подтверждается судебной практикой. Так, в соответствии с Постановлением семнадцатого арбитражного апелляционного суда № 17 АП-17631/2015-АК от 20.01.2016 (по делу № А71-7057/2015) суд признал внесенное решение и предписание УФАС по Удмуртской Республике в адрес Министерства транспорта и дорожного хозяйства Удмуртской Республики и ООО «Корда Групп» законным и согласился с выводом антимонопольной службы о том, что комплексы фотовидеофиксации правил дорожного движения не могут быть объектом концессионного соглашения. Кроме того, в указанном постановлении дана оценка как не соответствующего природе концессионного соглашения условию о безусловном возмещении всех подтвержденных расходов по созданию объекта соглашения.

Исходя из указанной судебной практики, необходимо анализировать каждое концессионное соглашение на предмет правомерности включения в качестве объекта концессионного соглашения комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения.

Кроме того, в ходе решения вопроса о привлечении к ответственности за нарушение законов при создании и эксплуатации комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения следует учитывать, что установление правовых основ безопасности дорожного движения, а также организация и осуществление федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения отнесено в соответствии с ч. 1 ст. 6 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности

дорожного движения» к ведению Российской Федерации.

В ряде регионов органами субъекта создаются государственные казенные учреждения, которые осуществляют оформление административных материалов, направляют постановления об административных правонарушениях в области дорожного движения, тем самым незаконно подменяя собой деятельности территориальных подразделений ГИБДД.

В случае, если в устройства умышленно вносятся изменения (в конструктивные особенности, в программное обеспечение), а также в случае изготовления подложных данных фотофиксации с целью фальсификации данных о скорости транспортных средств, необходимо решать вопрос об уголовной ответственности виновных лиц.

В условиях недостаточной правовой регламентации вопроса законности эксплуатации комплексов фотовидеофиксации особое значение имеет контрольно-надзорная деятельность компетентных органов по выявлению нарушений в рамках действующего законодательства, поскольку ненадлежащее функционирование таких комплексов может повлечь массовое нарушение прав участников дорожного движения.

#### Литература:

1. В ГИБДД назвали число камер на российских дорогах // URL: <https://rg.ru/2020/12/02/v-gibdd-nazvali-chislo-kamer-na-rossijskih-dorogah.html> (дата обращения 07.04.2021).
2. Систему видеофиксации в РФ ждут изменения. URL: <https://ru-bezh.ru/kompanii-i-ryinki/news/19/07/03/sistemu-videofiksacii-v-rf-zhdut-izmeneniya> (дата обращения: 07.04.2021).
3. Президент поручил разработать требования по обязательному информированию водителей об установленных дорожных камерах. URL: <https://ru-bezh.ru/gossektor/news/19/07/19/prezident-poruchil-razrabotat-trebovaniya-po-obyazatelnomu-infor> (дата обращения 07.04.2021).
4. URL: <https://trans.ru/news/ministerstvo-transporta-razrabotalo-metodiku-razmescheniya-dorozhnyh-kamer> (дата обращения: 07.04.2021).
5. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/740765-7> (дата обращения: 07.04.2021).
6. URL: <https://rg.ru/2021/01/19/kameram-fotovideofiksacii-propishut-edinye-trebovaniia.html> (дата обращения: 07.04.2021).

## ПРОКУРОРСКИЙ НАДЗОР ЗА ИСПОЛНЕНИЕМ ЗАКОНОВ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДАХ

Майя Викторовна Рубцова,

старший научный сотрудник НИИ Университета прокуратуры Российской Федерации

Контакты: ул. 2-я Звенигородская, д. 15, Москва, Россия, 123022

E-mail: majya-rubcova@yandex.ru

Тел: 8 (903)190-60-80

**Аннотация.** В статье рассматриваются вопросы прокурорского надзора за исполнением законов в сфере обеспечения безопасности движения на железнодорожных переездах, проблемы эксплуатации транспорта при содержании железнодорожных переездов, типичные нарушения законов, выявляемые прокурорами, а также меры прокурорского реагирования.

**Ключевые слова:** прокурорский надзор, исполнение законов, обеспечение безопасности, железнодорожные переезды, транспорт, пассажирские перевозки, нарушения, меры прокурорского реагирования

## PROSECUTOR'S SUPERVISION OVER THE IMPLEMENTATION OF LAWS IN THE FIELD OF TRAFFIC SAFETY AT RAILWAY CROSSINGS

Maya V. Rubtsova,

senior Researcher

at the research institute of the University of the Prosecutor's office of the Russian Federation

Contacts: str. 2-ya Zvenigorodskaya, d. 15, Moscow, Russia, 123022

**Abstract.** This article discusses the issues of prosecutor's supervision over the implementation of laws in the field of traffic safety at railway crossings, the problems of transport operation in the maintenance of railway crossings, typical violations of laws identified by prosecutors, as well as the measures taken by the prosecutor's response.

**Keywords:** prosecutor's supervision, enforcement of laws, security, railway crossings, transport, passenger transportation, violations, measures of prosecutor's response

**Для цитирования:** Рубцова М.В. Прокурорский надзор за исполнением законов в сфере обеспечения безопасности движения на железнодорожных переездах. // Современная наука. 2021;(3):16–20.

Железнодорожные переезды – объекты повышенной опасности, требующие строгого выполнения Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ). Грубые нарушения ПДД РФ на пересечении автомобильных и железных дорог как нигде часто приводят к трагическим последствиям.

Пересечения автомобильных дорог с железнодорожными путями в одном уровне являются наиболее сложными и опасными элементами дорожной сети, оказывающими существенное влияние на эффективность эксплуатации автомобильного и железнодорожного транспорта в целом.

Проблема железнодорожных переездов является очень важной еще и потому, что более половины от общего числа переездов составляют регулируемые переезды, расположенные на маршрутах основных пассажирских перевозок. ДТП на этих переездах сопровождаются, как правило, большим количеством пострадавших [1]. По оперативным

данным, за 2020 год на железнодорожных переездах по вине водителей допущено 204 столкновения с железнодорожным подвижным составом, что на 18% меньше, чем в 2019 году. Причинами ДТП послужили грубые нарушения правил дорожного движения, допущенные водителями автотранспортных средств.

Наибольшее число происшествий зафиксировали в границах Московской (29 случаев), Западно-Сибирской (28 случаев) и Северо-Кавказской (21 случай) железных дорог. За год в ДТП на железнодорожных переездах пострадали 95 человек, 29 из них погибли.

В связи с чем ОАО «РЖД» призывает водителей автотранспорта быть бдительными и неукоснительно соблюдать правила дорожного движения при пересечении железнодорожных переездов. Для предупреждения дорожно-транспортных происшествий компания проводит мониторинг состояния, а также капитальный ремонт железнодорожных переездов

и оборудование их современными предупредительными и заградительными устройствами [2].

Прокурорский надзор за исполнением законов в сфере обеспечения безопасности движения на железнодорожных переездах является специфической деятельностью государственных федеральных органов прокуратуры, осуществляемой от имени государства и состоящей в проверке точности соблюдения Конституции Российской Федерации и исполнения законов, действующих на ее территории, сопряженной с возможностью применения средств реагирования в случае выявления нарушения законов [3].

В соответствии с п. 1 ст. 21 Федерального закона «О прокуратуре Российской Федерации» [4] предметом надзора являются:

- соблюдение Конституции Российской Федерации и исполнение законов, действующих на территории Российской Федерации, федеральными органами исполнительной власти, Следственным комитетом Российской Федерации, представительными (законодательными) и исполнительными органами государственной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, органами военного управления, органами контроля, их должностными лицами, субъектами осуществления общественного контроля за обеспечением прав человека в местах принудительного содержания и содействия лицам, находящимся в местах принудительного содержания, а также органами управления и руководителями коммерческих и некоммерческих организаций;

- соответствие законам правовых актов, издаваемых органами и должностными лицами, указанными в п. 1 ст. 21 Федерального закона «О прокуратуре Российской Федерации».

Приказом Генпрокуратуры России от 15.07.2011 № 211 «Об организации надзора за исполнением законов на транспорте и в таможенной сфере» установлено, что прокурорами осуществляется надзор за исполнением законов федеральными органами исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, надзор за исполнением федеральными органами исполнительной власти и органами внутренних дел законодательства об административных правонарушениях на железнодорожном транспорте, а также надзор за исполнением законов

в области подготовки специалистов, работников железнодорожного транспорта и др.

Указанием Генпрокуратуры России от 20.02.2020 № 84/23 «Об усилении прокурорского надзора за исполнением законодательства в сфере функционирования железнодорожного транспорта» предусмотрено считать приоритетным направлением надзора в сфере функционирования железнодорожного транспорта обеспечение его безопасности.

Прокурорам необходимо добиваться реального снижения на поднадзорной территории количества транспортных происшествий (крушений, аварий, происшествий при перевозке опасных грузов) и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, в том числе уровня аварийности на железнодорожных переездах, количества травмированных и погибших, особенно несовершеннолетних, на объектах железнодорожной инфраструктуры (п. 1.1.).

Прокурорами устанавливались основные причины аварийности на переездах: нарушение правил водителями автотранспорта, ненадлежащее техническое состояние переездов (на Дальневосточной дороге – треть переездов; каждый пятый переезд в Центральном федеральном округе и т.д.), отсутствие федерального контроля за организациями – балансодержателями переездов, невыполнение органами местного самоуправления обязанностей, связанных с разметкой, установлением дорожных знаков, барьерных ограждений, дорожек для пешеходов, укомплектованием переездов специальными техническими средствами с функциями фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения, несанкционированные переезды.

В то же время имеются случаи неправомерного закрытия переездов, в целях экономии строятся неохраняемые переезды. В федеральном законодательстве отсутствовали нормативы, обязывающие строить безопасные переезды через стальные магистрали, ограждения и другие защитные сооружения [5]. Из 2861 железнодорожного переезда Центрального ФО в полном объеме соответствовали установленным требованиям лишь 553 (менее одной пятой). Ответственные подразделения ОАО «РЖД» вопреки требованиям закона лишь в единичных

случаях уведомляли Центральное управление Госжелдорнадзора о проведении ежегодных комиссионных обследований железнодорожных переездов. На железнодорожном транспорте сформировалось и такое негативное явление, приводящее к авариям и травматизму, как зацепинг. Несмотря на тенденцию к снижению, по-прежнему высоки показатели травматизма граждан на железнодорожном транспорте. Этому способствует недостаточная обустроенность объектов этого транспорта. Территории ряда станций, пешеходные переходы, платформы, перроны и иные пассажирские обустройства имеют ненадлежащую освещенность [6].

Как показывает прокурорская практика, причинами травмирования граждан и транспортных происшествий в ряде случаев были нарушения правил нахождения в зонах повышенной опасности, проезда и прохода через железнодорожные пути, несоблюдение водителями автомобилей правил дорожного движения.

На железнодорожном транспорте обеспечение безопасности рассматривается как основное условие эксплуатации железных дорог, перевозок пассажиров и грузов. Все организационные и технические мероприятия на железнодорожном транспорте должны отвечать требованиям безопасного и бесперебойного движения поездов [7].

Согласно ст. 2 Федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» безопасность движения и эксплуатация железнодорожного транспорта – состояние защищенности процесса движения железнодорожного подвижного состава и самого железнодорожного подвижного состава, при котором отсутствует недопустимый риск возникновения транспортных происшествий и их последствий, влекущих за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц.

Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (далее – КоАП РФ) предусмотрена административная ответственность за действия, угрожающие безопасности движения на железнодорожном транспорте и метрополитене (ст. 11.1 КоАП РФ). Часть 6 статьи 11.1 предусматривает ответственность за нарушение правил безопасности движения

и эксплуатации железнодорожного транспорта на железнодорожных путях общего пользования, железнодорожных путях необщего пользования или на железнодорожных переездах, если эти действия не содержат уголовно наказуемого деяния, – влечет наложение административного штрафа в размере от одной тысячи до двух тысяч рублей. Статья 12.34 КоАП РФ предусматривает ответственность за несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений.

Проведенные прокурорами проверки свидетельствовали о том, что структурными подразделениями ОАО «РЖД» и сторонними организациями допускались факты ненадлежащего содержания железнодорожных путей, переездов и иных объектов транспортной инфраструктуры. Транспортными прокурорами вносились представления руководителям подразделений ОАО «РЖД», владельцам путей необщего пользования, по результатам их рассмотрения принимались меры к устранению нарушений, виновные лица привлекались к дисциплинарной и административной ответственности.

К примеру, Сахалинской транспортной прокуратурой выявлены нарушения Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». В частности, дежурным по железнодорожной станции Южно-Сахалинск не обеспечивалось своевременное доведение информации до ответственных лиц при производстве маневровых работ, что повлекло несвоевременное закрытие железнодорожного переезда для движения автотранспорта.

Кроме того, по результатам проверки вскрыты факты ненадлежащего содержания девяти железнодорожных переездов, а также трех остановочных пунктов, расположенных в Южно-Сахалинске, Корсакове, Долинске. Также прокуратурой установлено, что, вопреки Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, на пассажирских платформах отсутствовало искусственное освещение, а на железнодорожных переездах – направляющие и сигнальные столбики.

Имелись нарушения целостности автодорожного покрытия, на одном из переездов отсутствовал

настил для безопасного перехода граждан через железнодорожные пути. Транспортным прокурором внесены представления начальникам Сахалинской дистанции инфраструктуры, Дальневосточной дирекции по управлению движением и Дальневосточной дирекции пассажирских обустройств ОАО «РЖД».

В отношении ОАО «РЖД» и девяти его должностных лиц возбуждены дела об административных правонарушениях по ч. 6 ст. 11.1 КоАП РФ (несоблюдение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта) и ст. 12.34 КоАП РФ (несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при содержании железнодорожных переездов) [8].

Оренбургской транспортной прокуратурой выявлены нарушения закона в ходе проверки исполнения законодательства о безопасности движения и эксплуатации транспорта при содержании железнодорожных переездов.

Вопреки требованиям федерального законодательства на железнодорожных переездах, находящихся на балансе Новосергеевской дистанции пути ОАО «РЖД», отсутствовала необходимая дорожная разметка и дорожные знаки, световозвращающие поверхности были изношены. В этой связи прокурором в отношении трех должностных лиц ОАО «РЖД» возбуждены дела об административном правонарушении, предусмотренном ч. 6 ст. 11.1 КоАП РФ, по результатам рассмотрения которых должностные лица привлечены к административной ответственности в виде штрафа. Кроме того, начальнику дистанции внесено представление об устранении выявленных нарушений [9].

Нарушения закона выявлены при проведении проверки соблюдения законодательства о безопасности движения на железнодорожных переездах, расположенных в зоне обслуживания Южно-Уральской и Свердловской железных дорог.

В 2019 году по представлениям Челябинского транспортного прокурора, внесенных в адрес начальников Челябинской, Чуриловской, Полетаевской дистанций пути, на 20 железнодорожных переездах восстановлены дорожные знаки и разметка, установлено сигнальное оборудование, устранена деформация резинокордового покрытия, проведен ремонт дорожного полотна, 3 виновных лица при-

влечены к дисциплинарной ответственности. По итогам рассмотрения постановления прокурора начальник службы пути Южно-Уральской дирекции инфраструктуры привлечен к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.34 КоАП РФ (несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при содержании железнодорожных переездов) в виде штрафа в размере 20 тыс. рублей.

По итогам рассмотрения представлений Оренбургского транспортного прокурора, внесенных начальникам Оренбургской, Новосергеевской дистанций пути, а также руководителям ОАО «Оренбургский комбикормовый завод», АО «ПО «Стрела» на 10 железнодорожных переездах отремонтированы устройства заграждения, сигнальное оборудование, установлены новые дорожные знаки со светоотражателями, к дисциплинарной ответственности привлечены 3 должностных лица.

По итогам рассмотрения постановлений прокурора виновные лица привлечены к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.34 КоАП РФ. Всего в 2019 году по итогам проведенных проверок транспортных прокуроров владельцами инфраструктуры железнодорожного транспорта приведено в соответствие с нормами закона более 80 железнодорожных переездов. Виновные лица привлечены к административной ответственности по ст. 12.34 КоАП РФ в виде штрафа на общую сумму 180 тыс. руб. [10].

Сосногорская транспортная прокуратура в ходе проверки регулируемого железнодорожного переезда «Сыктывкар – Ухта – Печора – Нарьян-Мар» выявила нарушения закона. Поводом для проверки послужило столкновение грузового автомобиля Scania с полуприцепом и тепловоза в феврале 2021 года.

В частности, 13 февраля 2021 года на железнодорожном переезде у станции «Язель» большегруз протаранил автопоезд. ДТП произошло в светлое время суток в результате пострадал водитель грузовика. Переездная сигнализация на этом участке не работала, дорожный знак «Движение без остановки запрещено» был оборудован с нарушениями ГОСТ, что стало одной из причин ДТП.

В этой связи транспортный прокурор внес представление директору АО «Боксит Тимана», которое эксплуатировало железнодорожные пути переезда.

По результатам его рассмотрения нарушения закона устранены. В 2020 году транспортная прокуратура выявила около 20 нарушений при эксплуатации железнодорожных переездов, по результатам проверок внесены четыре представления. Все нарушения устранены [11].

Ярославской транспортной прокуратурой в ходе проверки исполнения законодательства при содержании железнодорожных переездов установлено, что на переездах, расположенных в Кировском и Ленинском районах Ярославля, покрытие проезжей части на железнодорожном переезде не очищено от снега и наледи.

Кроме того, имеются дефекты асфальтового покрытия, а также перекосы и возвышения настила в местах движения автотранспорта. В этой связи транспортный прокурор внес представление начальнику Северной дирекции инфраструктуры. По результатам его рассмотрения приняты меры к устранению нарушений, должностные лица привлечены к дисциплинарной ответственности [12].

Анализ эффективности мер реагирования, принимаемых транспортными прокурорами, показал, что в подавляющем большинстве случаев их требования органами управления поднадзорных организаций (предприятий) и учреждений удовлетворяются, в связи с чем принимаются меры к устранению допущенных нарушений закона и их недопущению в дальнейшем.

Осуществляемая транспортными прокурорами деятельность, в том числе координационного характера, способствовала улучшению работы органов внутренних дел по выявлению нарушений закона. Транспортными прокурорами принимались эффективные меры по обеспечению законности в области транспортной безопасности, исполнения законодательства о безопасности движения и эксплуатации транспорта при содержании железнодорожных переездов.

Система управления и контроля в сфере обеспечения безопасности на транспорте постоянно совершенствуется. Анализируются показатели работы этой системы, ее отдельных звеньев, определяются наиболее значимые достижения, недостатки и разрабатываются меры по их устранению.

Эти вопросы обсуждаются в том числе на коллегиях Минтранса России, Ространснадзора, транспортных агентств. Анализ материалов коллегий, других материалов транспортных ведомств показывает, что работа рассматриваемой системы ведется в условиях серьезных экономических вызовов, неблагоприятной конъюнктуры на мировых рынках транспортных услуг, сложной финансовой ситуации отдельных крупных перевозчиков, что приводит к сокращению и даже прекращению их деятельности.

Стоит отметить, что действующая система управления и контроля не допустила реализации пессимистического прогноза развития транспортной отрасли.

Проведенная в последние годы работа по совершенствованию законодательства и нормативной базы о безопасности на транспорте также дала положительные результаты.

#### Литература:

1. Миненко Е.Ю. Анализ мероприятий, направленных на решение проблемы безопасности на железнодорожных переездах // Молодой ученый. 2014. № 17 (76) С. 78-80. - Режим доступа: URL: <https://moluch.ru/archive/76/12897/> (дата обращения: 05.04.2021).
2. Режим доступа: URL: <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=258671> (дата обращения: 06.04.2021).
3. Российский прокурорский надзор: учебник / под ред. А.Я. Сухарева. М.: НОРМА: ИНФРА М, 2001; Прокурорский надзор: учебник / В.Н. Григорьев и др. М.: Эксмо, 2006. С. 16-17.
4. Федеральный закон от 17.01.1992 № 2202-1 «О прокуратуре Российской Федерации» //
5. Режим доступа: URL: <http://www.transportrussia.ru/bezopasnost/delo-v-kotorom-netmelochey.html> (дата обращения: 10.07.2018).
6. Александрова Л.И. [и др.] Прокурорский надзор за исполнением законов о безопасности на транспорте: монография. – М., 2019. С. 117.
7. Железнодорожный транспорт: Энциклопедия / под ред. Н.С. Конарева. М., 1994. С. 36.
8. Режим доступа: URL: <https://astv.ru/news/society/2021-03-29-transportnaya-prokuratura-nashlammnogo-narushenij-na-zh-d-pereezdah-v-yuzhno-sahalinske> (дата обращения: 05.04.2021).
9. Режим доступа: URL: <https://genproc.gov.ru/smi/news/regionalnews/news-1756936/> (дата обращения: 05.04.2021).
10. Режим доступа: URL: <https://genproc.gov.ru/smi/news/regionalnews/news-1780960/> (дата обращения: 05.04.2021).
11. Режим доступа: URL: <https://komiinform.ru/news/213284/> (дата обращения: 05.04.2020).
12. Режим доступа: URL: <https://spbvedomosti.ru/news/incident/yaroslavskaya-transporthnaya-prokuratura-vyyavila-narusheniya-na-pereezde/> (дата обращения: 05.04.2021).

УДК 34

ББК 67

Научная специальность 12.00.11 – Судебная деятельность, прокурорская деятельность, правозащитная и правоохранительная деятельность

DOI 10.53039/2079-4401.2021.5.3.004

© С.Г. Хусяйнова, М.Ю. Кагамлык 2021

## ПРОКУРОРСКИЙ НАДЗОР В СФЕРЕ СОЗДАНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ КОМПЛЕКСОВ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

**Светлана Геннадьевна Хусяйнова,**

ведущий научный сотрудник отдела научного обеспечения прокурорского надзора и укрепления законности в социально-экономической сфере НИИ Университета прокуратуры Российской Федерации, кандидат юридических наук

**Контакты:** ул. 2-ая Звенигородская, д.15, Москва, Россия, 123022**E-mail:** sveta963@mail.ru**Тел.** (499) 253 12 98**Мария Юрьевна Кагамлык,**

научный сотрудник отдела научного обеспечения прокурорского надзора и укрепления законности в социально-экономической сфере НИИ Университета прокуратуры Российской Федерации

**Контакты:** ул. 2-ая Звенигородская, д.15, Москва, Россия, 123022**E-mail:** mkagamlyk@yandex.ru**Тел.** (499) 253 12 98

**Аннотация.** В статье дается оценка состояния законности в области создания и эксплуатации комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения, рассмотрены основы правового регулирования в рассматриваемой сфере правоотношений, а также типичные нарушения законов и практика прокурорского реагирования на выявленные нарушения законов в данной сфере.

**Ключевые слова:** состояние законности, комплексы, фотовидеофиксация, правила дорожного движения, нарушения, прокурорский надзор

## PROVIDING THE PROSECUTOR WITH LEGALITY IN THE CREATION AND OPERATION OF PHOTO AND VIDEO RECORDING COMPLEXES OF TRAFFIC VIOLATIONS

**Svetlana G. Khusainova,**

leading researcher of the department of scientific support of prosecutor's supervision and strengthening of the rule of law in the socio-economic sphere of the research institute of the University of the Prosecutor's office of the Russian Federation, candidate of law,

**Contacts:** ul. 2-nd Zvenigorodskaya, d.15, Moscow, Russia, 123022**Maria Yu. Kagamlyk,**

researcher of the department of scientific support of prosecutor's supervision and strengthening the law in the socio-economic sphere, research institute of the University of the Prosecutor's office of the Russian Federation

**Contacts:** ul. 2nd Zvenigorodskaya, d.15, Moscow, Russia, 123022

**Abstract.** In the article, the authors assess the state of legality in the field of creating and operating photo and video recording systems for violations of traffic rules, consider the basics of legal regulation in this sphere of legal relations, as well as typical law violations and the practice of prosecutorial response to detected violations of laws in this area.

**Keywords:** state of law, complexes, photo and video recording, traffic rules, violations, prosecutorial supervision

**Для цитирования:** Хусяйнова С.Г., Кагамлык М.Ю. Прокурорский надзор в сфере создания и эксплуатации комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. // Современная наука. 2021;(3): 21–24.

Снижение уровня дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации является одним из приоритетных направлений современной государственной политики. В Указе Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» поставлена задача внедрить к 2024 году новые технические требования и стандарты обустройства автомобильных дорог, в том числе на основе цифровых технологий, направленных на устранение мест

концентрации дорожно-транспортных происшествий, а также автоматизированные и роботизированные технологии организации дорожного движения и контроля за соблюдением правил дорожного движения.

С 2018 года в соответствии с данным указом начал реализовываться национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Вместе с тем, как следует из отчета Счетной палаты Российской Федерации, во всех проверенных субъектах Российской Федерации отмечается не-

достаточная эффективность принятых управленческих решений в части планирования, реализации и приемки выполненных работ, что формирует риски недостижения показателей региональных проектов<sup>1</sup>.

По мнению экспертов<sup>2</sup> причина сегодняшнего критического состояния данной отрасли кроется в том, что «в 90-е годы XX века практически вся система государственного управления в этой сфере была разрушена, а автопарк страны рос быстрыми темпами, контроль за которым полностью отсутствовал».

Во исполнение задач, поставленных в Указе и в национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги», в Российской Федерации стали повсеместно на дорогах устанавливаться комплексы автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения (далее – комплексы фотовидеофиксации).

Основу правового регулирования в рассматриваемой сфере правоотношений составляют следующие нормативные правовые акты: Бюджетный кодекс Российской Федерации, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ); федеральные законы от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» и др.

Проводимый Госавтоинспекцией МВД России на постоянной основе анализ применения комплексов фотовидеофиксации свидетельствует о том, что в местах их функционирования отмечается снижение общего количества происшествий и тяжести их последствий. Ежегодно с их помощью ликвидируются порядка 1,5 тыс. мест концентрации ДТП.

Тем не менее результаты прокурорских проверок в рассматриваемой области правоотношений свидетельствуют о неудовлетворительном состоянии законности в сфере исполнения законов, регулирующих безопасность дорожного движения. При

применении комплексов фотовидеофиксации выявляются нарушения законов, связанные с их ненадлежащей эксплуатацией, необоснованным привлечением лиц к административной ответственности либо освобождением от нее, необеспечением технической защищенности оборудования и др.

В ходе прокурорских проверок были выявлены нарушения при эксплуатации аппаратно-программных комплексов автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения с использованием средств фотовидеофиксации.

Так, в одной из областей субъектов Российской Федерации органами прокуратуры установлено, что использование стационарных комплексов фотовидеофиксации проводилось с нарушением правил применения средств автоматической фиксации. Так, в проектной документации по организации дорожного движения не отражались места установки стационарных камер фотовидеофиксации и знаки дополнительной информации. В местах установки стационарных комплексов фотовидеофиксации отсутствовали дорожные знаки, предупреждающие о возможном применении камер на дороге, а также дорожная разметка, дублирующая знак дополнительной информации.

В ряде регионов страны прокурорами выявлялись нарушения прав граждан, выражающиеся в незаконном привлечении водителей к административной ответственности за превышение установленной скорости движения на основании некорректно работающей системы автоматической фотовидеофиксации правонарушений.

Так, в С-ской области опротестовывались незаконные постановления о привлечении лиц к административной ответственности за нарушения правил дорожного движения, выявленные с помощью средств фотовидеофиксации, в связи с отсутствием в них сведений о применении специального технического средства фотовидеофиксации установленного скоростного ограничения для конкретного участка дороги, на котором выявлено нарушение правил дорожного движения (далее – ПДД). В постановлениях имелись противоречия, при которых невозможно определить, с какой скоростью двигался гражданин на транспортном средстве, не указывался допустимый скоростной режим, отсутствовали сведения о конкретном месте фиксации

нарушения ПДД, имелись факты неуказания адреса места жительства гражданина, совершившего административное правонарушение. Также в постановлениях о привлечении лиц к административной ответственности отсутствовали сведения о проверке прибора, которым измерялась скорость движения транспортного средства.

По фактам выявленных нарушений прокуратурой в адрес командира ОБ ДПС ГИБДД по обслуживанию автомобильных дорог федерального значения внесено и рассмотрено представление, виновное лицо привлечено к дисциплинарной ответственности.

Выявляются нарушения при расходовании бюджетных средств, выделенных на закупку и эксплуатацию комплексов автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения.

Например, прокуратурой N-ской области выявлен факт покушения на хищение бюджетных средств путем завышения объемов выполненных работ по договору, заключенному между государственным областным автономным учреждением «А...» и ПАО «Р...» на создание аппаратно-программного комплекса автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения с использованием средств фотовидеофиксации стоимостью свыше 733 млн руб. По материалам прокурорской проверки возбуждены уголовные дела по ч. 3 ст. 30, ч. 4 ст. 159 (покушение на мошенничество), ч. 3 ст. 30, п. «в» ч. 2 ст. 178 (покушение на ограничение конкуренции) Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ), которые соединены в одно производство.

В ходе прокурорских проверок выявлены нарушения при проведении конкурсов и аукционов на право заключения государственных контрактов на поставку, ремонт, обслуживание и эксплуатацию комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД.

Так, в П-ой области в ходе проведенной прокуратурой проверки вскрыты нарушения при поставке на территорию региона камер фотовидеофиксации, а также при обработке сведений, полученных с использованием указанных технических средств в рамках реализации программ построения и развития аппаратно-программного комплекса «Безопасный город».

Установлено, что в 2015-2017 годах ГБУ «Б...» с указанной целью проведено 11 аукционов. При этом участие в них принимали не более 1-2 человек, в той или иной степени аффилированных между собой и связанных с АО «О...» (далее – АО «О...»), являющимся основным поставщиком на территорию региона камер фотовидеофиксации нарушений ПДД, с которых в последующем в ГБУ «Б...» поступала информация.

Так, участниками и победителями аукционов являлись ООО «Р...» (один из акционеров АО «О...»), ООО «И...» (собственник организации – заместитель генерального директора АО «О...»), ИП К... (начальник службы информационной безопасности АО «О...»). При этом все вышеуказанные хозяйствующие субъекты расположены по одному адресу. Материалы проверки были направлены в УФАС области. По результатам их рассмотрения участники торгов признаны нарушившими законодательство о защите конкуренции, им выданы предписания о недопущении нарушения п. 2 ч. 1 ст. 11 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

В связи с наличием в действиях неустановленных должностных лиц ООО «Р...», ИП К..., ООО «И...» и АО «О...» признаков преступления, предусмотренного п. «в» ч. 2 ст. 178 УК РФ, прокурором одного из районов в порядке п. 2 ч. 2 ст. 37 УПК РФ материалы проверки направлены в следственный орган.

Наиболее часто применяемой мерой реагирования на нарушения законов при создании и эксплуатации комплексов фотовидеофиксации является представление.

Дела об административных правонарушениях в рассматриваемой сфере правоотношений, как правило, возбуждаются при выявлении:

несоблюдения требований законодательства Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд при принятии решения о способе и об условиях определения поставщика (подрядчика, исполнителя) (ст. 7.29 КоАП РФ);

нарушения порядка осуществления закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд (ст. 7.30 КоАП РФ);

нарушения порядка ведения реестра контрактов, заключенных заказчиками, реестра контрактов, содержащего сведения, составляющие государственную тайну, реестра недобросовестных поставщиков (подрядчиков, исполнителей) (ст. 7.31 КоАП РФ).

Отдельного внимания заслуживают нормы КоАП РФ, устанавливающие особенности применения специальных технических средств автоматической фиксации при выявлении административных правонарушений.

Согласно примечанию к ст. 1.5 КоАП РФ на административные правонарушения в области дорожного движения (глава 12 КоАП РФ), совершенные с использованием транспортного средства (далее – ТС), в случае их фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи (далее – комплексы фотовидеофиксации), не распространяется общее положение о том, что привлекаемый к ответственности не обязан доказывать свою невиновность.

В соответствии с ч. 2 ст. 2.61 КоАП РФ собственник (владелец) ТС освобождается от административной ответственности, если в ходе рассмотрения его жалобы будет подтверждено, что в момент фиксации административного правонарушения ТС находилось во владении или в пользовании другого лица либо к данному моменту выбыло из его обладания в результате противоправных действий других лиц.

Следует отметить, что подтверждение содержащихся в сообщении или заявлении собственника (владельца) ТС данных о его нахождении во владении или в пользовании другого лица является поводом к возбуждению в отношении последнего дела об административном правонарушении.

Соответствующее положение закреплено в п. 5 ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ, а в п. 4 этой нормы вопрос регламентирован в отношении самого собственника (владельца) ТС, поводом к возбуждению в отношении которого дела об административном правонарушении является фиксация административного правонарушения в области дорожного движения, совершенного с использованием ТС, комплексом фотовидеофиксации.

В обоих случаях в силу ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ протокол об административном правонарушении не составляется, а постановление по делу об административном правонарушении выносится без участия лица, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, и оформляется в порядке, предусмотренном ст. 29.10 КоАП РФ. Такого рода дела подлежат рассмотре-

нию уполномоченными органами по месту их нахождения (ч. 5 ст. 29.5 КоАП РФ).

Прокурорам надлежит учитывать, что согласно оговоркам, содержащимся в ч. 7 ст. 12.9, ч. 5 ст. 12.15, ч. 31 ст. 12.16, ч. 1-6 ст. 12.211, в примечании 2 к ст. 12.213, примечании 3 к ст. 20.25 КоАП РФ, в соответствующих случаях установлен особый режим назначения наказания, когда правонарушение выявлено комплексом фотовидеофиксации. Одновременно важно принимать во внимание, что ряд аспектов фиксации административных правонарушений комплексами фотовидеофиксации разъяснены в постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25.06.2019 № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях».

#### Литература:

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях
2. Бюджетный кодекс Российской Федерации
3. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 08.12.2020) «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ, 11.12.1995, № 50, ст. 4873.
4. Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» //
5. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» //
6. Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» //
7. Шхагапсоев З.Л., Канунникова Н.Г. К вопросу о совершенствовании правовой базы современной политики в области организации и безопасности дорожного движения // Юридическая наука и правоприменительная практика. 2013. № 1(23). С. 46-53.

<sup>1</sup>Отчет о результатах совместного контрольного мероприятия «Проверка использования межбюджетных трансфертов из федерального бюджета и бюджетных ассигнований субъектов Российской Федерации, направленных на реализацию мероприятий национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», за 2018 год и истекший период 2019 года» URL: [www.ach.gov.ru/upload/iblock/e04/e04b1a91ec569b233e6236da979720df.pdf](http://www.ach.gov.ru/upload/iblock/e04/e04b1a91ec569b233e6236da979720df.pdf) (дата обращения 07.02.2020).

<sup>2</sup>См. более подробно: Шхагапсоев З.Л., Канунникова Н.Г. К вопросу о совершенствовании правовой базы современной политики в области организации и безопасности дорожного движения // Юридическая наука и правоприменительная практика. 2013. № 1(23). С. 46-53.

УДК 342.9

ББК 67.401

DOI 10.53039/2079-4401.2021.5.3.005

© В.В. Бараковский, 2021

Научная специальность: 12.00.14 – Административное право; административный процесс

## О ПРОБЛЕМЕ АВАРИЙНОСТИ ПО ПРИЧИНЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С ТЕХНИЧЕСКИМИ НЕИСПРАВНОСТЯМИ И НЕКОТОРЫХ ПУТЯХ ЕЕ РЕШЕНИЯ

**Владимир Викторович Бараковский,**

инспектор по особым поручениям отдела надзора

УГИБДД УМВД России по Белгородской области

**Контакты:** ул. Николая Чумичова, д. 102А, Белгород, Россия, 308014**E-mail:** barakovskii@mail.ru**Тел.** 8(905)8787720

**Аннотация.** Статья посвящена исследованию актуальной для Российской Федерации проблемы повышения аварийности по причине эксплуатации транспортных средств с техническими неисправностями. Анализируются причины тенденции к росту такого рода дорожно-транспортных происшествий, предлагаются некоторые пути решения имеющихся проблем.

**Ключевые слова:** Госавтоинспекция, техническое состояние транспортного средства, государственный учет транспортного средства, прекращение государственного учета транспортного средства, внесение изменений в конструкцию транспортного средства

## ABOUT THE PROBLEM OF ACCIDENTS CAUSED BY THE OPERATION OF VEHICLES WITH TECHNICAL MALFUNCTIONS AND SOME WAYS TO SOLVE IT

**Vladimir V. Barakovsky,**

inspector-at-large of the oversight department

state traffic safety inspectorate

of the Russian MIA administration for the Belgorod Region

**Contacts:** ul. Nikolay Chumichova, d. 102A, Belgorod, Russia, 308014

**Abstract.** The scientific article is devoted to the study of the problem of increasing the accident rate due to the operation of vehicles with technical malfunctions, which is relevant for the Russian Federation. The reasons for the growth trend of such road accidents are analyzed, and some ways to solve the existing problems are proposed.

**Keywords:** State Traffic Inspectorate, technical condition of the vehicle, state registration of the vehicle, termination of state registration of the vehicle, changes in the design of the vehicle

**Для цитирования:** Бараковский В.В. О проблеме аварийности по причине эксплуатации транспортных средств с техническими неисправностями и некоторых путях ее решения. // Современная наука. 2021;(3): 25–30.

В России эксплуатация технически неисправных автомобилей для части автовладельцев является нормой.

Несмотря на то что доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) по причине неисправности автомобилей от общего количества ДТП не так велика, в последние годы в России наблюдается ежегодный рост подобных происшествий.

Для предотвращения ДТП, причиной которых послужили неисправности автомобилей, помимо особого внимания к узлам и агрегатам, непосредственно влияющим на безопасность движения, следует

добиваться полной технической исправности эксплуатируемого автомобиля.

В связи с чем в рамках закона необходимо применение наиболее эффективных мер правового принуждения, которые в конечном счете оказываются наиболее действенными.

Статистика аварийности на территории Российской Федерации по причине эксплуатации транспортных средств (далее – ТС) с техническими неисправностями свидетельствует о существенном увеличении количества таких дорожно-транспортных происшествий за последние 6 лет (рис.1.).

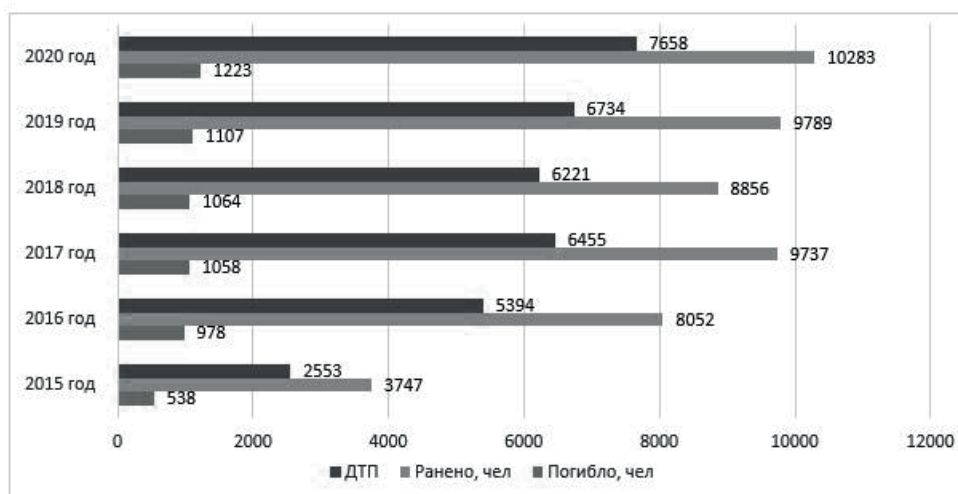


Рис.1. Количество ДТП, число погибших и раненых из-за эксплуатации технически неисправных ТС на территории Российской Федерации

Самый большой прирост зафиксирован в 2016 году (на 11,3%, с 2553 ДТП в 2015 году до 5394 ДТП в 2016 году), в 2017 году количество таких ДТП увеличилось до 19,7%, или до 6455 происшествий.

В 2018 году наметилась тенденция к снижению таких ДТП, по сравнению с предыдущим годом их количество уменьшилось на 3,6% (до 6221). Однако в последующие два года число таких ДТП выросло на 8,2 и 13,7% и в 2019 и 2020 годах составило 6734 и 7658 человек соответственно. Количество погиб-

ших в таких происшествиях ежегодно увеличивалось: с 538 человек в 2015 году до 1223 человек в 2020 году.

Общее число погибших по причине ДТП вследствие неисправности автомобилей за рассматриваемый период составило 5968 человек.

В Белгородской области, как и в Российской Федерации в целом, отмечается ежегодный рост таких ДТП по сравнению с предыдущим отчетным периодом (рис.2).

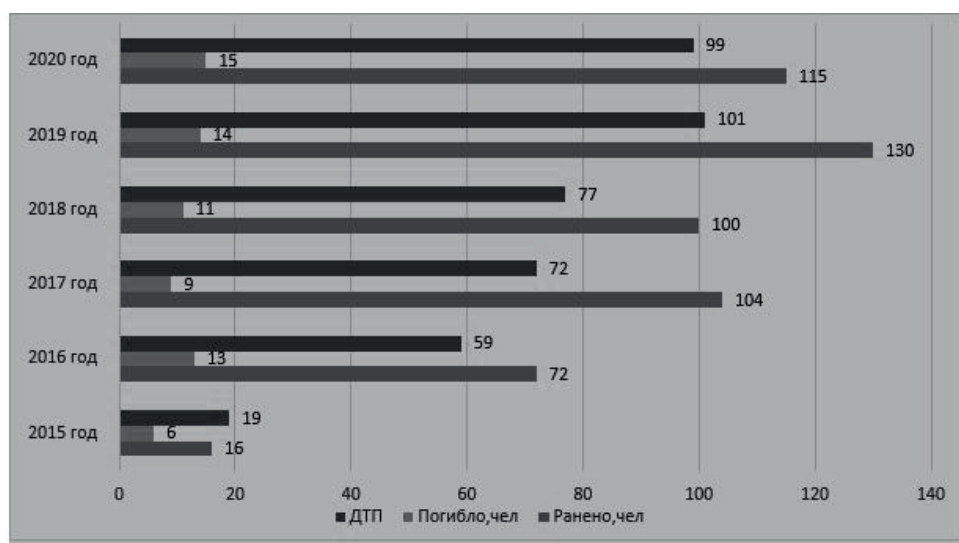


Рис.2. Количество ДТП, число погибших и раненых вследствие эксплуатации технически неисправных ТС в Белгородской области

Так, рост количества ДТП в 2016 году по сравнению с предыдущим 2015 годом составил 210,5% (с 19 до 59 происшествий соответственно). Последующие 2017, 2018 и 2019 годы отмечались ростом

рассматриваемых ДТП на 22%, 6,9% и 31,2% соответственно по сравнению с предыдущим отчетным годом. И только по итогам 2020 года с применением рассматриваемого в настоящей статье алгорит-

ма наметилась тенденция к уменьшению основных показателей аварийности по причине неисправных автомобилей: количества ДТП – на 2% (со 101 в 2019 году до 99 в 2020 году), числа раненных в них людей – на 11,5% (со 130 до 115 соответственно). Общее число погибших на территории Белгородской области в таких ДТП за последние 6 лет составило 68 человек. На увеличение количества ДТП рассматриваемой категории не могли не повлиять и изменения отечественного законодательства, заметные сократившие полномочия Госавтоинспекции.

Так, в 2011 году Государственная Дума в третьем чтении приняла законопроект о передаче функций по проведению технического осмотра транспортных средств, осуществляемых Госавтоинспекцией, коммерческим структурам различных организационно-правовых форм, подконтрольным Российскому союзу автостраховщиков [1, 2]. В результате чего автовладельцы получили возможность проходить указанную процедуру в любом пункте технического осмотра по всей стране.

Необходимо отметить, что сложившееся положение дел не только способствовало увеличению неисправных автомобилей на дорогах, но и в отдельных случаях выдаче результатов диагностирования автомобилей в пунктах продажи полисов страхования автогражданской ответственности.

В соответствии с действовавшей на момент принятия рассматриваемого законодательного нововведения редакцией Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в арсенале Госавтоинспекции имелось немного инструментов для запрета эксплуатации транспортных средств при наличии технических неисправностей, один из которых содержался в ч. 2 ст. 27.13 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ). Однако в 2014 году данная норма была упразднена и отсутствует до настоящего времени.

Немаловажным фактором, повлиявшим на рост количества рассматриваемого вида ДТП, явились экономические преобразования в Российской Федерации.

Транспортная стратегия страны до 2030 года указала на недостаточное развитие транспортной системы, значительно ограничивающей рост экономики [3], что требует от российского транспорта перестройки. Высокие темпы роста автомобильного транспорта обусловлены необходимостью гибкой реакции на запросы экономики (перевозки грузов и пассажиров). На протяжении последних десяти лет наблюдается устойчивый прирост количества основных видов транспортных средств (грузовых, автобусов, легковых) (рис.3).

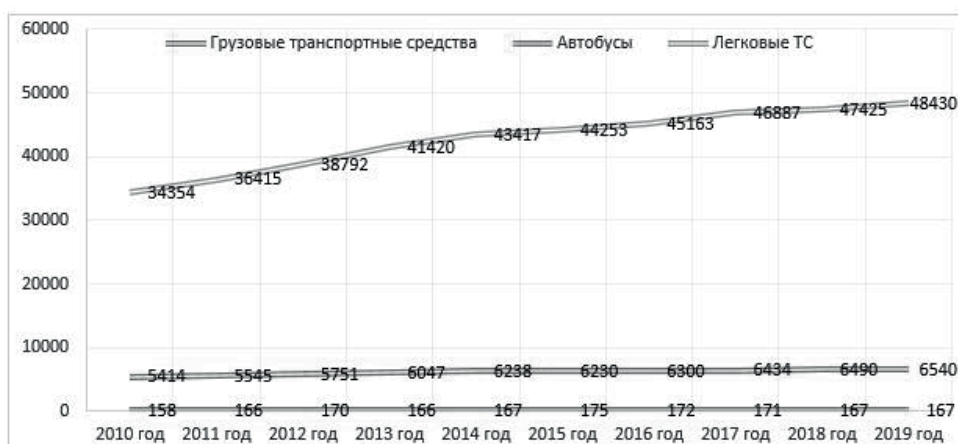


Рис.3. Количество транспортных средств в Российской Федерации (на конец года; тысяч штук)

Вступивший в силу Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (далее – ТР ТС 018/2011) определил достаточно конкретизированный перечень

требований к автомобилям. Техническое регулирование в отношении автомобилей обусловлено обеспечением достаточного уровня их безопасности, а также выполнением участниками Таможенного со-

юза взятых на себя обязательств по участию в международных соглашениях в сфере автомобильной безопасности. Кроме того, ТР ТС 018/2011 определил алгоритм проверки требований к автомобилям при изменении их конструкции.

Под внесением изменений в конструкцию транспортного средства понимается исключение предусмотренных или установка не предусмотренных конструкцией конкретного транспортного средства составных частей и предметов оборудования, выполненных после выпуска транспортного средства в обращение и влияющих на безопасность дорожного движения.

Проверка требований к автомобилям в процессе изменения их конструкции осуществляется уполномоченной организацией (центром), по результатам которой авто владельцу выдается экспертное заключение, в котором указывается возможность внесения изменений в конструкцию автомобиля, с целью удостовериться в безопасности и соответствии автомобиля требованиям ТР ТС 018/2011 после вмешательства в его конструкцию.

Вмешательство в конструкцию автомобиля осуществляется под контролем Госавтоинспекции МВД России и не реализуется без ее разрешения. Правила дорожного движения [4] обязывают водителя обеспечивать исправность автомобиля как перед выездом, так и в процессе движения. При этом Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации [4] устанавливают запрет на эксплуатацию автомобилей при их неудовлетворительном техническом состоянии, в том числе при наличии неисправностей, указанных в соответствующем перечне, в котором конкретизирован запрет эксплуатации автомобиля с измененной конструкцией в нарушение предусмотренных алгоритмов.

Для упорядоченного контроля за эксплуатацией автомобилей со стороны надзорных органов информация об изменении их конструкции отражается в документах, идентифицирующих транспортное средство. Наличие в указанных документах номера свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности – обязательное условие эксплуатации автомобиля.

Отсутствие указанных сведений влечет образование состава правонарушения по ч. 1 ст. 12.5 КоАП

РФ. Законодателем предусмотрено, что состояние транспортных средств должно обеспечивать безопасное их участие в дорожном движении, при этом обязанность по его поддержанию возлагается на владельцев автотранспорта [5].

Госавтоинспекция наделена полномочиями по контролю за соблюдением норм права в области обеспечения безопасности дорожного движения, для реализации которых наделена обязанностью по запрещению эксплуатации неисправных автомобилей [6]. Четкий механизм реализации возложенных обязанностей законодателем не регламентирован, и полномочия Госавтоинспекции в данном направлении не конкретизированы.

Федеральным законом от 03.08.2018 № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [7] определены основы государственной регистрации транспортных средств, а также порядок прекращения государственного учета автомобиля, в том числе при несоответствии регистрационных данных или конструкции автомобиля информации, отраженной в документах, идентифицирующих его.

Таким образом, при реализации алгоритма прекращения государственного учета автомобиля остается неисполненным одно из обязательных и основополагающих условий допуска автомобиля к процессу дорожного движения и эксплуатации – его государственный учет в уполномоченном на то государственном органе власти.

Отражение Реализованных полномочий по прекращению государственного учета автомобилей находит свое отражение в государственном реестре транспортных средств, путем занесения в него сведений о временном прекращении допуска транспортного средства к участию в дорожном движении [7]. Правом на прекращение государственного учета автомобилей наделены регистрационные подразделения Госавтоинспекции исключительно по решению главного государственного инспектора безопасности дорожного движения по субъекту Российской Федерации, его заместителей или начальника Центра специального назначения в области обеспечения безопасности дорожного движения МВД России [8], что исключает бесконтрольное и

самовольные трактованные норм законодательства в данной области. Результатом прекращения государственного учета автомобиля является признание государственных регистрационные знаков и регистрационных документов недействительными и внесение сведений об этом в розыскные учеты утраченной специальной продукции Госавтоинспекции.

Таким образом, в последующем эксплуатация автомобиля, государственная регистрация которого прекращена в предусмотренном порядке, образует состав административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.1 КоАП РФ, а государственные регистрационные знаки и регистрационный документ подлежат изъятию и направлению в регистрационное подразделение.

На основании вышеизложенного предложен алгоритм прекращения государственного учета ТС от момента выявления неисправного автомобиля до исключения его из процесса дорожного движения (рис.3).

В рамках рассмотренного алгоритма на территории Белгородской области за 12 месяцев (с мая

2020 по май 2021 года) из процесса дорожного движения путем прекращения государственного учета транспортного средства исключено более 1100 транспортных средств.

Применение рассматриваемого алгоритма запрещения эксплуатации автомобилей и последующего их исключения из процесса дорожного движения положительно повлияло на статистические данные ДТП по причине эксплуатации неисправных автомобилей в Белгородской области.

Активная работа Госавтоинспекции области в данном направлении подтолкнула автовладельцев к приведению своих автомобилей в нормативное состояние, отвечающее требованиям законодательства о безопасности дорожного движения, а вступившие в силу в 2019 году Правила внесения изменений в конструкцию находящихся в эксплуатации колесных транспортных средств предусмотрели последовательный алгоритм подтверждения безопасности своих автомобилей после изменения их конструкции.



Рис.4. Блок-схема алгоритма прекращения государственного учета транспортного средства с несанкционированными изменениями конструкции

Госавтоинспекцией Белгородской области в период с мая 2020 по май 2021 года владельцам автомобилей оказано более 4400 государственных услуг по выдаче свидетельств о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности (далее – свидетельство), что подтверждает высокий запрос общества и автовладельцев, в частности на эксплуатацию автомобилей, в рамках действующего законодательства. Но получение свидетельства еще не говорит об эксплуатации автомобиля в полном соответствии с требованиями законодательства. После получения свидетельства на автовладельца возлагается обязанность по внесению информации об изменении конструкции автомобиля в регистрационные документы. Как предусмотрел законодатель, внесение изменений в регистрационные данные автомобиля осуществляется при изменении содержания или состава регистрационных данных транспортного средства, содержащихся в государственном реестре транспортных средств, и внесении соответствующих изменений в документы, идентифицирующие автомобиль [7].

При этом неисполнение владельцем автомобиля обязанности по внесению сведений об изменении конструкции своего автомобиля образует состав правонарушения по ч. 1 ст. 19.22 КоАП РФ. Масштабные задачи обеспечения безопасности дорожного движения нуждаются в активизации всего инструментария, предоставленного законодателем, однако не следует упускать из виду и подходы, которые положительно себя зарекомендовали в прошлые годы. В то же время при сохранении существующей динамики роста аварийности возникает необходимость выработки и применения инновационных подходов к повышению безопасности дорожного движения.

Таким образом, в современных условиях остро стоит вопрос совершенствования законодательства

путем конкретизации механизма реализации полномочий Госавтоинспекции по запрещению эксплуатации транспортных средств в целях защиты жизни, здоровья, прав и свобод граждан Российской Федерации.

#### Литература:

1. Федеральный закон от 01.07.2011 № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 01.05.2021).
2. Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 01.05.2021).
3. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р «О транспортной стратегии Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 01.05.2021).
4. Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 01.05.2021).
5. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 01.05.2021).
6. Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 01.05.2021).
7. Федеральный закон от 03.08.2018 № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 01.05.2021).
8. Постановление Правительства Российской Федерации от 21.12.2019 № 1764 «О государственной регистрации транспортных средств в регистрационных подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» (вместе с «Правилами государственной регистрации транспортных средств в регистрационных подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 01.05.2021).

## ПРОБЛЕМЫ ИСПОЛНЕНИЯ ЛИШЕНИЯ ПРАВА УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ ПО АДМИНИСТРАТИВНЫМ И УГОЛОВНЫМ ДЕЛАМ

Екатерина Владимировна Гвоздева,

начальник отдела дорожно-патрульной службы, исполнения административного законодательства УГИБДД УМВД России по Кировской области, кандидат юридических наук, доцент

Контакты: ул. Преображенская, д.84, Киров, Россия, 610046

**Аннотация.** В статье с учетом анализа правоприменительной практики рассмотрены актуальные проблемы, которые возникают у сотрудников ГИБДД при исполнении наказания в виде лишения права управления транспортными средствами по административным и уголовным делам, предложены пути их решения.

**Ключевые слова:** лишение специального права, управление транспортными средствами, водительское удостоверение, исполнение постановлений по делам об административных правонарушениях, суд Госавтоинспекция, Гостехнадзор

## PROBLEMS OF EXECUTION OF DESTROYING THE RIGHT TO DRIVE VEHICLES IN ADMINISTRATIVE AND CRIMINAL CASES

Ekaterina V. Gvozdeva,

head of the department of road patrol service, execution of administrative legislation of the state traffic safety inspectorate of the Russian MIA administration for the Kirov Region, police lieutenant colonel, PhD in law, associate professor,

Contacts: ul. Preobrazhenskaya, d.84, Kirov, Russia, 610046

**Abstract.** In the article, taking into account the analysis of law enforcement activities, the current problems that arise for traffic police officers in the execution of punishment in the form of deprivation of the right to drive vehicles in administrative and criminal cases are considered, and ways to solve them are proposed.

**Keywords:** deprivation of a special right, driving a vehicle, driving license, execution of decisions in cases of administrative offenses, court State traffic inspectorate, Gostekhnadzor

**Для цитирования:** Гвоздева Е.В. Проблемы исполнения лишения права управления транспортными средствами по административным и уголовным делам. // Современная наука. 2021;(3): 31–38.

Административные и уголовные наказания в сфере дорожного движения направлены на обеспечение безопасности участников дорожного движения, предотвращение дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) за счет формирования установки на правомерное поведение и увеличение степени ответственности участников дорожного движения. Особое место среди наказаний за нарушения правил дорожного движения (далее – ПДД) занимает лишение права управления транспортными средствами.

В соответствии с требованиями ст. 3.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) лишение физического лица, совершившего административное правонарушение, ранее предоставленного ему специального права устанавливается за грубое или систематическое нарушение порядка пользования этим правом в случаях, предусмотренных статьями Особенной части КоАП РФ. Лишение специального права назначается судьей. Срок лишения специального права не может быть менее одного месяца и более трех лет.

В соответствии с требованиями ст. 47 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ) лишение права заниматься определенной деятельностью состоит в запрещении заниматься определенной профессиональной или иной деятельностью. Применительно к преступлениям против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств данный вид наказания заключается в лишении права управления транспортными средствами. За совершение указанных преступлений лишение права заниматься определенной деятельностью устанавливается только в качестве дополнительного вида наказания на срок от шести месяцев до трех лет.

Лишение права на управление транспортным средством как административное и уголовное наказание направлено на:

- исключение нарушителя из процесса дорожного движения, которое не дает ему возможности совершать новые правонарушения и преступления;
- повышение эффективности наказания по сравнению со штрафом, так как для обеспеченных водителей уплата штрафа не является проблемой;

• применение при особо грубых нарушениях ПДД в качестве крайней меры, что обеспечивает соблюдение требований режима дорожного движения [1].

Всего в КоАП РФ закреплено 26 составов административных правонарушений, за которые предусмотрено наказание в виде лишения права управления транспортным средством: часть 1.1 статьи 12.1; части 2, 3, 4 статьи 12.2; часть 4 статьи 12.5; части 1, 2 статьи 12.8; части 4, 5, 7 статьи 12.9; часть 3 статьи 12.10; часть 3 статьи 12.12; части 4, 5 статьи 12.15; часть 3.1 статьи 12.16; часть 2 статьи 12.17; части 3, 5 статьи 12.21.1; часть 1 статьи 12.21.2; часть 5 статьи 12.23; части 1, 2 статьи 12.24; часть 1 статьи 12.26; части 2, 3 статьи 12.27; статья 17.17 КоАП РФ.

В 2020 году в Кировской области подвергнуто административному наказанию в виде лишения специального права 3 039 лиц, из них по составам правонарушений, связанных с управлением транспортными средствами с признаками опьянения – 2 752, что составляет 90,5% (см. Таблицу).

Согласно требованиям ст.ст. 32.6, 32.7 КоАП РФ исполнение постановления о лишении права управления транспортным средством соответствующего вида или другими видами техники осуществляется путем изъятия водительского удостоверения, удостоверения на право управления судами (в том числе маломерными) или удостоверения тракториста-машиниста (тракториста), если водитель, судоводитель или тракторист-машинист (тракторист) лишен права управления всеми видами транспортных средств, судов (в том числе маломерных) и другой техники и хранения изъятого удостоверения (специального разрешения) или иных документов в течение срока лишения указанного специального права.

Течение срока лишения специального права начинается со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания в виде лишения специального права. В течение трех рабочих дней со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания в виде лишения соответствующего специального права лицо, лишенное специального права, должно сдать водительское удостоверение в орган, исполняющий этот вид административного наказания, а в случае утраты перечисленных документов заявить об этом в указанный орган в тот

же срок. В случае уклонения лица, лишенного специального права, от сдачи соответствующего удостоверения (специального разрешения) или иных документов срок лишения специального права прерывается. Течение прерванного срока лишения специального права продолжается со дня сдачи лицом либо изъятия у него соответствующего удостоверения (специального разрешения) или иных документов, а равно получения органом, исполняющим этот вид административного наказания, заявления лица об утрате указанных документов.

Течение срока лишения специального права в случае назначения лицу, лишенному специального права, административного наказания в виде лишения того же специального права начинается со дня, следующего за днем окончания срока административного наказания, примененного ранее.

По истечении срока лишения специального права за совершение административных правонарушений, предусмотренных ст. 9.3 и главой 12 КоАП РФ, водительское удостоверение или удостоверение тракториста-машиниста (тракториста), изъятые у лица, подвергнутого данному виду административного наказания, возвращаются после проверки у него знаний ПДД и после уплаты в установленном порядке наложенных на него административных штрафов за административные правонарушения в области дорожного движения, а за совершение административных правонарушений, предусмотренных ч. 1 ст. 12.8, ч. 1 ст. 12.26 и ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ, также после медицинского освидетельствования данного лица на наличие медицинских противопоказаний к управлению транспортным средством. Хранение невостребованных документов осуществляется в течение трех лет. По истечении указанного срока невостребованные документы подлежат уничтожению.

В УК РФ закреплено два состава преступления, за которые в качестве дополнительного вида наказания предусмотрено лишение права управления транспортным средством (ст.ст. 264, 264.1 УК РФ).

В 2020 году за данные виды преступлений в Кировской области осуждены 556 лиц (см. таблицу).

В соответствии с положениями ч. 4 ст. 47 УК РФ в случае назначения к обязательным работам, исправительным работам, ограничению свободы, а также при условном осуждении в качестве

дополнительного наказания в виде лишения права заниматься определенной деятельностью, его срок исчисляется с момента вступления приговора суда в законную силу. В случае назначения лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью в качестве дополнительного вида наказания к аресту, содержанию в дисциплинарной воинской части, принудительным работам, лишению свободы, оно распространяется на все время отбывания указанных основных видов наказаний, но при этом его срок исчисляется с момента их отбытия.

Согласно положениям ст. 35 Уголовно-исполнительного кодекса Российской Федерации (далее – УИК РФ) требования приговора о лишении права заниматься определенной деятельностью обязательны для органов, правомочных аннулировать разрешение на занятие соответствующей деятельностью. Указанные органы не позднее трех дней после получения копии приговора суда и извещения уголовно-исполнительной инспекции обязаны аннулировать разрешение на занятие той деятельностью, которая запрещена осужденному, изъять соответствующий документ, предоставляющий данному лицу право заниматься указанной деятельностью, и направить сообщение об этом в уголовно-исполнительную инспекцию.

При исполнении уголовного и административного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами сотрудники Госавтоинспекции, как представители органа, исполняющего указанный вид наказания, сталкиваются со следующими проблемами:

1. КоАП РФ, УК РФ и УИК РФ предусмотрен различный порядок исполнения указанного вида наказания.

На практике возникают случаи, когда лицо подвергнуто одновременно наказанию в порядке КоАП РФ в виде лишения специального права, и в порядке УК РФ в виде лишения права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами. При этом ни в КоАП РФ, ни в УИК РФ не определен порядок исполнения перечисленных видов наказаний в такой ситуации.

Данная проблема решена в 2019 году путем принятия постановления Пленума Верховного суда Российской Федерации от 25.06.2019 № 20 (далее –

постановление Пленума ВС РФ). В соответствии с пунктом 32 указанного постановления сроки назначенного административного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами и уголовного наказания в виде лишения права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами исчисляются самостоятельно.

Одной из проблем исполнения данного вида наказания является трудность изъятия водительских удостоверений у лиц, лишенных права управления как в порядке КоАП РФ, так и УК РФ.

Так, при исполнении административного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами предусмотрено прерывание срока лишения специального права до момента сдачи водительского удостоверения лицом, лишенным такого права, или подачи заявления об его утрате. При этом обязанность по сдаче водительского удостоверения полностью лежит на лице, подвергнутом данному виду наказания.

В 2020 году в Кировской области из 3 039 лиц, лишенных специального права в порядке КоАП РФ, не сдали водительское удостоверение и не обратились с заявлением об его утрате 400 лиц, что составляет 13,2% от лиц, подвергнутых данному виду административного наказания.

Указанием ГУОБДД МВД России от 10.06.2019 № 13/12-6110 определен обязательный порядок информирования сотрудниками Госавтоинспекции лиц, подвергнутых административному наказанию в виде лишения права управления транспортными средствами и своевременно не выполнивших обязанность сдать водительское удостоверение (заявить об его утрате), о том, что они подвергнуты данному наказанию и о наступивших правовых последствиях (увеличении срока лишения специального права) любым доступным способом (телефонограммой, заказным письмом и т.д.), подтверждающим получение данной информации. Сотрудники ГИБДД Кировской области применяют данный порядок и для информирования осужденных к наказанию в виде запрета заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами и не сдавшими водительское удостоверение.

Также в Кировской области с 2020 года применяется положительная практика по привлечению участковых уполномоченных полиции по прове-

дению определенной разъяснительной работы на обслуживаемых участках с лицами, лишенными специального права и не сдавшими водительские удостоверения. Ежемесячно списки лиц данной категории передаются из подразделений ГИБДД в подразделения участковых уполномоченных полиции. Только в рамках проведения целенаправленной работы в ноябре 2020 года из 897 лиц, не сдавших водительские удостоверения в 2019 и 2020 годах, участковыми на территории области было изъято 234 водительских удостоверения, 44 водителя написали заявление об его утрате.

Несомненно, дополнительное информирование о необходимости сдачи водительского удостоверения лиц, лишенных специального права, а также практика деятельности участковых показывает положительные результаты в данном направлении деятельности.

При исполнении приговора в части лишения права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами обязанность по изъятию водительского удостоверения принадлежит Госавтоинспекции (статья 35 УИК РФ). Срок лишения права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами начинается исчисляться в независимости от факта изъятия водительского удостоверения. Такое понятие, как прерывание срока указанного вида уголовного наказания, в УК РФ и УИК РФ отсутствует.

Кроме того, если КоАП РФ в ст. 32.6 установлен особый порядок возврата водительских удостоверений, а именно только после проверки знания ПДД и уплаты лицом в установленном порядке наложенных на него административных штрафов за административные правонарушения в области дорожного движения, а также медицинского освидетельствования данного лица на наличие медицинских противопоказаний к управлению транспортным средством, то в УИК РФ и в УК РФ таких условий возврата водительского удостоверения после окончания срока лишения права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами не предусмотрено.

Действие постановления Правительства Российской Федерации от 14.11.2014 № 1191 «Об утверждении Правил возврата водительского удостоверения после утраты оснований прекращения

действия права на управление транспортными средствами» также не распространяется на возврат водительских удостоверений лицам, осужденным по ст.ст. 264, 264.1 УК РФ. Поэтому фактически лица, осужденные за преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, получают водительские удостоверения по факту после окончания срока наказания. Ежегодно в Кировской области возвращают водительские удостоверения после окончания срока уголовного наказания в виде запрета заниматься определенной деятельностью по управлению транспортным средством без проверки знания ПДД и без медицинского освидетельствования на наличие медицинских противопоказаний к управлению транспортным средством более 500 лиц.

Считаем необходимым инициировать внесение соответствующих изменений в УИК РФ по введению обязанности для лиц, осужденных к наказанию в виде запрета заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами, сдавать водительское удостоверение в ГИБДД в течение трех дней с момента вступления приговора в законную силу (при назначении указанного наказания в качестве дополнительного к основному наказанию, не связанному с лишением свободы) или с момента отбытия наказания в виде лишения свободы. В случае уклонения лица от сдачи водительского удостоверения срок лишения права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами прерывается.

Возврат водительского удостоверения лицам, осужденным к наказанию в виде лишения права заниматься деятельностью по управлению транспортным средством, следует осуществлять только после проверки знания ими ПДД, уплаты административных штрафов за правонарушения в области дорожного движения и прохождения медицинского освидетельствования на наличие медицинских противопоказаний к управлению транспортным средством.

Также в ст. 32.6 КоАП РФ и ст. 35 УИК РФ необходимо законодательно закрепить обязанность органов, исполняющих наказание в виде лишения права управления транспортными средствами, информировать лиц, подвергнутых данному наказанию и своевременно не выполнивших обязанность сдать водительское удостоверение (заявить об его

утрате), о том, что они подвергнуты данному наказанию и о наступивших правовых последствиях (увеличении срока лишения специального права) любым доступным способом (телефонограммой, заказным письмом и т.д.), подтверждающим получение данной информации.

2. Проблема исполнения лишения права управления транспортными средствами в случае, если лицо, лишенное специального права и заявившее об утрате водительского удостоверения, фактически продолжало им пользоваться при управлении транспортным средством.

В соответствии с положениями п. 32 постановления Пленума ВС РФ, если лицо заявило об утрате соответствующего удостоверения, а затем фактически продолжало пользоваться им при управлении транспортным средством, что подтверждается фактом изъятия данного удостоверения, срок лишения права управления транспортными средствами считается прерванным и продолжение исчисления течения прерванного срока производится со дня изъятия у лица соответствующего удостоверения.

Если лицо в период течения срока лишения специального права управляет транспортным средством и предъявляет ранее заявленное на утрату водительское удостоверение, то у сотрудников ГИБДД не возникает сомнений по вопросу исчисления прерванного срока – со дня изъятия у лица соответствующего удостоверения. Кроме того, водитель привлекается к административной ответственности по ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ (управление транспортным средством лицом, лишенным специального права).

Однако в случае, если лицо в такой ситуации предъявляет водительское удостоверение по истечении срока лишения специального права, то правоприменительная и судебная практика складывается по-разному. В Кировской области сотрудники ГИБДД в таких ситуациях обращаются в суд о разъяснении порядка исполнения постановления о назначенном наказании в виде лишения специального права (ст. 31.8 КоАП РФ). Так, 22.05.2020 судья судебного участка № 61 Октябрьского судебного района г. Кирова (дело № 61/5-138/2018) в определении разъяснил порядок исполнения постановления в отношении гражданина Г. о назначении наказания в виде лишения специального права по ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ от 15.03.2018, вступившего в

законную силу 12.04.2018. В определении указано, что Г. обратился 12.04.2018 с заявлением на утрату водительского удостоверения, 12.04.2019 срок лишения специального права истек. 14.05.2020, управляя транспортным средством, Г. предъявил сотрудникам Госавтоинспекции утраченное ранее водительское удостоверение. Исходя из системного толкования требований п. 9 (по истечении срока назначенного административного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами лицо не является лишенным права управления транспортными средствами) и п. 32 постановления Пленума ВС РФ, учитывая, что доказательств использования Г. в период с 12.04.2018 по 12.04.2019 водительского удостоверения суду не предоставлено, с учетом положений ст. 1.5 КоАП РФ судья разъяснил, что срок лишения специального права у Г. окончен, соответственно срок лишения Г. права управления транспортными средствами исчисляется с даты написания заявления об утрате водительского удостоверения (12.04.2018). Действия Г. подлежат квалификации только по ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ (управление транспортным средством лицом, не имеющим такого права). При аналогичной ситуации 16.12.2020 мировой судья судебного участка № 60 (дело № 59/5-320/2018) разъяснил в определении, что срок лишения специального права у гражданина О. следует исчислять с 22.10.2020, то есть с даты, когда гражданин О. управлял транспортным средством и предъявил сотрудникам Госавтоинспекции водительское удостоверение, об утрате которого заявлял 28.06.2018. Действия водителя О. 22.10.2020 были квалифицированы по ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ как лица, лишенного специального права.

Для формирования единой административной и судебной практики при реализации требований п. 32 постановления Пленума ВС РФ (в случае если лицо, лишенное специального права, заявило на утрату водительского удостоверения, однако фактически продолжало им пользоваться при управлении транспортным средством) необходимо разъяснить, что в таких случаях лицо вне зависимости от окончания срока лишения специального права, от наличия или отсутствия доказательств использования в период лишения водительского удостоверения считается лишенным права управления транспортными

ми средствами и подлежит ответственности по ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ. Субъективная сторона состава административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ, в данном случае характеризуется как умышленной, так и неосторожной формой вины, установление которой является обязательным в ходе рассмотрения дела.

3. Проблема определения места (органа) исполнения постановления о назначении наказания в виде лишения права управления транспортными средствами.

В соответствии с требованиями ст. 31.3 КоАП РФ постановление о назначении административного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами должно быть направлено судьей в подразделение органа, на которое возложено его исполнение, с отметкой о дне вступления в законную силу такого постановления, в течение трех суток с указанного дня. При этом до 2019 года законодательно не было определено, на какой именно орган Госавтоинспекции возложена обязанность по исполнению таких постановлений.

Пунктом 32 постановления ВС РФ в 2019 году даны разъяснения, что судье в резолютивной части постановления по делу об административном правонарушении необходимо указать подразделение органа, уполномоченного исполнять названное наказание (например, подразделение ГИБДД МВД России). В качестве подразделения, на которое возлагается исполнение постановления о назначении наказания в части лишения специального права, как правило, следует указывать подразделение органа, должностное лицо которого направило дело на рассмотрение судье, в том числе в случае вынесения постановления в отношении лица, проживающего за пределами РФ. Кроме того, в отношении лица, проживающего на территории РФ, возможно возложить исполнение постановления на подразделение уполномоченного на то органа по месту жительства (по месту пребывания) лица, которому данное наказание назначено, в том числе в случае удовлетворения ходатайства такого лица о рассмотрении дела по месту его жительства.

Однако на практике судьи в постановлениях указывают подразделение Госавтоинспекции, уполномоченное исполнять указанный вид наказания, либо направляют на исполнение постановление в

два подразделения Госавтоинспекции (по месту жительства лица и по месту органа, должностное лицо которого направило дело в суд на рассмотрение). Данные обстоятельства влекут неясность, какой орган должен уведомлять о необходимости сдать водительское удостоверение, принимать и хранить водительское удостоверение или заявление об его утрате, где в дальнейшем будет проходить процедура возврата водительского удостоверения после окончания срока наказания, в том числе проверка знаний ПДД и другие вопросы.

Для формирования единой практики необходимо законодательно закрепить (в КоАП РФ) обязанность судов в постановлениях о назначении наказания в виде лишения специального права указывать конкретный орган Госавтоинспекции, который будет исполнять данное постановление. При этом целесообразно в этих случаях указывать то подразделение Госавтоинспекции, которое определит лицо, подвергнутое наказанию.

4. Проблема взаимодействия подразделений Госавтоинспекции МВД России и органов Государственной инспекции по надзору за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники (далее – Гостехнадзор) при исполнении наказания в виде лишения права управления ТС.

Данная проблема имеет ряд пробелов правового регулирования, влекущих конфликты и риски правоприменения.

Лишение права управления транспортным средством определенного вида означает, что субъект административной ответственности одновременно лишается права управления и другими транспортными средствами, указанными в примечании к ст. 12.1 КоАП РФ, то есть и права управления трактором, и самоходной машиной – всеми видами транспортных средств, на управление которыми в соответствии с законодательством РФ о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право.

Статьей 32.5 КоАП РФ определены органы, исполняющие постановления о лишении специального права. Постановления судьи о лишении права управления транспортным средством, за исключением трактора, самоходной машины и других видов техники, исполняются должностными лицами органов внутренних дел (ч. 1). Постановления судьи

о лишении права управления трактором, самоходной машиной или другими видами техники исполняются Гостехнадзором (ч. 2).

Исследование практики исполнения наказаний в виде лишения права управления транспортным средством показало следующие проблемы:

- отсутствие необходимых нормативных правовых актов, регламентирующих порядок взаимодействия органов Госавтоинспекции с органами Гостехнадзора, судами (судьями);
- невыполнение судьями положений ч. 2 ст. 32.5 КоАП РФ в части направления в органы Гостехнадзора постановлений о лишении права управления трактором, самоходной машиной или другими видами техники для исполнения;
- недостаточный уровень организации взаимодействия Госавтоинспекции с Гостехнадзором по исполнению административных наказаний в области дорожного движения;
- отсутствие доступной единой федеральной информационной системы органов Гостехнадзора [2].

Одно лицо может иметь водительские удостоверения, полученные в Госавтоинспекции и в Гостехнадзоре. В связи с этим отсутствие информации в Гостехнадзоре о лишении права управления, о стадии исполнения постановления о лишении указанного права, о наличии водительского удостоверения, а также отсутствие соответствующей информации в Госавтоинспекции может привести к неверной квалификации административных правонарушений и непривлечению водителя к уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ.

Учитывая изложенное, считаем необходимым применять следующий порядок действий сотрудников Госавтоинспекции и Гостехнадзора:

1. При оформлении сотрудником Госавтоинспекции административного правонарушения, предусмотренного главой 12 КоАП РФ, предусматривающего наказание в виде лишения права управления транспортным средством, дополнительно устанавливать наличие у привлекаемого лица удостоверения тракториста-машиниста и отражать этот факт в материалах дела (в объ-

яснении водителя путем направления запроса в Гостехнадзор).

2. Сотруднику Госавтоинспекции при получении из суда постановления о лишении права управления транспортными средствами, а также при наличии информации об имеющемся у водителя транспортного средства удостоверения тракториста-машиниста копию вступившего в законную силу постановления направлять в подразделение Гостехнадзора. В случае прерывания срока лишения специального права в отношении лица, уклоняющегося от сдачи водительского удостоверения, информацию о начале течения срока лишения специального права незамедлительно направлять в Гостехнадзор.

3. Сотруднику Гостехнадзора при получении из суда постановления о лишении права управления транспортными средствами, а также при наличии информации об имеющемся у водителя водительском удостоверении, выданном ГИБДД, копию вступившего в законную силу постановления направлять в подразделение Госавтоинспекции. В случае прерывания срока лишения специального права в отношении лица, уклоняющегося от сдачи водительского удостоверения, информацию о начале течения срока лишения права управления транспортными средствами незамедлительно направлять в Госавтоинспекцию.

4. Исключить факты хранения в подразделении Госавтоинспекции удостоверений трактористов-машинистов и возврат таких удостоверений водителям самоходных машин при их обращении.

5. Необходимо определить порядок проведения сверки по лицам, лишенным права управления транспортными средствами, по федеральному банку данных Госавтоинспекции МВД России (ФИС ГИБДД-М) и банку данных Гостехнадзора.

В целом требуется организация федеральной информационной системы, совместное использование которой сотрудниками Госавтоинспекции и Гостехнадзора сведет к минимуму правовые риски при применении мер уголовной и административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

Таблица

Количество лиц, подвергнутых административному наказанию в виде лишения права управления транспортными средствами и уголовному наказанию в виде лишения права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами в Кировской области за период с 2018 по 2020 год

Показатели		2018 год	2019 год	2020 год
Количество лиц, лишенных специального права в порядке КоАП РФ		3515	3087	3039
из них	по ст.ст. 12.8, 12.26, ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ	3112	2807	2752
	по иным статьям КоАП РФ	403	280	287
	не сдали водительские удостоверения	242	282	400
	Доля лиц, не сдавших водительские удостоверения либо не заявивших об их утрате	6,9%	9,1%	13,2%
Количество лиц, лишенных права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами в порядке УК РФ по ст.ст. 264.1, 264 УК РФ		674	644	556

#### Литература:

1. Головки В.В., Бекетов О.И., Майоров В.И. Лишение права управления транспортным средством в системе административных наказаний: современные тенденции и перспективы // Административное право и процесс, 2017, № 7. // СПС «Консультант-Плюс» (дата обращения: 25.02.2021).

2. Корыц С.И. Взаимодействие подразделений

Госавтоинспекции МВД России и органов Государственной инспекции по надзору за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники при исполнении административных наказаний в виде лишения права управления // Вестник Омской юридической академии, 2017, № 4. // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 25.02.2021).

## К ВОПРОСУ ОБ ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

Татьяна Александровна Диканова,

заведующий отделом НИИ Университета прокуратуры  
Российской Федерации, почетный работник прокуратуры,  
доктор юридических наук

Контакты: ул. 2-я Звенигородская дом 15, Москва, Россия

**Аннотация.** В статье проведен анализ положений законодательства о полномочиях органов внутренних дел, связанных с обеспечением безопасности на автотранспорте. В этой связи анализируются новеллы законодательства о транспортной безопасности и основные нормативные правовые акты, которые их конкретизируют, применительно к автотранспорту. Указаны положительные стороны и недостатки этих новелл и практики их применения. Предлагаются некоторые меры, направленные на усиление роли органов внутренних дел на рассматриваемом участке работы.

**Ключевые слова:** органы внутренних дел, автотранспорт, Закон о транспортной безопасности, постановление Правительства, объект транспортной инфраструктуры, транспортное средство, ответственность

## ON THE ISSUE OF ENSURING SAFETY IN ROAD TRANSPORT

Tatyana A. Dikanova,

head of the department of the research institute of the University of  
the Prosecutor's office of the Russian Federation,  
honorary employee of the prosecutor's office,  
doctor of law Moscow, Russian Federation

Contacts: str. 2nd Zvenigorodskaya d.15, Moscow, Russia

**Absrtact.** The article analyzes the provisions of the legislation on the powers of the internal affairs bodies related to ensuring transport safety on motor vehicles. In this regard, the authors analyze the novelties of the legislation on transport security and the main regulatory legal acts that specify them in relation to motor transport. The author points out the positive aspects and disadvantages of these novels and the practice of their application. Some measures aimed at strengthening the role of the internal affairs bodies in this area of work are proposed.

**Keywords:** internal affairs body, motor transport, Law on transport security, Government decree, transport infrastructure object, vehicle, responsibility

**Для цитирования:** Диканова Т.А. К вопросу об обеспечении безопасности на автомобильном транспорте. // Современная наука. 2021;(3): 39-44.

Органы внутренних дел обладают широкой компетенцией в сфере обеспечения общественного порядка и общественной безопасности на транспорте, в том числе автомобильном.

Одно из направлений этой деятельности в названной сфере связано с транспортной безопасностью (далее – ТБ). В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 21.12.2016 № 699 [1] МВД России принимает участие в разработке мер по обеспечению ТБ.

Транспортная безопасность – состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (далее – ОТИ и ТС) от актов незаконного вмешательства (п. 10 ст. 1 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее – ФЗ «О транспортной безопасности»). Последствия нарушения требований ТБ нередко те же, что и при нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспорта – дорожно-транспортные происшествия.

Таким образом, участие в разработке мер по обеспечению ТБ служит и выполнению таких обязанностей МВД России, как формирование государственной политики в области безопасности дорожного движения, участие в реализации основных направлений обеспечения безопасности дорожного движения и т.д. (п. 48 Положения, утвержденного вышеназванным Указом Президента РФ от 21.12.2016 № 699). Как субъект, имеющий отношение к сфере транспортной безопасности, МВД России выполняет следующие обязанности: обеспечение личной безопасности граждан, общественного порядка и общественной безопасности; охрана собственности; принятие и реализация мер, направленных на предупреждение, выявление, пресечение и раскрытие преступлений, административных правонарушений; оказание помощи гражданам, должностным и юридическим лицам в защите и реализации их законных прав и интересов на ОТИ и ТС [2, 3].

Органы внутренних дел выдают заключения о возможности допуска лиц к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением ТБ (Приказ МВД России от 21.12.2015 № 1203). Проводятся проверки – плановые и внеплановые выездные, возможно, с использованием тест-предметов, у субъектов и застройщиков ОТИ, перевозчиков (п. 7, 8 ст. 11.1. ФЗ «О транспортной безопасности»). Уполномоченные работники подразделения ТБ передают органам внутренних дел задержанных лиц, нарушивших требования в области обеспечения ТБ (п. 9 ст. 12.3 ФЗ «О транспортной безопасности»). Кроме того, в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 26.09.2016 № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» обязательную сертификацию технических средств обеспечения ТБ осуществляет МВД России в отношении систем и средств сигнализации, контроля доступа, видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи.

В связи с вышеизложенным работникам органов внутренних дел, имеющим отношение к выполнению вышеуказанных обязанностей, необходимо хорошо ориентироваться в законодательстве о ТБ, тенденциях его развития и проблемах, связанных как с этим законодательством, так и с практикой его применения на автотранспорте.

В последние годы в законодательство о ТБ были внесены существенные изменения, которые затем конкретизированы в ряде постановлений Правительства РФ и других нормативных правовых актах (далее – НПА). В значительной степени эти изменения были связаны с массовым неисполнением норм о ТБ транспортными организациями и недовольством транспортников завышенными, финансово не просчитанными требованиями и забюрократизированной процедурой, связанной с их реализацией на практике.

Работники транспорта жаловались на постоянное внесение изменений и дополнений в законодательство о ТБ. В ходе исполнения ранее принятых норм о требованиях к ТБ перевозочная деятельность постоянно подпадала под действие новых обязательных требований. Постоянные изменения в законодательстве о ТБ отрицательно сказывались и

на прокурорском надзоре. Опросы прокуроров показывают, что средства прокурорского реагирования нередко оставались безрезультатными именно по причине частых изменений.

Самые существенные изменения в ФЗ «О транспортной безопасности» внесены Федеральным законом от 02.08.2019 № 270-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "О транспортной безопасности" и отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности" (далее – Федеральный закон № 270-ФЗ).

Предыдущие изменения были внесены в июле 2019 года, но они были направлены на уточнение исполнительного органа, осуществляющего государственную политику в сфере образования, связанного с подготовкой кадров, ответственных за ТБ. Существенные новеллы не вносились в ФЗ «О транспортной безопасности» с августа 2018 г. Федеральным законом №270-ФЗ введен ряд новых определений, установлено разграничение зоны безопасности и зоны транспортной безопасности, уточнен перечень ОТИ. Обязанности субъектов, ответственных за обеспечение ТБ, были четко привязаны к уровням безопасности, установленным для ОТИ и ТС. Из положений Закона о ТБ исключена обязанность проведения процедур категорирования, оценки уязвимости и разработки планов обеспечения транспортной безопасности ТС. Вместо этого составляется паспорт обеспечения безопасности для ТС. Было установлено, что определенные объекты на транспорте не требуют процедуры категорирования. Однако названный паспорт теперь должен разрабатываться и для этих объектов.

Одна из основных новелл – предоставление уполномоченным лицам на транспорте права задерживать граждан, которые своими действиями нарушили требования транспортной безопасности, и передавать их, имеющееся оружие и боеприпасы полиции, органам безопасности.

Такая мера требовалась для немедленного реагирования на физических лиц, которые провоцируют наступление негативных последствий и не соблюдают правила поведения – до приезда правоохранительных органов они должны быть задержаны. Кроме того, согласно ФЗ «О транспортной безопасности» все подразделения ТБ должны быть

обеспечены специальными средствами для защиты территорий; сотрудники этих подразделений должны иметь разрешение на ношение и использование оружия. Уточнен ряд обязанностей субъектов, обеспечивающих ТБ. Эти законодательные новеллы были конкретизированы в Постановлениях Правительства РФ и других НПА.

К важнейшим вышеуказанным НПА относится Постановление Правительства РФ от 08.10.2020 № 1640 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». Постановление содержит перечень объектов, на которые не распространяются изложенные в нем требования. Вместе с тем в соответствии с ФЗ «О транспортной безопасности» требования ТБ теперь должны выполнять и иностранные перевозчики. Для субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков, в том числе иностранных, осуществляющих перечисленные в Постановлении перевозки, выполнение требований ТБ, указанных в постановлении, является обязательным.

Постановление уточняет требования ТБ по сравнению с прежде действовавшими нормами. Постановление содержит перечень обязанностей субъектов, которые только для российских лиц конкретизированы в 25 подпунктах, и это только основные требования. К ним относятся, в частности, обязанность назначить лицо, ответственное за обеспечение ТБ в субъекте транспортной инфраструктуры, обеспечить защиту ТС от актов незаконного вмешательства в соответствии с паспортом ТС силами обеспечения ТБ транспортного средства, а в установленных случаях – подразделениями ТБ объекта транспортной инфраструктуры; оснащать ТС соответствующими техническими устройствами; проверять лиц, принимаемых на работу, связанную с обеспечением ТБ, обеспечить подготовку и аттестацию сил обеспечения ТС и т.д.

Дополнительные требования установлены для осуществления регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа в международном сообщении и по межрегиональным маршрутам, для ряда других маршрутов перевозок, для перевозок опасных грузов. Отдельно определены многочис-

ленные основные и дополнительные требования к иностранным перевозчикам.

В установленных случаях, например, при переходе права собственности на ТС, составление паспорта ТС и его представление в Росавтодор осуществляются заново. Ранее утвержденный паспорт подлежит аннулированию. Субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики представляют в Росавтодор полную и достоверную информацию для ведения Реестра ОТИ и ТС.

Вышеуказанные субъекты обязаны обеспечить доступ к данным с технических средств обеспечения ТБ и их передачу уполномоченным подразделениям органов ФСБ, внутренних дел, Ространснадзора.

Опросы перевозчиков показывают, что многие из них недовольны таким масштабным перечнем их обязанностей и считают, что имеет место перекаладывание на них некоторых функций спецслужб. Особое несогласие перевозчики выражают в связи с необходимостью заново переоформлять паспорт ТС и проходить всю установленную для этого процедуру.

Постановление Правительства РФ от 08.10.2020 № 1642 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта» (далее – Постановление) конкретизирует перечень ОТИ автотранспорта, в отношении которых применяются его положения.

Предусмотрена дифференциация требований мер по ОТБ, исходя из категорий ОТИ автотранспорта и непосредственно самого объекта (автовокзал, автостанция).

Установлены требования об оснащении техническими средствами, привлечении подразделений ТБ и сил обеспечения ТБ, выделении и оборудовании отдельных помещений для подразделений ТБ, привлечении этих подразделений при закупках в связи с оценкой уязвимости ОТИ и ТС; о создании единых пунктов управления на нескольких объектах. Увеличены сроки проведения оценки уязвимости, что весьма положительно оценивается перевозчиками.

Вместе с тем отмечается значительное увеличение расходов предпринимателей при выполнении предусмотренных указанным Постановлением мероприятий. В частности, отдельного обоснования требует предъявление к ОТИ первой категории требования об определении соответствия постоянного пропуски предъявителя с применением биометрических устройств на контрольно-пропускных пунктах, постах на границах технологического сектора ОТИ и критических элементов ОТИ, что весьма затратно и по времени, и финансово.

Кроме того, пп. 10 п. 7 Постановления требует разработки и утверждения субъектом транспортной инфраструктуры более 20 организационно-распорядительных документов. Все они являются приложением к плану обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС. В числе документов, например, три перечня штатных должностей. Их изменение потребует переутверждения плана обеспечения ТБ, а это длительная и сложная процедура. Пп. 15 п. 7 Постановления требует проведения учений и тренировок, как самостоятельных, так и с участием органов внутренних дел и других органов. При этом случаи, когда требуется участие данных представителей, не определены.

Во исполнение новелл Федерального закона «О транспортной безопасности» об исключении некоторых ОТИ из объектов, требующих категорирования, издано постановление Правительства РФ от 08.10.2020 № 1639 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта, не подлежащих категорированию».

Постановление обязывает собственников и пользователей, не подлежащих категорированию ОТИ, исполнять требования ТБ, что в целом положительно скажется на состоянии ТБ, но значительно увеличит финансовые расходы указанных лиц. Что касается требования о привлечении для защиты ОТИ подразделений ТБ в установленных случаях, когда перевозка осуществляется иностранным перевозчиком, специалисты полагают, что это может повлечь исключение данных объектов из маршрута иностранного перевозчика и последующее закры-

тие ОТИ, поскольку стоимость привлечения этих подразделений весьма велика и иностранные перевозчики постараются избежать таких финансовых расходов.

Постановление Правительства РФ от 10.12.2020 № 2070 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства, не подлежащих категорированию» и приказ Минтранса России от 23.07.2014 № 196 содержат требования к ОТИ применительно к указанным объектам.

В отличие от прежде действовавших норм, требования ТБ в данном Постановлении изложены весьма четко. Как уже отмечалось, субъекты транспортной инфраструктуры обязаны обеспечивать исполнение требований ТБ. Транспортные организации уже приступили к исполнению, в частности к подготовке информации для внесения в Реестр сведений об объектах, не подлежащих категорированию. Вместе с тем, транспортники отмечают, что объем работ объективно увеличивается в связи с проведением обследований для составления паспортов обеспечения транспортной безопасности ОТИ. Проблемы возникают и с проведением учений и тренировок в связи с большим количеством объектов, не подлежащих категорированию. Такие мероприятия должны проводиться не реже одного раза в 2 года и требуют подготовки. Например, по оценке руководства ФКУ Упрдор «Южный Байкал», только данное управление должно провести не менее 35-40 учений и тренировок в год с участием представителей ФСБ России, МВД России, МЧС России, что крайне затруднительно [4].

Выступления работников транспорта на различных форумах, посвященных вопросам ТБ, свидетельствуют о том, что Постановление Правительства РФ от 21.12.2020 № 2201 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства» имеет как достоинства, так и недостатки.

Положительно работники автотранспорта оценивают:

- увеличение сроков проведения оценки уязвимости ОТИ с 3 до 5 месяцев для субъектов транспортной инфраструктуры, осуществляющих закупки в соответствии с Федеральным законом от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»;

- увеличение срока разработки организационно-распорядительных документов, прилагаемых к планам обеспечения ТБ, с одного до двух месяцев, что позволит своевременно их согласовать, в частности, с органами внутренних дел (ранее это было затруднительно из-за сжатых сроков);

- возможность использования единого пункта управления обеспечением ТБ для нескольких ОТИ, принадлежащих одному субъекту транспортной инфраструктуры и расположенных на одном участке автодороги, что позволит оптимизировать управление обеспечением ТБ.

Как и ранее, предусматривается оснащение ОТИ дорожного хозяйства дорогостоящими техническими системами, что влечет высокие финансовые затраты для транспортников.

В качестве недостатка документа указывается на отсутствие ясности в вопросе о проведении дополнительной оценки уязвимости объектов ТИ и ТС на автотранспорте в связи с изданием данного Постановления.

В целях реализации положений Федерального закона «О транспортной безопасности» принято Постановление Правительства РФ от 26.09.2016 № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности». К этой сертификации имеет прямое отношение МВД России. Приказом МВД России от 09.08.2017 № 618 утверждена форма сертификата соответствия технических средств обеспечения транспортной безопасности требованиям к их функциональным свойствам. При сертификации возникает множество вопросов и проблем, которые тормозят ее проведение:

- заявителями не предъявляются полный перечень технических средств, установка которых тре-

буется законодательством, и соответствующая документация;

- многие предприниматели обладают оборудованием с истекшим сроком эксплуатации, которое на сертификацию не принимается;

- в связи с регуляторной гильотиной и отменой некоторых НП требуется толковать даже самые важные определения – «срок службы», «срок эксплуатации»;

- у пользователей отсутствуют многие документы на технические средства, есть необходимость обратиться за ними к производителям, что в ряде случаев весьма сложно;

- заявители не хотят менять технические средства, хотя это необходимо в соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности»;

- некоторое оборудование, применяемое для обеспечения ТБ, не учтено в Постановлении, требования к нему не прописаны;

- заявители игнорируют испытание техники в лаборатории;

- в рассматриваемое Постановление своевременно не вносятся изменения и др.

Помимо перечисленных выше, действуют и другие многочисленные нормативно-правовые акты о транспортной безопасности.

В целом следует признать, что у работников транспорта, например операторов городского пассажирского транспорта, возникают вопросы относительно обоснованности столь значительных требований ТБ. Хотя акты незаконного вмешательства в деятельность автобусов и наземного электротранспорта происходят ежедневно, речь идет в основном о бытовых и межличностных конфликтах, перерастающих в потасовки в салоне, приводящие в ряде случаев к сходу ТС с маршрута и срывам расписания движения.

Возникают и более серьезные инциденты, вызванные хулиганскими побуждениями и грозящие тяжелыми последствиями – дерзкие нападения на водителей и кондукторов, противоправные действия в отношении пассажиров, угрожающие их жизни и здоровью, вандализм, приводящий к повреждению ТС. Конечно, в таких случаях весьма важно передать водителю тревожный сигнал с ТС, что предусмотрено НПА о ТБ. То есть особую важность имеет система тревожного оповещения, включающая в

себя технологические и организационные аспекты, обеспечивающая своевременное прибытие правоохранительных органов [5]. Вместе с тем, по мнению многих работников транспорта, большинство требований ТБ крайне обременительные и дорогостоящие.

Следует также учитывать, что акты незаконного вмешательства в деятельность транспорта, особенно террористические, не так распространены, как нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, во многом обусловленные старением автотехники, недостатками дорожного хозяйства, техобслуживания и ремонта на автотранспорте.

Предпринимателям, работающим в сфере автотранспорта, необходимо финансово обеспечивать выполнение указанных правил, модернизацию транспорта, экологическую безопасность при использовании транспорта, что представляет серьезную проблему, поскольку автотранспорт является одним из основных загрязнителей воздуха.

Следует отметить, что в настоящее время между региональными подразделениями Росгвардии и региональными предприятиями пассажирского транспорта заключаются соглашения об обеспечении общественной безопасности в транспортных средствах пассажирского транспорта общего пользования на постоянной основе. В этой связи важно разграничивать полномочия полиции и Росгвардии.

Для того чтобы все нормы Федерального закона «О транспортной безопасности» могли быть реализованы на практике, потребуется издание дополнительных НПА, касающихся, например, установления требований к стандартизации технических средств. Многие НПА, относящиеся к вопросам ТБ на автотранспорте, должны быть приняты в течение 2021 года.

Таким образом, столь нежелательное частое изменение законодательства о транспортной безопасности продолжится еще более активно. Следует отметить, что новеллы Федерального закона «О транспортной безопасности» потребовали внесения изменений и дополнений в другое законодательство, например, Федеральный закон от 24.07.1998 № 127-ФЗ (ред. от 08.12.2020) «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения».

Подытоживая вышеизложенное, в целом нужно отметить, что требования к обеспечению ТБ на автотранспорте остаются по-прежнему весьма многочисленными, их исполнение влечет большие временные и финансовые затраты. Вполне возможно, что, как и прежде, многие субъекты, которые

обязаны их исполнять, будут уклоняться от исполнения, и в случае привлечения к ответственности обращаться за защитой в суд.

Следует отметить, что анализ соответствующей судебной практики за период до принятия новелл Закона о ТБ показывает, что нередко суды становятся на сторону перевозчиков, освобождая их от ответственности. Имеются и другие судебные решения, когда судьи не принимают во внимание доводы, например, перевозчика о том, что выполнение требований ТБ может привести к банкротству, что они не имеют финансовой возможности выполнить эти требования. В этой связи нельзя не учитывать текущее состояние рынка автоперевозок, особенно пассажирских, нестабильное финансовое положение многих предпринимателей, работающих в сфере автотранспорта, усугубившееся в связи с пандемией. Представляется необходимым осуществлять мониторинг применения новелл, своевременно принимать меры к корректировке в необходимых случаях ряда норм. В связи с тем, что в обязанность МВД России входит участие в разработке мер по обеспечению ТБ, органы внутренних дел обязаны принимать участие в мониторинге практики применения НПА о ТБ, выявлении нарушений, связанных с невыполнением требований ТБ, а также меры, направленные на их предупреждение, включая разработку предложений по совершенствованию законодательства.

#### Литература:

1. Указ Президента Российской Федерации от 21.12.2016 № 699 «Об утверждении Положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации и Типового положения о территориальном органе Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъекту Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ, 26.12.2016. № 52 (Часть V), ст. 7614.
2. Панфилова О.В., Старосельцева М.М. Направления деятельности органов внутренних дел по обеспечению транспортной безопасности // Ленинградский юридический журнал. 2017. № 2. С. 253-258.
3. Макренкова К.Г. Обеспечение общественной безопасности на объектах транспорта Управлением на транспорте МВД России по Центральному федеральному округу // Вестник ВИПК МВД России. 2015. № 2. С. 27-29.
4. Дугаров Б. Закупки и организация учений по новым правилам // Транспортная безопасность и технологии. № 01 (65). 2021. С. 139.
5. Интервью с А. Васильевым «Затраты на обеспечение транспортной безопасности должны быть максимально эффективны» // Транспортная безопасность и технологии. № 01 (65). 2021. С. 16.

## ПРОБЛЕМЫ ПРАКТИЧЕСКОГО ПРИМЕНЕНИЯ СОВРЕМЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ НАДЗОРА ЗА ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Светлана Александровна Жбанова,

старший преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД,  
Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат экономических наук

Контакты: ул. Игнатова, д. 2, Орел, Россия, 302027

E-mail: svetlanasamotina@mail.ru

Тел. 8(953)6218788

**Аннотация.** В статье проведен комплексный анализ применения в деятельности подразделений Госавтоинспекции современных технологий, а именно средств автоматической фотовидеофиксации административных правонарушений. В работе исследуются правоотношения, явления и процессы, складывающиеся при осуществлении государственной функции по надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения.

**Ключевые слова:** автоматическая фотовидеофиксация, дорожно-транспортное происшествие, видеозапись, улично-дорожная сеть, нарушение, наказание

## PROBLEMS OF PRACTICAL APPLICATION OF MODERN TECHNOLOGIES IN THE IMPLEMENTATION OF TRAFFIC SURVEILLANCE AND DEVELOPMENT PROSPECTS

Svetlana A. Zhbanova,

senior lecturer of the department of organization of the traffic safety inspectorate, Oryol law institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanova, candidate of economic sciences

Contacts: ul. Ignatova, d. 2, Orel, Russia, 302027

**Abstract.** As a result of the study of normative legal acts, scientific literature, the author conducts a comprehensive analysis of the use of modern technologies in the activities of State Traffic Police departments, namely, means of automatic photo and video recording of administrative offenses. The paper examines the legal relations, phenomena and processes that develop in the implementation of the state function of monitoring the compliance of road users with the requirements of the legislation of the Russian Federation in the field of road safety.

**Keywords:** automatic photo-video recording, traffic accident, video recording, road network, violation, punishment

**Для цитирования:** Жбанова С.А. Проблемы практического применения современных технологий при осуществлении надзора за дорожным движением и перспективы развития. // Современная наука. 2021;(3):45 - 49.

Состояние безопасности дорожного движения с каждым годом улучшается, постепенно достигаются поставленные Стратегией безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы цели. Данный документ был принят в целях планомерного снижения смертности в результате дорожно-транспортных происшествий и приведения этого показателя к нулевым значениям.

Неслучайно Президент Российской Федерации В.В. Путин в своем выступлении на расширенном заседании коллегии МВД России, говоря о важнейших направлениях работы, в первую очередь упомянул об обеспечении безопасности на дорогах страны. Президент акцентировал внимание на обустройстве дорожной инфраструктуры, активном и содержательном участии в реализации национального проекта «Безопасные и качественные дороги».

Одним из способов достижения указанных целей является использование в деятельности подразделений Госавтоинспекции современных технологий. Различные базы данных, методы, а также средства криминалистических исследований, широкое использование связи – все это применяется ОВД ежедневно. Не становятся исключением подразделения Госавтоинспекции.

Обязанность полиции использовать в своей деятельности достижения науки и техники закреплена в ст. 11 Федерального закона от 7 февраля 2011 года № 3-ФЗ «О полиции» (далее – ФЗ «О полиции»). Также в ФЗ «О полиции» указано, что полиция использует технические средства для фиксации обстоятельств совершения преступлений, административных правонарушений, обстоятельств происшествий, в том числе в общественных местах, а также

действий сотрудников полиции, выполняющих возложенные на них обязанности.

Одной из важнейших функций Госавтоинспекции является контроль и надзор за дорожным движением. Связано это, в первую очередь, с пресечением правонарушений и дорожно-транспортных происшествий.

Контроль может осуществляться самими сотрудниками Госавтоинспекции, а также при помощи средств автоматической фотовидеофиксации административных правонарушений.

Одной из административных процедур, осуществляемых сотрудниками ДПС, является надзор за дорожным движением при помощи технических средств. Основанием для осуществления надзора с использованием средств автоматической фиксации является решение руководителя подразделения Госавтоинспекции территориального органа МВД России на региональном уровне, руководителя подразделения ДПС, руководителя подразделения Госавтоинспекции территориального органа МВД России на районном уровне о порядке несения службы сотрудником. Специальные технические средства для надзора за дорожным движением в обязательном порядке должны быть сертифицированы в качестве средства измерения, иметь действительное свидетельство о метрологической поверке и применяться в соответствии с инструкциями и методическими указаниями о порядке применения этих средств.

Расширение возможностей технических средств закономерно приводит к интеграции их в общественную жизнь, в том числе и с целью обеспечения безопасности дорожного движения. Применению технических средств предшествует правовое регулирование данного процесса. Так, в Российской Федерации был разработан и введен в действие ГОСТ Р 57145-2016. Национальный стандарт Российской Федерации. Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи для обеспечения контроля за дорожным движением. Правила применения. В данном нормативном правовом акте регламентируются общие правила установки специальных средств контроля, а именно размещение средств таким образом, чтобы отсутствовали общие зоны контроля, если технические средства

ведут фиксацию одних и тех же правонарушений; требование об установке таблички 8.23 "Фотовидеофиксация" перед зоной контроля. Однако последнее требование относится только к участкам, где контроль производится с использованием стационарных камер. С 1 марта 2021 года постановлением Правительства РФ от 31 декабря 2020 г. № 2441 «О внесении изменений в приложение 1 к Правилам дорожного движения Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» был введен новый дорожный знак 6.22 «Фотовидеофиксация», обозначающий места возможного применения работающих в автоматическом режиме стационарных или передвижных специальных технических средств с функцией фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения. В населенных пунктах он должен применяться совместно со знаками 5.23.1 и 5.23.2 и 5.25 («Начало населенного пункта»), вне населенных пунктов – устанавливаться в 150-300 м от зоны контроля стационарных или передвижных видеокамер. При необходимости знак 6.22 может применяться с табличками 8.1.1, 8.1.3 и 8.1.4 «Расстояние до объекта». Знак 8.23 "Фотовидеофиксация" постепенно выводится из оборота и перестанет действовать с 1 сентября 2021 года [1].

Средства автоматического контроля относятся к средствам организации дорожного движения, соответственно, одним из требований к их установке является указание мест их размещения в проектной документации улично-дорожной сети [2]. При внесении указанной информации в проектную документацию проверяются иные требования к размещению технических средств.

Технические средства в результате развития технологий заметно расширили свои возможности и способы контроля и надзора за дорожным движением, для правильной и полной классификации был введен 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." Указанный ГОСТ среди прочего устанавливает технические требования к применяемым техническим средствам. Обусловлено это необходимой за-

щитой граждан от неправомерного привлечения к административной ответственности в результате какого-либо сбоя в работе или защиты от некорректной работы технического устройства. Так, ГОСТ Р 57144-2016 вводит обязательные требования к круглосуточной и всепогодной работе технических средств, допустимой погрешности измеряемой скорости, определение средствами автоматического контроля государственных регистрационных знаков не менее четырех иностранных государств и т.д. Также в ГОСТе указывается классификация всех технических средств по контролю и надзору за дорожным движением.

Пункт 4 ст. 11 ФЗ «О полиции» гласит, что федеральный орган исполнительной власти в сфере внутренних дел обеспечивает полиции возможность использования информационно-телекоммуникационной сети Интернет, автоматизированных информационных систем, интегрированных банков данных. Данное положение активно применяется в повседневной жизни и существенно помогает в обеспечении общественной безопасности и правопорядка.

Контроль и надзор за дорожным движением неразрывно связан с выявлением административных правонарушений и, как следствие, с рассмотрением административных материалов. При выявлении правонарушения автоматическими техническими средствами определить лицо, его совершившее, не предоставляется возможным. Так, законодатель определил, что ответственность несут владельцы транспортных средств, но подобная норма порождает проблему привлечения к ответственности невиновных граждан.

Кроме того, имеется официальное толкование правоприменительной практики по данному вопросу. Одно из положений Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 № 20 "О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях" определяет собственника транспортного средства в качестве субъекта ответственности в случае фиксации нарушения ПДД средством автоматического контроля за дорожным движением.

Непосредственный контроль и надзор за безопасностью дорожного движения регламентируется федеральным законодательством, а также нормативно-правовыми актами МВД России. Расширение автоматического контроля и надзора за дорожным движением ведет к улучшению показателей аварийности, постепенно уменьшая количество происшествий.

На территории Российской Федерации применение специальных технических средств ведется с 2008 года. Благодаря этой работе появилась возможность выявлять не только нарушения скоростного режима, но и нарушения правил парковки транспортных средств, повысилась дисциплинированность участников движения, сократилась нагрузка на сотрудников подразделений ГИБДД, исключены коррупционные проявления в данной среде.

Федеральным законом от 24 июля 2007 г. № 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» в КоАП РФ внесены поправки, устанавливающие возможность фиксации административных правонарушений в области дорожного движения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи. Это послужило причиной создания в системе МВД новых подразделений ГИБДД, центров (групп) автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения.

Контроль и надзор за дорожным движением с применением технологий не ограничивается системами автоматической фотовидеофиксации административных правонарушений. В качестве испытаний на дорогах России происходит применение беспилотных летательных аппаратов (далее – БПЛА). Использование БПЛА обеспечивает помощь в выполнении поставленных задач по поиску и выявлению угнанных автомобилей, обнаружению нарушителей правил дорожного движения (далее – ПДД) и контролю за состоянием движения. На вооружении ряда подразделений ГИБДД стоят разработки БПЛА отечественных брендов «Зала», «Орлан», «Элерон-10».

Эти комплексы имеют возможность идентифицировать государственные регистрационные знаки

с воздуха и при необходимости объявить автомобиль в розыск. Полученные данные о местонахождении, скорости и направлении движения в режиме реального времени устройство передает оператору БПЛА, что существенно сокращает время на поиск транспортного средства.

Целесообразно обозначить основные функции БПЛА в обеспечении безопасности дорожного движения:

- моментальное выявление и идентификация нарушителей правил дорожного движения независимо от времени суток;
- незамедлительный поиск и преследование участников ДТП в случае попытки скрыться с места происшествия;
- наблюдение и отслеживание на труднодоступных участках местности разыскиваемых и недавно угнанных автомобилей в режиме реального времени;
- выявление автотранспорта, незаконно припаркованного в местах, где парковка запрещена в соответствии с Правилами дорожного движения Российской Федерации;
- контроль за ситуацией на отрезках автодорог, где установка стационарных систем наблюдения технически невозможна.

В отличие от предыдущей группы технических средств, БПЛА не могут полностью заменить сотрудников Госавтоинспекции. Летательные аппараты позволяют улучшить качество работы сотрудника и осуществлять контроль за дорожным движением более продуктивно. По данным МВД России, сотрудники ГИБДД на аварийно-опасных участках в ходе рейдов с применением БПЛА ежедневно выявляют значительное количество грубых нарушений ПДД как в дневное, так и в ночное время [3].

Технические возможности БПЛА позволяют своевременно обнаружить, зафиксировать нарушение ПДД и передать информацию ближайшему экипажу ДПС для пресечения совершения административно наказуемого деяния, что в конечном итоге обеспечивает пресечение аварийно-опасных нарушений, представляющих угрозу безопасности движения.

Немаловажной функцией БПЛА выступает мониторинг потока автотранспорта. В связи с возрастанием количества транспортных средств примене-

ние беспилотных технологий для контроля и анализа дорожной обстановки становится эффективнее, надежнее и безопаснее, чем несение дорожно-патрульной службы.

Можно сделать вывод, что применение беспилотных летательных аппаратов с целью контроля и надзора за дорожным движением ведет к снижению количества дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий. Повышается мобильность и скорость выполнения сотрудниками ДПС поставленных задач, оперативность прибытия на место происшествия делает БПЛА надежным и незаменимым помощником для сотрудников ДПС при несении дорожно-патрульной службы [6].

Системы автоматической фотовидеофиксации административных правонарушений под управлением ЦАФАП ГИБДД субъектов Российской Федерации играют большую роль в предупреждении административных правонарушений и ДТП, способствуют повышению уровня правосознательности и дорожно-транспортной дисциплины граждан.

Внедрение сложных технических устройств непременно сопряжено с рядом проблем, связанных не только с программным обеспечением, но и с правовой составляющей использования современных технологий при осуществлении контроля и надзора за дорожным движением.

К проблемам технического характера можно отнести невозможность идентификации автомобиля-нарушителя ПДД:

- отсутствие возможности распознавания сильнозагрязненных государственных регистрационных знаков в плохих погодных условиях (туман, дождь, снег) или намеренно загрязненных номерных знаков;
- управление автомобилем без установленных государственных регистрационных знаков или установка их с нарушением.

Вследствие указанных недостатков вероятность обнаружения автомобиля, нарушившего скоростной режим, существенно снижается.

Решению подобных проблем может способствовать внедрение специальных технических средств в виде специальных чипов, которые будут считываться техническими средствами организации дорожного движения в целом, и средств автоматической фотовидеофиксации административных правонару-

шений в частности. Применение подобных радиометок позволит полностью решить первую указанную проблему. Подобное решение может быть применено в новом типе государственных регистрационных знаков или при помощи расширения функционала систем «Глонасс» [3].

В настоящее время существует проблема нарушения установки стационарных и передвижных комплексов фотовидеофиксации административных правонарушений их владельцами. Также отсутствует четкий механизм регламентации выбора мест установки технических средств, нормы носят рекомендательный характер.

Некоторые водители транспортных средств прибегают к установке на свои автомобили различных приспособлений, которые делают невозможной идентификацию государственного номерного знака. Данная проблема была предусмотрена законодателем и регламентирована следующими положениями законодательства.

При установке устройств, ограничивающих возможность считывания, в нарушение требования п. 5 приложения к ГОСТ Р 50577-2018. «Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования (с Изменениями N 1-3)» сотрудник ГИБДД правомерно составляет протокол по ст. 12.2 КоАП РФ.

В то же время в законодательстве имеется существенный пробел – не регламентирован момент с установкой над пластиной госномера дополнительных элементов транспортного средства, которые позволяют скрыть номер от средств автоматического контроля за дорожным движением.

Разумеется, единственным способом пресечения подобных правонарушений является непосредственный контроль и надзор за дорожным движением сотрудниками дорожно-патрульной службы.

Только инспекторы ДПС могут своевременно выявить, пресечь и привлечь к ответственности виновное лицо, тем самым обеспечив безопасность остальных участников дорожного движения.

Одна из проблем возникла из-за несоответствия требованиям при введении в эксплуатацию комплексов, имеющих возможность автоматической проверки наличия договора обязательного страхования гражданской ответственности, и отсутствия таких данных в базе или задержки ввода информации о заключении договора страхования с владельцем транспортного средства.

Решение указанных проблем должно происходить по двум направлениям: улучшение технической и программной составляющей технических средств и совершенствование законодательства в области их применения с целью контроля и надзора за дорожным движением. Регламентация процесса установки и эксплуатации специальных технических средств контроля и надзора, расширение перечня доступных государственных услуг, оказываемых по средствам официальных порталов Госавтоинспекции или Государственных услуг.

#### Литература:

1. Постановление Правительства РФ от 31 декабря 2020 г. № 2441 «О внесении изменений в приложение 1 к Правилам дорожного движения Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации».
2. п. 4.3 ГОСТ Р 57145-2016 Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Правила применения.
3. Керимов М.А., Сафиуллин Р.Н. Средства фотовидеофиксации нарушений ПДД: нормативное регулирование и практика применения. – М: «Директ-Медиа», 2016. 171 с.

## НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ ЗАКРЕПЛЕНИЕ ПОЛНОМОЧИЙ СОТРУДНИКОВ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ НА ПРИМЕРЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ И ПАТРУЛЬНО-ПОСТОВОЙ СЛУЖБ ПОЛИЦИИ

**Фазил Назим оглы Зейналов,**

кандидат юридических наук,

доцент кафедры организации деятельности ГИБДД

Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова

**Контакты:** ул. Игнатова, 2, г. Орел, Россия, 302027

**E-mail:** fazil-z@yandex.ru

**Аннотация.** В статье автором рассматривается нормативное правовое закрепление порядка осуществления общеполлицейских функций сотрудниками Госавтоинспекции, патрульно-постовой службы полиции в том числе и в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Приводятся статистические сведения, подчеркивающие актуальность имеющейся проблемы разграничения полномочий указанных служб федеральным законодательством, подзаконными актами и ведомственными приказами МВД. Автором проведен анализ судебной практики по исследуемой проблеме, высказаны предложения по внесению изменений в федеральное законодательство. Положения работы могут быть использованы в законодательной деятельности государственных органов, правоприменительной деятельности правоохранительных органов, образовательном процессе образовательных организаций, научных исследованиях специалистов по проблемам обеспечения безопасности дорожного движения, совершенствования отраслей российской правовой системы. Новизна работы определяется практической и научной значимостью проблем правоприменительной деятельности правоохранительных органов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а также необходимостью совершенствования правовых основ, регламентирующих полномочия подразделений и служб полиции России.

**Ключевые слова:** безопасность дорожного движения, полномочия полиции, право остановки транспортного средства, общеполлицейские функции, компетенция, инспектор ДПС, противоречие положений законодательства, маршрут патрулирования, общественное место, несение службы

## REGULATORY AND LEGAL FUNCTIONING OF POWERS OF INTERNAL AFFAIRS ON THE EXAMPLE OF THE ACTIVITIES OF ROAD PATROL AND PATROL POST SERVICES OF POLICE

**Fazil N. Zeynalov,**

candidate of legal sciences,

associate professor of the department of organization of the traffic safety inspectorate

Oryol law institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukanova

**Contacts:** str. Ignatova, d.2, Orel, Russia, 302027

**Abstract.** In the article, the author considers the normative legal consolidation of the procedure for the implementation of general police functions by employees of the State Traffic Inspectorate, patrol and post service of the police, including in the field of road safety. The article provides statistical data that emphasize the relevance of the existing problem of delineating the powers of these services by federal legislation, by-laws and departmental orders of the Ministry of Internal Affairs. The author analyzes the judicial practice on the problem under study, and makes suggestions for amendments to the federal legislation. The provisions of the work can be used in the legislative activities of state bodies, law enforcement activities of law enforcement agencies, the educational process of educational organizations, scientific research of specialists on the problems of ensuring road safety, improving the branches of the Russian legal system. The novelty of the work is determined by the practical and scientific significance of the problems of law enforcement activities of law enforcement agencies in the field of road safety, as well as the need to improve the legal framework governing the powers of police units and services in Russia.

**Keywords:** traffic safety, police powers, the right to stop the vehicle, police functions, competence, traffic police inspector, the contradiction of the provisions of the law, the patrol route, public place, police service

**Для цитирования:** Зейналов Ф.Н. Нормативно-правовое закрепление полномочий сотрудников органов внутренних дел на примере деятельности дорожно-патрульной и патрульно-постовой служб полиции. // Современная наука. 2021;(3): 50–59.

За последние десять лет в сфере обеспечения безопасности дорожного движения было достигнуто достаточно большое количество значимых результатов, основными из них можно обозначить сокращение общего количества дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), погибших и раненных в ДТП, снижение уровня социального

риска в указанной сфере общественных отношений [1].

Однако, несмотря на достигнутые успехи при реализации государственной политики по обеспечению безопасности дорожного движения, в деятельности Госавтоинспекции в общем и полномочиях ДПС в частности присутствуют недо-

работки, которые в основном проявляются в несовершенстве нормативно-правового регулирования сферы ответственности Госавтоинспекции.

В существующих реалиях правоприменительной практики необходимо четкое нормативно-правовое разграничение полномочий министерств, ведомств и организаций, которые призваны обеспечить не только безопасность дорожного движения, но и реализацию Госавтоинспекцией таких основных положений ст. 1 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» (далее – ФЗ «О полиции»), как защита жизни, здоровья, прав и свобод граждан Российской Федерации, иностранных граждан, лиц без гражданства, противодействие преступности, охрана общественного порядка и собственности, обеспечение общественной безопасности, предоставление помощи федеральным органам государственной власти, органам государственной власти субъектов Российской Федерации и т.д.

В соответствии со ст. 4 ФЗ «О полиции» полиция является составной частью единой централизованной системы федерального органа исполнительной власти в сфере внутренних дел, первый пункт Положения о Госавтоинспекции наделяет ее компетенцией осуществлять федеральный государственный надзор и осуществлять специальные разрешительные функции в сфере безопасности дорожного движения.

Статья 1 «Назначение полиции» ФЗ «О полиции» [2] определяет, что полиция предназначена для защиты жизни, здоровья, прав и свобод граждан Российской Федерации, иностранных граждан, лиц без гражданства, для противодействия преступности, охраны общественного порядка, собственности и для обеспечения общественной безопасности. В ч. 2 указанной статьи говорится, что полиция незамедлительно окажет помощь каждому, кто нуждается в защите от преступных и других противоправных посягательств. Эти положения непосредственно касаются деятельности сотрудников Госавтоинспекции, однако на заседании круглого стола Координационного совета по организации дорожного движения в 2010 году в г. Ульяновске [3] Александр Сергеевич Дугенец привел ряд комментариев граждан, оставленных на специальном электронном ресурсе при всенародном обсуждении проекта Федерального закона «О полиции». Смысл этих комментариев сводился к тому, что в большинстве своем для граждан факт принадлежности к полиции сотрудников Госавтоинспекции является неочевидным, настолько ими выполняются обо-

собленные задачи и так редко граждане видят их в общественных местах пресекающими правонарушения.

Когда сотрудник полиции не принимает никаких мер к правонарушителям, граждане расценивают это как его недобросовестное отношение к исполнению служебных обязанностей. В настоящее время у общественности присутствует острая потребность видеть в каждом сотруднике полиции многофункционального профессионала, который может в случае возникшей необходимости как пресечь правонарушение, так и задержать лиц, его совершивших.

В соответствии с ФЗ «О полиции» полиция обязана оказывать содействие федеральным органам государственной власти, органам власти субъектов Российской Федерации, местным органам самоуправления, другим госорганам, объединениям, муниципалитетам, а также организациям вне зависимости от того, какой они формы собственности, в защите их прав.

В настоящее время в связи с несовершенством нормативно-правовой базы, регламентирующей деятельность Госавтоинспекции по обеспечению общественной безопасности, охране правопорядка и противодействию преступности, создаются условия, в которых в недостаточной степени с юридической точки зрения обеспечивается реализация возможности ее самой многочисленной службы – ДПС.

Полагаем, в качестве обоснования необходимости должного правового закрепления полномочий сотрудников Госавтоинспекции при осуществлении ими общеполицейских функций следует привести сведения о результатах работы подразделений ДПС ГИБДД по обеспечению правопорядка на улицах и в иных общественных местах, содержащиеся в обобщаемой ФКУ «ГИАЦ МВД России» форме отчетности «19-ЕД» (книга 31).

Объективно отмечается, что за период с 2017 по 2020 год на фоне сокращения фактического ежесуточного выставления сотрудников ДПС вследствие проведенных организационно-штатных мероприятий на 19,8% и необходимости безусловного выполнения поставленной Президентом Российской Федерации задачи по снижению смертности в результате дорожно-транспортных происшествий средняя нагрузка на одного сотрудника ДПС по количеству раскрытых престу-

плений, совершенных в общественных местах, составила 4,3 единицы.

Стоит отметить, что всего в 2020 году при ежесуточном выставлении 15892 сотрудников ДПС было раскрыто 69358 таких преступлений.

Для сравнения приведем патрульно-постовую службу полиции, первостепенная задача которой – обеспечение правопорядка на улицах, объектах транспорта и в других общественных местах, где при сокращении в указанном периоде фактического ежесуточного выставления сотрудников на 11,8% средняя нагрузка по аналогичному показателю составила только 1,4 единицы. В 2020 году при ежесуточном выставлении 21597 сотрудников ППСП было раскрыто 31066 преступлений, совершенных в общественных местах.

Приведенные выше цифры свидетельствуют о том, что дорожно-патрульная служба Госавтоинспекции ввиду своего количества и мобильности является едва ли не основными силами и средствами полиции в целом и Госавтоинспекции в частности при реализации общеполицейских функций и ключевых направлений ее деятельности, включая профилактическую работу, исполнение административного законодательства, контроль за техническим состоянием транспортных средств, контроль за соблюдением собственниками правил регистрации, водителями – соблюдение правил по допуску к управлению транспортными средствами, надзор за содержанием хозяйствующими субъектами автомобильных дорог и улиц, реализация в рамках оперативно-профилактических мероприятий пропаганды безопасности дорожного движения, взаимодействие с правоохранительными органами и т.д.

Отметим, что при осуществлении обозначенного выше спектра направлений деятельности Госавтоинспекции перед сотрудниками ДПС длительное время находились в приоритете задачи обеспечения безопасности дорожного движения, ввиду чего происходило дистанцирование от реализации сферы общеполицейских задач.

Принимая во внимание контекст исследуемой проблемы – реализацию подразделениями ДПС таких общеполицейских функций, как охрана и обеспечение общественного порядка, предупреждение и пресечение преступлений и правонарушений, необходимо отметить, что недостаточная правовая регламентация работы Госавтоинспекции, а иногда и прямые противоречия в нормативной правовой базе в этой области общественных отношений могут ощутимо повлиять на состояние оперативной обстановки в зонах обслуживания

территориальных органов внутренних дел и на результаты реализации полицейских задач по обеспечению соответствующего контроля.

Кроме того, в связи с достаточно большим объемом мероприятий в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, реализуемых подразделениями ДПС, в организации работы ДПС сформировались присущие Госавтоинспекции проблемы организационно-управленческого характера. Эти проблемы связаны прежде всего с ее особым статусом и находят выражение в том, что начальник ГУОБДД МВД России, являясь также главным государственным инспектором безопасности дорожного движения Российской Федерации, имеет обособленный спектр компетенций и параллельно осуществляет прямое руководство всей системой служб и подразделений Госавтоинспекции. В таком механизме управления большинство организационно-управленческих решений относительно ДПС Госавтоинспекции принимаются только ее руководителем.

К примеру, порядок утверждения дислокации постов и маршрутов патрулирования отдельного подразделения ДПС Госавтоинспекции в системе территориального органа полиции на уровне региона предполагает сначала утверждение в обход руководства территориального органа начальником органа управления Госавтоинспекции и только после этого включается в единую дислокацию для того, чтобы обеспечить охрану правопорядка.

Схожий порядок прослеживается при организации и формировании карточек постов и маршрутов патрулирования нарядов ДПС, при этом, как правило, обязанности последних, цели и задачи, содержащиеся в данных документах, в основном ограничиваются осуществлением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Как отмечалось выше, дистанцирование Госавтоинспекции от сферы общеполицейских задач может происходить и в случаях, когда имеется объективная необходимость комплексного задействования всех полицейских служб и подразделений в эффективном решении стоящих перед территориальными органами МВД России задач по охране правопорядка и обеспечению безопасности.

Действующее Наставление об организации комплексного использования сил и средств ОВД России по обеспечению правопорядка на улицах и в иных общественных местах предусматривает использование всех имеющихся в распоряжении территориального органа сил и средств, в том

числе Госавтоинспекции, а также организацию их работы в соответствии с планом. Итогом выполнения рекомендаций, содержащихся в данном Наставлении, является существующая в любом территориальном органе МВД России районного уровня комплексная система охраны общественного порядка, ключевые параметры которой содержатся в плане единой дислокации [4].

Статус Госавтоинспекции, определенный Президентом РФ в Указе Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», предполагает, что эта комплексная система в структуре полиции призвана решать задачи в сфере обеспечения безопасности дорожного движения наряду с общеполицейскими задачами, но наличие обозначенных нами организационных проблем приводит к сложностям их реализации.

Отметим, что для полиции как основного органа системы подразделений Министерства внутренних дел Российской Федерации правоохранительная функция, несомненно, является ключевой. Права и обязанности полиции в большинстве своем носят публичный характер, а весь спектр полицейских компетенций осуществляется исходя из правоохранительного предназначения полиции.

Сотрудники ДПС, неся наружную службу по охране порядка в общественных местах, реализуют важную, отраженную в ч. 2 ст. 1 ФЗ «О полиции» социальную роль – без промедления приходят на помощь всем, кому нужна помощь в защите от преступных и других противоправных посягательств. Именно поэтому происходит включение сотрудников ДПС Госавтоинспекции в общую систему дислокации комплексных сил. Инспектор ДПС, находясь на патрульном транспорте, может в случае осложнения оперативной обстановки обеспечить как заградительные, так и поисковые задачи, оперативно прибыть к месту заслона или выполнить необходимые мероприятия в так называемой зоне поиска.

Из-за того, что присоединение маршрутов патрулирования ДПС Госавтоинспекции в систему дислокации комплексных сил реализуется формально, наблюдается снижение правоохранительного потенциала подразделений органов внутренних дел, ввиду того что контекст плана единой дислокации, по сути, является логически выверенным и аналитически обусловленным набором заранее обдуманных последовательностей действий, при помощи которых полиция способ-

на продуктивно решать задачи по охране порядка в повседневном режиме и при особых условиях несения службы.

Полагаем, в целях полноценного задействования подразделений полиции, несущих службу на определенной территории по охране правопорядка и обеспечению безопасности, экипажи ДПС Госавтоинспекции в зоне ответственности маршрута патрулирования, помимо решения задач по обеспечению безопасного дорожного движения, обязаны принимать участие в профилактике и пресечении уголовных преступлений и административных правонарушений.

Реальное включение сотрудников ДПС Госавтоинспекции в единую дислокацию с учетом выполнения ими функции обеспечения безопасности дорожного движения позволит территориальным органам внутренних дел комплексным образом осуществлять обеспечение правопорядка на улицах, предупреждать и пресекать административные правонарушения и преступления, выявлять и задерживать преступников и лиц, которые скрываются от суда и следствия, оказывать содействие оперативно-разыскным подразделениям полиции.

Анализ статистических сведений состояния преступности на сайте МВД России [5] с января 2012 года по август 2018 года позволяет прийти к выводу, что на всем исследуемом временном отрезке увеличивался ежегодный прирост хищений имущества, совершенных в общественных местах.

Так, например, статистика преступлений, которые были совершены в общественных местах с 2012 по 2017 год, говорит об увеличении с 714031 до 738012 преступлений, их удельный вес за пять лет свидетельствует о росте с 31% до практически 36%.

Наблюдается рост количества преступлений, которые были совершены на трассах и дорогах вне населенных пунктов, цифра увеличилась почти в два раза и к декабрю 2017 года составила 27650 преступлений против 15480 в 2012 году. В декабре 2016 года этот показатель составлял 28840 преступлений. Статистика преступлений, совершенных на трассах и дорогах вне населенных пунктов за январь-август 2018 года, демонстрирует неутешительные показатели, их количество уже составляет 17018.

Очевидно, что дальнейшее совершенствование ДПС и ее деятельности должно основываться на совершенствовании ее вовлеченности в деятельность других подразделений полиции по обе-

спечению безопасности и охране правопорядка, естественно, не в ущерб решению задач по обеспечению безопасности дорожного движения.

Принимая во внимание характер и особенности несения службы ДПС Госавтоинспекции и ППС полиции, необходимо сближение их компетенций.

В настоящее время складывается ситуация, когда, следуя нормам ведомственных нормативных правовых актов, сотрудники обязаны осуществлять мероприятия, но в соответствии с несовершенной формулировкой, содержащейся в федеральном законодательстве, они не имеют права выполнять такие мероприятия, если не преследуются цели обеспечения безопасности дорожного движения.

Такое положение вещей снижает правоохранительный потенциал полиции в целом, так как одно из самых многочисленных ее подразделений федеральным законодательством не наделено механизмом решения задач по охране и обеспечению общественного порядка.

Одним из ведомственных документов, организующих деятельность ДПС, является Наставление по организации деятельности дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России, в пункте 6.11 которого оговаривается участие инспекторского состава ДПС в реализации общеполлицейских задач по обеспечению правопорядка и общественной безопасности, однако, по нашему мнению, конкретика указанный нормативный правовой акт по данному вопросу не содержит.

Пункт 3 ст. 12 ФЗ «О полиции» закрепляет положение о том, что порядок выполнения возложенных на полицию обязанностей, если он не является предметом регулирования федеральных законов, нормативных правовых актов Президента Российской Федерации или нормативных правовых актов Правительства Российской Федерации, определяется федеральным органом исполнительной власти в сфере внутренних дел, а именно ведомственными нормативными актами МВД России.

Детальную проработку реализации сотрудниками ДПС при несении службы на маршруте патрулирования общеполлицейской функции по остановке транспортного средства эта компетенция получила в п. 84 Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований зако-

нодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения (далее – Административный регламент) [6].

Так, обратившись к п. 84 Административного регламента, можно выяснить, что основанием для предъявления водителю сотрудником ДПС требования об остановке транспортного средства, не связанного с выполнением инспектором обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения, являются:

- наличие ориентировки, информации дежурного, иных нарядов, водителей, пешеходов, пассажиров, зафиксированные визуально обстоятельства, которые свидетельствуют о причастности участников дорожного движения к совершению административного правонарушения или преступления;

- имеющаяся ориентировка, сведения розыскных и оперативно-справочных учетов ОВД, сведения дежурного, других нарядов, участников дорожного движения об использовании автомобиля в противоправных целях или оснований полагать, что он находится в розыске;

- обязательность опроса очевидцев административного правонарушения или преступления;

- необходимость привлечения водителя и пассажира в качестве понятого;

- необходимость использования автомобиля в случае возникновения обстоятельств, описанных в п. 37 ч. 1 ст. 13 ФЗ «О полиции»;

- необходимость привлечения участников дорожного движения для оказания помощи другим гражданам или сотрудникам полиции;

- проверка документов на право пользования автомобилем, документов на автомобиль и перевозимые грузы;

- проверка документов, удостоверяющих личность участников дорожного движения, если есть сведения, обосновывающие подозрения в их отношении в совершении преступления или полагать, что они находятся в розыске, либо если имеется повод к возбуждению в отношении этих граждан дела об административном правонарушении, а равно если имеются основания для их задержания в случаях, предусмотренных федеральным законом.

Кроме того, п. 16.12. раздела 3 Типового положения о строевом подразделении ДПС ГИБДД территориального органа МВД России [7] к одной из основных функций строевого подразделения ДПС ГИБДД в интересующем нас контексте относит участие в пределах компетенции в обеспечении правопорядка и общественной безопас-

ности в закрепленных зонах ответственности (маршрутах патрулирования).

Принимая во внимание основы теории права и порядка реализации механизмов правовых институтов путем построения и конкретизации правовых основ по иерархии от правовых актов высшей юридической силы к подзаконным и ведомственным нормативным правовым актам, естественен тезис, что правовые акты, расположенные по иерархии ниже, не должны противоречить правовым актам высшей юридической силы, однако следует остановиться на том, что правоприменители – в нашем случае Министерство внутренних дел Российской Федерации – должны не только следовать положениям федерального законодательства, но и в соответствии с пп. 6 п. 11 раздела 2 Положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации [8] заниматься обобщением практики правоприменения законодательства РФ, проведением анализа осуществления государственной политики в сфере внутренних дел, а также анализа оперативной обстановки.

В связи с этим необходимо обобщение практики правоприменения законодательства в этой сфере и проведение анализа оперативной обстановки в плане реализации сотрудниками Госавтоинспекции положений ФЗ «О полиции», касающихся права остановки транспортного средства, не только в целях обеспечения безопасности дорожного движения, но в целях реализации общеполицейских функций по обеспечению безопасности, охране правопорядка, борьбе с преступностью.

В этом контексте, полагаем, следует согласиться с точкой зрения С.В. Бабина [11], который считает ошибочным мнение о допустимости разграничения компетенций ДПС Госавтоинспекции и ППС по принципу приоритета основных задач по обеспечению безопасности дорожного движения и, соответственно, охраны правопорядка. С.В. Бабин небезосновательно утверждает, что Госавтоинспекция испытывает необходимость в более полном участии других подразделений полиции в осуществлении профилактики и пресечении правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и результативность работы ОВД по обеспечению правопорядка в общественных местах будет в значительной степени выше при участии в ней нарядов ДПС на постоянной основе.

Складывающаяся оперативная обстановка, объективная необходимость, избранный руковод-

ством государства курс на оптимизацию штатной численности сотрудников МВД, запрос территориальных органов на использование мобильности и боеспособности подразделений ДПС Госавтоинспекции, а также анализ содержания ведомственных нормативных правовых актов показывает, что без подразделений ДПС, наделенных более широкими правами для возможности реализации общеполицейских функций, ситуацию с совершенствованием охраны общественного порядка и обеспечением общественной безопасности изменить к лучшему будет проблематично.

Стоит отметить, что это не подразумевает возложение на подразделения ДПС прямых обязанностей ППС, но все же, полагаем, что деятельность ДПС не должна быть лишена так называемой «универсальности», по крайней мере, она обязана в полном объеме соответствовать предъявляемым требованиям общества на современном этапе развития общественных отношений к осуществлению полицией своей социальной функции, содержащейся в ст. 1 ФЗ «О полиции». Что касается патрульно-постовой службы, то она, в свою очередь, являясь существенной полицейской силой, должна также приобрести большую значимость в вопросе обеспечения безопасности дорожного движения.

Ввиду сложившегося правового регулирования рассматриваемой сферы общественных отношений государственный федеральный надзор в области безопасности дорожного движения носит самостоятельный характер деятельности таких подразделений полиции, как участковые уполномоченные полиции и ДПС, порядок осуществления которого содержится в соответствующем Положении [10], а сущность которого раскрывается через рассмотрение Положения о ГИБДД МВД России (далее – Положение) [11]. Положением определено, что Госавтоинспекция осуществляет государственный федеральный надзор и разрешительные функции в сфере безопасности дорожного движения, обеспечивает соблюдение субъектами исследуемых общественных отношений законодательства Российской Федерации, других нормативных правовых актов, стандартов, правил, технических норм; в целях защиты прав граждан, их законных интересов, охраны жизни, здоровья и их имущества, а также интересов государства и общества осуществляются мероприятия по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий.

Как полагают подавляющее большинство ученых-административистов [12], надзор в области безопасности дорожного движения является неотъемлемой частью административного надзора, осуществляемого полицией, и представляет собой непростой организационно-правовой феномен. Он несет в себе правоохранительную функцию и является одновременно одним из существующих способов обеспечения общественной безопасности и охраны общественного порядка.

Из сказанного выше следует резюмировать, что, предупреждая ДТП и снижая тяжесть их последствий, полиция достигает стоящие перед ней цели по охране жизни, здоровья и имущества граждан, защите их прав и законных интересов, защите интересов общества и государства. Реализация Госавтоинспекцией распорядительно-регулирующих, контрольно-надзорных и других полномочий фактически является способом обеспечения общественной безопасности и охраны общественного порядка. Более того, Госавтоинспекцией также выявляются и ликвидируются различного характера угрозы, реализуются защитные полицейские функции, в основном через применение мер административного пресечения.

При этом, полагаем, что для еще более эффективного задействования сотрудников ДПС в осуществлении полномочий полиции, связанных с охраной правопорядка и обеспечением общественной безопасности, помимо осуществления надзорных мероприятий и обеспечения безопасности дорожного движения, Госавтоинспекция должна принимать непосредственное участие не только в пресечении правонарушений, посягающих на правопорядок и общественную безопасность, но и в их профилактике.

В настоящее время только часть таких функциональных обязанностей присутствует в Положении, утвержденном Указом Президента РФ от 15 июня 1998 года № 711. Они применяются в деятельности ДПС, но предполагают только участие Госавтоинспекции в обеспечении общественной безопасности и охране общественного порядка. Отличие разительно, полагаем, именно в связи с этим граждане наблюдают сотрудников ДПС вне автомобильных дорог разве что на массовых мероприятиях, где они за исключением своего привычного функционала реализуют мероприятия, направленные на обеспечение общественной безопасности и осуществление анти-террористической деятельности.

К тому же, как сказано в ч. 3 ст. 28 ФЗ «О полиции», любой сотрудник полиции независимо от

замещаемой должности, места нахождения и времени суток при выполнении обязанностей, указанных в ч. 2 ст. 27 ФЗ «О полиции», имеет право использовать в случаях, не терпящих отлагательства, транспортные средства, принадлежащие государственным и муниципальным органам, общественным объединениям и организациям, а в исключительных случаях – транспортные средства, принадлежащие гражданам.

Фактически использовать транспортное средство имеет право любой сотрудник полиции, но право остановки возникает только в том случае, если это необходимо для выполнения возложенных на полицию обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения.

В соответствии с п. 1 Положения о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденного Указом Президента РФ № 711, федеральный государственный надзор и специальные разрешительные функции в сфере общественных отношений по обеспечению безопасности дорожного движения осуществляются Государственной инспекцией безопасности дорожного движения. Кроме того, согласно п. 3 Положения о федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения [13] должностными лицами МВД России, уполномоченными осуществлять федеральный надзор в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, являются сотрудники Госавтоинспекции, старшие участковые уполномоченные полиции, участковые уполномоченные полиции.

То есть, за исключением сотрудников Госавтоинспекции и участковых уполномоченных полиции, наделенных п. 9 ст. 23.3 КоАП РФ обязанностью рассматривать дела об административных правонарушениях, предусмотренных рядом статей главы 12 КоАП РФ, ни один из сотрудников полиции фактически не имеет права остановки транспортных средств, так как действия его не будут продиктованы необходимостью выполнения возложенных на полицию обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения и осуществлению федерального надзора в этой сфере общественных отношений.

Складывающаяся практика правоприменения и реализации полномочий и общеполлицейских функций сотрудниками Госавтоинспекции говорит о том, что при реализации ими полномочий федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения законодательства у них возникает необходимость

остановки транспортных средств, в том числе и для выполнения общеполицейских задач по охране общественного порядка.

Осуществление нарядами полиции мероприятий по охране общественного порядка, в сущности, является надзорной деятельностью, при реализации которой сотрудниками обеспечивается контроль за соблюдением гражданами законодательства, профилактика правонарушений, содействие физическим лицам и организациям в реализации их прав, обязанностей и законных интересов, немедленное реагирование на правонарушения.

Ведомственные нормативные правовые акты, несмотря на отсутствие согласованности друг с другом, содержат обязанности ДПС по охране общественного порядка, а патрульно-постовой службы – по обеспечению безопасности дорожного движения. Однако содержащиеся в них нормы при противоречии подзаконным актам высшей юридической силы являются ничтожными и не обеспеченными действенным механизмом их реализации.

Так, к примеру, п. 218.2 Устава Патрульно-постовой службы полиции, утвержденного приказом МВД РФ от 29.01.2008 № 80 [14], в обязанность этой службы вменяет в установленном порядке пресекать факты управления транспортными средствами лицами, находящимися в состоянии опьянения, или лицами, не достигшими возраста, дающего право на управление транспортным средством. Здесь следует указать на то, что пресечь такие факты возможно только путем остановки транспортного средства, однако разграничение полномочий по осуществлению федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения в соответствии с содержащимся в Положении о федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения, утвержденным постановлением Правительства РФ № 716, исчерпывающем перечне субъектов [15] исключает из сферы обеспечения безопасности дорожного движения патрульно-постовую службу и не дает ей права на осуществление федерального надзора в области безопасности дорожного движения и, соответственно, остановку транспортного средства.

Проведенный анализ судебной практики за последние годы свидетельствует о том, что у водителей транспортных средств, опирающихся на требования общих положений Правил дорожного движения Российской Федерации, в которых дается определение понятия «регулирущик»,

возникают вопросы, в каком порядке лица наделяются полномочиями регулировщика, какую экипировку должен иметь сотрудник полиции, чтобы являться регулировщиком, имеют ли право сотрудники полиции останавливать транспортное средство, если эта остановка не связана с выполнением возложенных на полицию обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения.

Так, например, одним из пунктов жалобы гражданина Б., рассмотренной Заместителем председателя Московского городского суда Базьковой Е.М. на вступившие в законную силу постановление мирового судьи судебного участка № 110 района Богородское г. Москвы от 27 ноября 2015 года и решение судьи Преображенского районного суда города Москвы от 22 января 2016 года по делу об административном правонарушении Б., было указание на отсутствие законных оснований и полномочий для остановки его транспортного средства сотрудниками полиции патрульно-постовой службы ОМВД Богородское г. Москвы [16]. Данный факт указывался как одно из обстоятельств незаконности вынесенного в отношении Б. решения, но судья, рассмотрев в сумме все доказательства, отказала в удовлетворении жалобы.

Стоит отметить, что во всех проанализированных решениях суда, связанных с оспариванием первичных решений, судьи ссылаются на то, что полномочия по обеспечению безопасности дорожного движения сотрудники Госавтоинспекции осуществляют в соответствии с указом Президента РФ № 711, в приведенном решении судей этот подзаконный акт не упоминается видимо потому, что на ППС эти полномочия ничем не возложены, за исключением Приказа МВД № 80.

Вторым судебным решением, заслуживающим внимания в контексте рассматриваемой проблемы, является постановление заместителя председателя Московского городского суда Базьковой Е.М., вынесенное ею после рассмотрения жалобы гражданина О. на вступившие в законную силу постановление мирового судьи судебного участка № 339 района Восточное Дегунино г. Москвы от 6 мая 2015 года и решение судьи Тимирязевского районного суда г. Москвы от 10 июля 2015 года по делу об административном правонарушении [17]. В своей жалобе гражданин О. отмечал, что сотрудники ППС не имели права останавливать его транспортное средство и проверять документы, так как не являются должностными лицами ГИБДД. В своем Постановле-

нии судья указал на то, что довод жалобы о том, что сотрудники полиции ОР ППС П ОМВД России по району Восточное Дегунино г. Москвы не имели права останавливать автомобиль под управлением О. и проверять его документы, так как они не являются должностными лицами ГИБДД, не обоснован. В соответствии с пп. 1, 2, 20 ч. 1 ст. 13 ФЗ «О полиции» сотрудники полиции вправе требовать от граждан прекращения противоправных действий; проверять документы, удостоверяющие личность граждан, если имеется повод к возбуждению в отношении этих граждан дела об административном правонарушении; останавливать транспортные средства, если это необходимо для выполнения возложенных на полицию обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения, проверять документы на право пользования и управления ими, документы на транспортные средства и перевозимые грузы, наличие страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства, а также осуществлять иные действия, предусмотренные законом.

По нашему мнению, доводы суда на данное обстоятельство, приведенные в жалобе гражданином О., не столь убедительны, так как полномочия, указанные судьей в соответствии с ФЗ «О полиции» возлагаются на полицию в общем и Госавтоинспекцию в частности положениями Указа Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» и Постановления Правительства РФ от 19.08.2013 № 716 и о патрульно-постовой службе полиции там не сказано ни слова.

Принимая во внимание проведенный анализ судебной практики, касающийся оспаривания гражданами права остановки транспортного средства сотрудниками полиции в общеполлицейских целях, стоит отметить, что в отношении сотрудников Госавтоинспекции, осуществляющих остановку транспортных средств, жалоб из-за незаконной остановки не поступает. Возможно из-за того, что они осуществляют остановку только в целях обеспечения безопасности дорожного движения, минуя выполнение общеполлицейских целей.

Показательна в данном случае судебная практика в отношении осуществления полномочий сотрудниками ППС полиции, которые, выполняя требования приказа МВД № 80, хоть и осуществляют такую остановку в целях обеспечения безопасности дорожного движения, но

не наделены федеральным законодательством обязанностями по обеспечению безопасности дорожного движения. Кроме того, в глазах граждан сотрудники ППС полиции обязаны осуществлять охрану общественного порядка и обеспечения безопасности. Это вызывает у граждан неприятие осуществления остановки их транспортного средства в общеполлицейских целях, так как ФЗ «О полиции» предусматривает такую остановку, только если она связана с исполнением полицией обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения.

В то же время у всех полицейских вне зависимости от того, какую должность они замещают, в каком месте и в какое время находятся при исполнении должностных обязанностей, остановка транспортного средства должна быть предусмотрена в целях обеспечения исполнения положений ч. 3 ст. 28 «Основные права сотрудника полиции» ФЗ «О полиции», так как остановка транспортного средства, принадлежащего организациям, общественным объединениям, государственным и муниципальным органам, может потребоваться для использования его в случае, не терпящем отлагательства, а в исключительных случаях транспортные средства граждан могут использоваться полицейским в целях пресечения преступления, преследования лица, совершившего преступление или подозреваемого в его совершении, для доставки в больницу граждан, которым необходима неотложная медицинская помощь, для буксировки с места ДТП поврежденных автомобилей, для прибытия сотрудника полиции к месту преступления, происшествия или правонарушения.

В этой связи стоит согласиться с мнением Б.В. Россинского [18] о том, что следует на законодательном уровне прекратить практику ограничения прав сотрудника ДПС на остановку транспортного средства при несении службы и реализацию этого устаревшего и не иначе как искаженного по своей правовой сущности метода обеспечения гражданских прав в нормативных правовых актах МВД России. В своей статье он также отмечает, что действующие ограничения существенно снижают возможности ДПС не только при реализации ее полномочий по осуществлению государственного федерального надзора в исследуемой сфере общественных отношений, но и в противодействии преступности.

Внесение изменений в п. 20 ч. 1 ст. 13 ФЗ «О полиции», исключение из формулировки права остановки транспортного средства слов «если это необходимо для выполнения возложенных на

полицию обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения» положительно скажется на правоприменительной практике сотрудников полиции в общем и деятельности сотрудников Госавтоинспекции в частности, в случае приведения подзаконных актов и нормативных правовых актов федеральных органов внутренних дел в соответствие с указанными выше изменениями, законодательно закрепит права на использование транспортных средств участниками дорожного движения сотрудниками полиции в случаях, не терпящих отлагательств, права осуществлять остановку транспортных средств в целях предупреждения уголовных преступлений и пресечения административных правонарушений.

### Литература:

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 08.01.2018 № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы» // Режим доступа: URL: <http://static.government.ru/media/files/g6BXGgDI4fCEiD4xDdJUwIxludPATBC12.pdf> (дата обращения: 30.03.2021).
2. Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» (ред. от 3 августа 2018 г.) // СПС Консультант Плюс.
3. Дугенец А.С. Основные направления совершенствования работы по обеспечению безопасности дорожного движения // Система обеспечения безопасности дорожного движения: проблемы реализации и пути совершенствования: материалы «Круглого стола». – Ульяновск: ИПК Ульяновский дом печати, 2011.
4. Бабин С.В. Направления совершенствования деятельности ДПС ГИБДД МВД России в сфере охраны и обеспечения общественного порядка // Вестник Сибирского юридического института МВД России № 2 (27), 2017 г. С 94.
5. Материалы официального интернет-сайта МВД России. «Состояние преступности» // Режим доступа: URL: <https://мвд.рф/reports> (дата обращения: 30.03.2021).
6. Приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» // СПС Консультант Плюс.
7. Приказ МВД № 559 от 28 августа 2018 г. «О некоторых организационных вопросах деятельности строевых подразделений дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» // СПС Консультант Плюс.
8. Указ Президента РФ от 21.12.2016 № 699 (ред. от 18.07.2018) «Об утверждении Положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации и Типового положения о территориальном органе Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъекту Российской Федерации» // СПС Консультант Плюс.
9. Бабин С.В. Направления совершенствования деятельности дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России в сфере охраны и обеспечения общественного порядка // Вестник Сибирского юридического института МВД России, № 2 (27) 2017 г. С. 94.
10. Постановление Правительства Российской Федерации от 19 августа 2013 г. № 716 «О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения» // СПС Консультант Плюс.
11. Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (ред. от 5 декабря 2017 г.) // СПС Консультант Плюс.
12. Аврутин Ю.Е. К вопросу об административно-правовом режиме обеспечения общественного порядка // Административное право и процесс. 2013. № 7.
13. Постановление Правительства РФ от 19.08.2013 № 716 (ред. от 17.02.2018) «О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения») (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.06.2018) // СПС Консультант Плюс.
14. Устав Патрульно-постовой службы полиции, утвержденного приказом МВД РФ от 29.01.2008 № 80 «Вопросы организации деятельности строевых подразделений патрульно-постовой службы полиции» // СПС Консультант Плюс.
15. Постановление Правительства РФ от 19.08.2013 № 716 (ред. от 17.02.2018) «О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения») (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.06.2018) // СПС Консультант Плюс.
16. Постановление Московского городского суда от 25 июля 2016 г. № 4а-3121/16 // СПС Консультант Плюс.
17. Постановление Московского городского суда, от 16 ноября 2015 г. № 4а-4339/15 // СПС Консультант Плюс.
18. Российский Б.В. Вновь о нерешаемой проблеме – расширении полномочий дорожно-патрульной службы ГИБДД по применению административно-предупредительных мер // Полицейское право. 2005, № 2.

## О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ МВД РОССИИ ПО ПРОФИЛАКТИКЕ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА: СОСТОЯНИЕ, РЕЗУЛЬТАТЫ, ПЕРСПЕКТИВЫ

**Оксана Александровна Коновалова,**  
преподаватель кафедры административного права  
и административной деятельности ОВД  
Уральского юридического института МВД России  
**Контакты:** ул. Корепина, д. 66, Екатеринбург, Россия, 650057  
**E-mail:** konovalova516@mail.ru  
**Тел.** +7(922) 028-6773

**Аннотация.** В статье рассматривается деятельность Госавтоинспекции по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в период с 2004 года по настоящее время, анализируются ее результаты и направления, особенности развития и перспективы. Приводятся примеры конкретных мероприятий, способствующих предупреждению рисков дорожно-транспортных происшествий с участием детей.

**Ключевые слова:** безопасность дорожного движения, Госавтоинспекция, профилактика, детский дорожно-транспортный травматизм

## ABOUT THE ACTIVITIES OF THE STATE TRAFFIC INSPECTORATE OF THE RUSSIAN FEDERATION FOR THE PREVENTION OF CHILDREN'S ROAD TRAFFIC INJURIES: STATUS, RESULTS, PROSPECTS

**Oksana A. Konovalova,**  
teacher of the Department of administrative law  
and administrative activity of the department of internal affairs  
Ural law institute of the Ministry of internal affairs of Russia  
**Contacts:** ul. Korepina, d. 66, Yekaterinburg, Russia, 650057

**Abstract.** The article examines the activities of the State Traffic Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia for the prevention of children's road traffic injuries from 2004 to the present, analyzes its results and directions, features of development and prospects. Examples of specific measures that contribute to the prevention of risks of road accidents involving children are given.

**Keywords:** road safety, State Traffic Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia, prevention, children's road traffic injuries

**Для цитирования:** Коновалова О.А. О деятельности Госавтоинспекции МВД России по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма: состояние, результаты, перспективы. // Современная наука. 2021;(3): 60–64.

В апреле 2021 года Президент Российской Федерации В.В. Путин, обращаясь с посланием к Федеральному Собранию, подчеркнул, что сохранение народа России есть высший национальный приоритет.

Положения о демографическом развитии, защите семьи и детства, обозначенные в обновленной Конституции Российской Федерации, должны получить свое практическое воплощение в работе всех уровней власти [1].

Сохранение жизни и здоровья детей, обеспечение их безопасности в дорожно-транспортной инфраструктуре является важным элементом сохранения народа России и демографического развития страны. По данным Федеральной службы государственной статистики, на первом месте по количеству умерших детей в возрасте от 0 до 17 лет от внешних причин находится смертность в резуль-

тате дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) [2].

В России пик автомобилизации приходится на начало 2000 годов, когда наблюдается стремительный рост личного автопарка зарубежного производства, практически каждая семья получает возможность приобрести автомобиль, и рост числа погибших и раненых на дорогах страны. Переломный момент зафиксирован в 2004 году, когда на дорогах страны в результате ДТП погибло 34,5 тыс. человек трудоспособного возраста (26-40 лет).

С 2005 года Правительством Российской Федерации принимаются всевозможные меры для стабилизации ситуации с гибелью людей в ДТП. Результатом этой работы явилось принятие федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» (далее – Программа), где заинтересованным органам ис-

полнительной власти субъектов Российской Федерации и органам местного самоуправления было рекомендовано принять участие в финансировании мероприятий Программы за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации, местных бюджетов и внебюджетных источников [3].

Особое внимание в Программе было уделено вопросам детского дорожно-транспортного травматизма, который является составной частью общей проблемы дорожно-транспортного травматизма и дорожной безопасности, в частности, его профилактики.

Под профилактикой детского дорожно-транспортного травматизма следует понимать целенаправленную деятельность по своевременному выявлению, предупреждению и устранению причин и условий, способствующих дорожно-транспортным происшествиям, в которых погибают и получают травмы дети и подростки [4].

По данным Госавтоинспекции Российской Федерации, в 2004 году, не достигнув возраста 16 лет, в результате дорожно-транспортных происшествий погибло 1 405 детей и 24 693 ребенка получили травмы различной степени тяжести. Следует отметить, что 57% от общего количества пострадавших детей, травмированных в качестве пассажиров транспортных средств, находились в сопровождении родителей или иных взрослых родственников. Данная тенденция сохраняется и до настоящего времени, но благодаря введению в 2007 году обязательного использования детских удерживающих устройств при перевозках детей до 12 лет общее количество детей-пассажиров, пострадавших в результате ДТП, по итогам 2020 года снизилось. Этому способствовали и меры по ужесточению штрафных санкций в отношении водителей, перевозящих детей без применения пассивных средств безопасности.

На Госавтоинспекцию в этот период были возложены сложные задачи по организации и контролю за реализацией мероприятий, предусмотренных Программой, необходимо было активизировать деятельность органов местного самоуправления и исполнительной власти субъектов Российской Федерации в этом направлении, применяя как методы убеждения, так и принуждения. Камнем преткновения явились стереотипы, сложившиеся в обществе за долгие годы существования Госавтоинспекции,

по отношению к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. Добиться понимания того, что безопасность на дороге – общая забота, а не только представителей Госавтоинспекции, требовало особых усилий и значительных временных затрат.

По данным официальной статистики, ежегодно до 2012 года уровень детского дорожно-транспортного травматизма (далее – ДДТТ) планомерно снижался на 7%, но по итогам 2012 года, в сравнении с 2011 годом, был зафиксирован рост основных показателей аварийности, в том числе детской, на 2%. Необходимо было констатировать тот факт, что основная цель Программы – снижение травматизма на дорогах страны в 1,5 раза по сравнению с 2004 годом – не была достигнута. Соответственно, Постановлением Правительства РФ от 3 октября 2013 г. № 864 "О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах" [5] утверждена новая Программа, а в январе 2018 года, во исполнение поручений Президента Российской Федерации от 11 апреля 2016 года, разработана и утверждена Стратегия безопасности дорожного движения на 2018-2024 годы (далее – Стратегия), которая в настоящее время является основой для формирования и реализации государственной политики в области безопасности дорожного движения на федеральном, региональном, муниципальном и межотраслевом уровнях.

Основными задачами по реализации мероприятий Стратегии являются разработка и реализация специальных, в том числе образовательных, программ для населения с целью формирования стереотипов безопасного поведения на дорогах, осуществление комплекса мер по обеспечению безопасности детей в ходе их участия в дорожном движении. К числу угроз в области безопасности дорожного движения отнесено недостаточное внимание к причинам ДДТТ [6].

Деятельность Госавтоинспекции по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в этот период строится на основании приказа МВД России от 2 декабря 2003 года № 930 [7] и ориентируется в основном на разъяснительную работу с несовершеннолетними в образовательных организациях: проведение бесед, лекций, соревнований, викторин на знание правил дорожного движения.

Сохраняется практика советского периода в истории нашей страны по организации данной работы, в том числе и строевых подразделений дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции, сотрудники которых, пресекая правонарушения в области дорожного движения, допускаемые несовершеннолетними, не достигшими возраста привлечения к административной ответственности, составляли карточки учета нарушения ПДД и передавали их в подразделение пропаганды безопасности дорожного движения Госавтоинспекции для проведения индивидуальной профилактической работы с правонарушителями. В зависимости от сложившейся практики в регионах, данная деятельность варьировалась от сообщения персональных данных правонарушителей в школу с рекомендациями о проведении там разъяснительной работы до создания на базе учреждений дополнительного образования детей образовательных курсов для несовершеннолетних правонарушителей по Правилам дорожного движения. Группы детей, сдавших зачет по результатам обучения, выходили с инспектором по пропаганде Госавтоинспекции в рейды к школам и проводили со своими сверстниками-правонарушителями разъяснительную работу по недопустимости нарушений правил дорожного движения (Свердловская область).

Продолжая данную деятельность, сотрудники Госавтоинспекции искали и меры административного воздействия на несовершеннолетних правонарушителей, не достигших возраста 16 лет, и с 2008 года постепенно стали вводить в практику привлечение родителей тех несовершеннолетних, которые допустили неоднократное нарушение правил дорожного движения, в том числе управляя мото- или автотранспортом, по ч. 1 ст. 5.35 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Данная деятельность проводилась одновременно с преодолением сопротивления, оказываемого представителями Территориальных комиссий по делам несовершеннолетних и защите их прав, в сознании которых безопасность дорожного движения находилась в компетенции исключительно Госавтоинспекции.

Осуществляя аналитическую деятельность и ежегодно проводя дифференцированный анализ состояния детского дорожно-транспортного трав-

матизма на территории Российской Федерации, сотрудники Госавтоинспекции наблюдали тенденцию к снижению виновности в совершении дорожно-транспортных происшествий со стороны самих детей и увеличение количества пострадавших детей, которые в момент ДТП находились в сопровождении родителей или иных взрослых родственников. С 2015 года Госавтоинспекция начинает привлекать родителей к деятельности по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, инициируя создание таких объединений, как родительский патруль, функцией которого стало осуществление общественного контроля за правилами перевозки детей к детским садам и школам, использование световозвращающих элементов в верхней одежде детей, профилактика нарушений правил дорожного движения взрослыми, сопровождающими детей в школу или детский сад. Это стало возможным благодаря основанию в сентябре 2013 года общероссийской общественной организации «Национальная родительская ассоциация социальной поддержки семьи и защиты семейных ценностей» (далее – НРА).

Повсеместно во взаимодействии с родительской общественностью начинают развиваться проекты просветительской направленности по безопасности дорожного движения. Например, в Свердловской области региональное отделение НРА совместно с Госавтоинспекцией региона в рамках областного проекта «Школа равнодушных родителей» с 2017 года реализует социальный проект «Мультиформатный просветительский форум», в ходе которого Госавтоинспекцией ежеквартально разрабатывается график выездных мероприятий в аварийные территории региона, проведение которых согласуется с органами местного самоуправления. Мероприятия проводятся по субботам, когда в школу приглашаются родители с детьми. Перед тем, как участники мероприятия, разбившись на группы, разойдутся по секциям, в актовом зале проводится интерактивная лекция сотрудника Госавтоинспекции с элементами психологического тренинга по основам безопасного поведения на дорогах, затем взрослые слушатели расходятся по секциям, где специалисты: педагоги, психологи, сотрудники ГИБДД – проводят с ними просветительские беседы. Одновременно дети, разбившись на возрастные группы, участвуют

в мероприятиях по безопасности дорожного движения, разработанных в соответствии с психофизиологическими характеристиками их возраста.

Участие в секциях организовано в формате «вертушки», для того чтобы родители смогли посетить все секции и поработать с приглашенными специалистами. Многообразие мероприятий позволяет достичь включенности в профилактическую работу по безопасности дорожного движения наибольшего количества целевых аудиторий (родителей, педагогов, специалистов, работающих с семьей и детьми и др.).

В 2020 году с введением ограничений на проведение массовых мероприятий Госавтоинспекция Свердловской области совместно с НРА ввела практику проведения на базе Министерства образования и молодежной политики региона общеобластных родительских собраний в режиме видеоконференцсвязи.

С развитием Интернет-технологий происходит и пересмотр форм, методов и даже содержания деятельности Госавтоинспекции по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма с закреплением в новом приказе МВД России от 29 декабря 2018 года № 903, регламентирующем деятельность Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения. Пришло понимание того, что прежние формы работы по профилактике ДТП с современными детьми уже не приносят видимого результата и не воздействуют должным образом на их сознание и что для разработки мероприятий необходимо привлекать самих детей. Данная задача в разных регионах страны решалась по-своему. В Свердловской области, например, в целях вовлечения активных школьников, равнодушных к проблеме детского дорожно-транспортного травматизма, к разработке мероприятий, с ноября 2018 года Госавтоинспекцией региона была организована работа в рамках наставничества с молодежным объединением «Активный школьник» г. Каменска-Уральского по реализации в 2019 году проекта «Лето дорожной безопасности» (далее – Проект). Целью Проекта является формирование привычки безопасного мышления и необходимых навыков у детей в возрасте 7-10 лет на базе 21-дневной смены в детском оздоровительном лагере. Продуктом Проекта стала инновационная программа летней

смены, которая включает комплекс мероприятий, игр, тренингов, интерактивные тренажеры и VR-технологии по отработке правильных и безопасных действий в типичных дорожных ситуациях.

В плане-сетке смены обозначены ключевые события, которые удерживают тематику смены. Для того чтобы формирование личности безопасного типа стало коллективным делом, для детей разной возрастной категории были предложены разные формы работы. Для младшего школьного возраста – игры и тренажеры, для среднего и старшего – проектирование событий, организация и проведение игр и конкурсов, сбор материалов, программирование цифровых тренажеров, создание анимационных тренажеров. Это и первые профессиональные пробы, и применение на практике своих навыков. Все указанные мероприятия тоже формируют личность безопасного типа, только через такие формы, которые и понятны, и полезны детям более старшего возраста.

Реализация профильной смены по безопасности дорожного движения в период летней оздоровительной кампании в 2019 году позволила создать условия для осуществления продуктивной деятельности по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в условиях детского оздоровительного лагеря, формирования у детей навыков безопасного образа жизни и негативного отношения к правонарушениям в области дорожного движения [8].

С развитием волонтерского движения на территории Российской Федерации появилась возможность привлечения активных представителей данного движения к деятельности по профилактике ДДТТ на дорогах страны. Так, например, в Уральском регионе социальный проект «Дорожная безопасность глазами детей» позволяет создать условия для организации досуга активных пенсионеров и ветеранов полиции. Свердловская область характеризуется деятельностью ветеранских организаций по просвещению молодежи и содействию органам государственной власти в становлении гражданского общества. Основные усилия в рамках данного проекта направлены на работу с самыми незащищенными гражданами страны – воспитанниками детских домов и социальных приютов. Ветераны Госавтоинспекции и полиции имеют огромный опыт пресечения правонарушений и преступлений,

владеют специальными знаниями и навыками, охотно передают свой опыт молодому поколению.

При проведении мероприятий ветераны ставили перед детьми проблемные задачи, связанные с правилами дорожного движения и опасными ситуациями на дороге, и определяли время для их решения. Так, в целях формирования самосохранительного поведения на дорогах ребята самостоятельно разрабатывали новые современные формы активности и продукты для занятий по безопасности дорожного движения.

С февраля по ноябрь 2019 года в реализации проекта приняли участие около 100 сотрудников территориальных подразделений МВД России на районном уровне Свердловской области и около 50 пенсионеров МВД. Проведено 25 различных мероприятий, в которых приняли участие более 600 школьников. Социальный эффект реализации проекта состоял в изменении сознания участников в сторону законопослушного поведения на дорогах и улицах, вовлечении в деятельность по пропаганде безопасного поведения среди детей, людей пожилого возраста, которые наряду с детьми являются самой незащищенной категорией участников дорожного движения, повышении доверия к правоохранительным органам среди воспитанников детских домов и социальных приютов, сохранении востребованности знаний и опыта пенсионеров и ветеранов Госавтоинспекции и полиции Свердловской области.

Анализируя деятельность Госавтоинспекции МВД России по профилактике ДДТТ с 2004 года, необходимо отметить, что ее результатом стало сокращение на дорогах страны числа погибших детей с 1 405 до 759 в 2020 году, то есть практически в два раза, однако силами только Госавтоинспекции данных результатов невозможно было бы достичь. Вовлекая в данную деятельность представителей гражданского общества, общественных объединений, волонтеров, активных школьников и другие заинтересованные организации, Госавтоинспекция выполняет организационную функцию, объединяя и направляя совместные усилия на обеспечение детской безопасности. Особо стоит отметить важность финансирования в рамках двух Программ не только приведение инфраструктуры улично-дорожной сети к стандартам безопасности, но и организации

и проведения информационно-пропагандистских мероприятий на территории страны. Создание и развитие в 2007 году Экспертного центра «Движение без опасности», которым по состоянию на 2020 год в тесном взаимодействии с Госавтоинспекцией реализовано более 20 федеральных проектов в области дорожной безопасности, организованы многочисленные консультативные проекты, проведение тренингов и специальных занятий по вопросам дорожной безопасности для различных аудиторий.

В перспективе развития деятельности Госавтоинспекции по профилактике ДДТТ можно выделить задачи по содействию в развитии детского и юношеского автоспорта, молодежного движения ЮИД, студенческих сообществ по безопасности дорожного движения, создание системы привилегий для активных участников данных объединений возможно при поступлении в высшие учебные заведения страны.

#### Литература:

1. Послание Президента Российской Федерации Федеральному Собранию // URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/65418> (дата обращения: 13.05.2021).
2. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики // URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/13807> (дата обращения: 13.05.2021).
3. Постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» (с изменениями и дополнениями) // Режим доступа: URL: <https://base.garant.ru/189189/#friends> (дата обращения: 13.05.2021).
4. Коновалова О.А. Тьюторское сопровождение подготовки педагогов к профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. // Магистерская диссертация. – Екатеринбург, УрГПУ – 2019. С.118.
5. Постановление Правительства РФ от 3 октября 2013 г. № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» (с изменениями и дополнениями) // Режим доступа: URL: <https://base.garant.ru/70467076/> (дата обращения: 13.05.2021).
6. Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы» // Режим доступа: URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_288413/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_288413/) (дата обращения: 13.05.2021).
7. Приказ МВД РФ от 03.12.2003 № 930 «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения» // Режим доступа: URL: <https://base.garant.ru/12133623/> (дата обращения: 13.05.2021).
8. Коновалова О.А. «Профилактика правонарушений в области дорожного движения в условиях детского оздоровительного лагеря (на примере Свердловской области)» // Вестник МВД России. – Москва, 2020. № 5 (167). С. 24-30.

УДК 342.9

ББК 67.7

Научная специальность 12.00.14 Административное право; административный процесс

DOI 10.53039/2079-4401.2021.5.3.011

© Д.В. Копыл, 2021

## К ВОПРОСУ ОБ УЧАСТИИ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ СПОРТИВНЫХ КРОССОВЫХ МОТОЦИКЛОВ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ НА СПЕЦИАЛЬНЫХ ПОДГОТОВЛЕННЫХ ТЕРРИТОРИЯХ

Дмитрий Владимирович Копыл,

старший преподаватель кафедры административной деятельности органов внутренних дел Краснодарского университета МВД России, кандидат исторических наук

Контакты: ул. Ярославская, д. 128, Краснодар, Россия, 350005

E-mail: kopyl.kumvd@mail.ru

Тел. 8(918)4126060

**Аннотация.** В статье рассматриваются проблемы правового регулирования эксплуатации на дорогах общего пользования кроссовых мотоциклов, являющихся спортивным инвентарем, и классификации административных правонарушений управляющих ими лиц.

**Ключевые слова:** мотоцикл, кроссовый мотоцикл, мототехника, Питбайк, дорога общего пользования, спортивный инвентарь, специальная площадка, паспорт транспортного средства, судебная практика, учет дорожно-транспортных происшествий

## ON THE ISSUE OF PARTICIPATION IN ROAD TRAFFIC OF SPORTS CROSS-COUNTRY MOTORCYCLES INTENDED FOR USE IN SPECIAL PREPARED TERRITORIES

Dmitriy V. Kopyl,

senior lecturer department of administrative activities of the Internal affairs bodies of the Krasnodar university of the Ministry of Internal Affairs of Russia, candidate of historical sciences

Contacts: ul. Yaroslavskaya, d. 128, Krasnodar, Russia, 350005

**Abstract.** The article deals with the problems of legal regulation of the operation of cross motorcycles on public roads, which are sports equipment, and the classification of administrative offenses, the persons driving them.

**Keywords:** motorcycle, cross-country motorcycle, motorcycle equipment, Pit bike, public road, sports equipment, special platform, vehicle passport, judicial practice, accounting of road accidents

**Для цитирования:** Копыл Д.В. К вопросу об участии в дорожном движении спортивных кроссовых мотоциклов, предназначенных для использования на специальных подготовленных территориях. // Современная наука. 2021;(3): 65–67.

Привычное в современном обиходе слово «мотоцикл» произошло от французского *motocycle*, сложившегося из латинского *mōtor* (приводящий в движение) и греческого *κύκλος* (круг).

С момента создания в 1885 году немецкими инженерами Готлибом Даймлером и Вильгельмом Майбахом первого мотоцикла с двигателем внутреннего сгорания (*Daimler Reitwagen*) данный вид техники серьезно эволюционировал. Мотоцикл давно стал не просто удобным и наиболее доступным скоростным средством передвижения, но и целым культом среди мотолюбителей. Поражает воображение модельный ряд выпускаемых в настоящее время множеством фирм-производителей мотобайков и расширение областей их применения, давших название целым классам мототехники: «Спортбайк», «Чопер», «Турер», «Дорожник», «Спорттурист», «Родстер», «Нейкед», «Неоклассик», «Классик», «Супермотард», «Пауэр-круизер», «Скутер», «Максискутер», «Кросс», «Эндуро» и др.

В настоящей статье хотелось бы остановиться на мотоциклах, относимых к классам «Кросс» и «Эндуро» (далее – Питбайки). Это категории ис-

ключительно спортивных мотоциклов, предназначенных для езды в условиях бездорожья или на специально подготовленных трассах.

По сути, это мотоджипы, не предназначенные для езды по дорогам общего пользования, их стихия – бездорожье, высокая скорость, затяжные эффектные прыжки.

Отличительными чертами указанного мотокласса являются проходимость, максимальная облегченность конструкции, отсутствие подножек, багажников, оптических и измерительных приборов (фар, указателей поворотов, стоп-сигналов, спидометров, одометров и т.д.), мощный и легкий двигатель с рабочим объемом до 500 куб. см., подвеска с ходом до 300 мм и более, прямоточная выхлопная система.

Названные выше параметры и назначение указанных транспортных средств подсознательно провоцируют их владельцев на агрессивное вождение, нарушение правил дорожного движения (далее – ПДД) (превышение скорости, передвижение без ближнего света фар, нарушение правил расположения транспортных средств на проезжей части, маневрирование, указатели поворотов и т.д.).

Таким образом, Питбайки – спортивные мотоциклы, в большинстве своем имеющие технические характеристики транспортного средства, подлежащего регистрации в ГИБДД (рабочий объем двигателя внутреннего сгорания более 50 куб. см. и конструктивная скоростью более 50 км/ч.) Для управления такими ТС необходимо наличие водительского удостоверения категории «А» или «А1», в некоторых случаях «М» и постановка на учет в Госавтоинспекцию. Однако в соответствии с документами, выдаваемыми заводами-изготовителями, Питбайки являются спортивным инвентарем, не предназначенным для использования на дорогах общего пользования. При покупке Питбайка владелец получает только договор купли-продажи, сервисную книжку и гарантийный талон.

В соответствии с действующим в Российской Федерации законодательством документом, подтверждающим соответствие транспортного средства требованиям безопасности для допуска к участию в дорожном движении, является одобрение типа транспортного средства, выданное органом по сертификации [1], присвоенный ему заводом-изготовителем или таможенным органом Паспорт транспортного средства (далее – ПТС) либо Паспорт самоходной машины [2].

Следовательно, Питбайк можно сравнить с гантелей, скакалкой или гирей. Возникает вопрос о возможности эксплуатации такой техники в условиях дорожного движения. С одной стороны, по всем параметрам Питбайк – это быстрое мощное транспортное средство, подлежащее учету со стороны правоохранительных органов, способное двигаться по дорогам общего пользования наравне с иным транспортом, а значит, управляющие им лица могут допускать нарушения ПДД, с другой – это спортивный инвентарь, не подлежащий государственному учету.

По своей сути проблема не новая и имеет давнюю историю, но в свете колоссального роста популярности мотоциклов в настоящее время приобретает новую стадию в организации их государственного учета и обеспечения безопасности дорожного движения.

Для ее решения необходимо ответить на следующие вопросы:

- является Питбайк спортивным инвентарем или транспортом;
- лицо, управляющее Питбайком, является водителем или спортсменом, и подлежит ли оно наказанию за нарушение ПДД;
- допустимо ли появление Питбайка на дорогах общего пользования.

Представим, что по краю проезжей части в попутном транспорте направлении передвигается спортсмен, прыгая через скакалку или перенося на плече спортивную штангу, то есть использует спортивный инвентарь, следовательно, его действия можно квалифицировать как нарушение п. 4.1 Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ), которым предусматривается, что пешеход (в нашем случае спортсмен) должен идти навстречу движению транспорта [3].

В таком случае, что нарушает спортсмен, передвигающийся на спортивном снаряде – Питбайке?

Мотоциклы класса «Кросс» и «Эндуро» не получают от завода-изготовителя или при прохождении российской таможни ПТС, а согласно заводским и таможенным документам классифицируются как спортивный инвентарь, не предназначенный для движения по дорогам общего пользования, не имеют обязательных для участия в дорожном движении внешних световых приборов, выхлопная система не соответствует допустимым параметрам шума.

Таким образом, решение вопроса о постановке спортивного инвентаря на учет в ГИБДД возможно при условии его соответствия требованиям, предъявляемым к транспортным средствам, допущенным к участию в дорожном движении, и наличии ПТС. При осуществлении первого условия второе – выдача ПТС – может быть выполнено только Государственным научным центром Российской Федерации ФГУП «НАМИ» (для большинства россиян данное условие является практически невыполнимым).

В результате можно сделать вывод, что Питбайк согласно российскому законодательству не является транспортным средством, предназначенным для движения по дорогам общего пользования, следовательно, управляющее им лицо не может быть привлечено к ответственности по ст. 12.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) (Управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке...) [4]. В подтверждение этому в современной судебной практике имеется ряд решений.

В то же время анализ судебной практики показывает и противоположное: Постановлением Верховного Суда РФ от 22.07.2019 № 11-АД19-17 по жалобе Сибгатуллина Р.Т., подвергнутого наказанию по ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ, Питбайк в соответствии с пунктом 1.2 ПДД РФ определен транспортным средством, предназначенным для перевозки по дорогам людей и имеющим все параметры транспортного средства, описанные в примечании к ст. 12.1 КоАП РФ [5].

В практической деятельности также вызывает вопрос применения к мотоспортсменам положения ст. 12.7 КоАП РФ (Управление ТС водителем, не имеющим такого права). Согласно ПДД РФ водителем является лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, но мы снова возвращаемся к тому, что Питбайк, несмотря на технические характеристики полноценного мотоцикла, согласно российскому законодательству, таковым быть не может и предназначен для движения вне дорог. Суды нередко отменяют материалы, составленные сотрудниками полиции по указанной статье КоАП РФ, ссылаясь на то, что Питбайк не является транспортным средством [6], следовательно, исключает наличие в действиях граждан, управляющих им, признаков административного правонарушения, связанного с управлением ТС, ответственность за которое предусмотрена вышеуказанной статьей.

Сделанные выводы наталкивают на мысль о нецелесообразности дальнейшего рассмотрения действий лиц, управляющих Питбайками, в свете Главы 12 КоАП РФ, заведомо исключая их привязку к эксплуатации спортивной техники как транспортного средства.

Немало вопросов возникает по классификации передвижения Питбайков по дороге – обустроенной или приспособленной для движения транспортных средств полосе земли, которой может являться любая укатанная поверхность земли (ПДД РФ). Следовательно, где бы он не передвигался, следуя к специальной кроссовой площадке, он будет нарушать правила пользования спортивным инвентарем.

Несмотря на некоторое несовершенство законодательства, противоречия в практике его применения, в подходе к оценке действий лиц, управляющих мототехникой класса «Кросс» и «Эндуро», проблема остается на виду и приобретает все большие масштабы.

В настоящее время все больше россиян становятся владельцами спортивного инвентаря в виде Питбайков и рано или поздно выезжают на дороги общего пользования, где наравне с другими участниками дорожного движения обязаны соблюдать ПДД.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что популярность мототехники, в том числе спортивных кроссовых мотоциклов, растет с каждым днем, сотрудники полиции, осуществляющие надзор за дорожным движением, все чаще сталкиваются с проблемой классификации лиц, управляющих Питбайками, как участников дорожного движения. Данная техника, являясь спортивным инвентарем, не предназначенным для движения по дорогам общего пользования, все чаще появляется на улицах и дорогах страны, технически не соответствуя требованиям по допуску к участию в дорожном движении. При этом четкий порядок привлечения к ответственности за выезд на дороги общего пользования или нарушение ПДД лицами, управляющими Питбайками, в рамках российского законодательства не определен, разрозненная судебная практика дает возможность квалифицировать действия таких лиц индивидуально в каждом конкретном случае. Су-

ществующая система учета дорожно-транспортных происшествий не позволяет провести анализ ДТП с участием кроссовых мотоциклов с акцентом на спортивном инвентаре.

По нашему мнению, в настоящее время необходимо рассмотреть указанную проблему на государственном уровне, определить статус лиц, управляющих кроссовыми мотоциклами на дорогах общего пользования, законодательно определить и закрепить нарушения, а также ответственность за них при управлении такой техникой вне спортивных площадок, организацию учета дорожно-транспортных происшествий по классам (видам) мотоциклов. Немаловажным будет определение полномочий служб и подразделений полиции по рассмотрению дел об административных правонарушениях, связанных с нарушением правил эксплуатации Питбайков.

#### Литература:

1. О безопасности колесных транспортных средств: Технический регламент таможенного союза ТР ТС 018/2011, утвержден Решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877.
2. Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (вступ. в силу с 01.03.2021): Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения».
3. О правилах дорожного движения: sub\_0 Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 // Доступ из информационно-правовой портал «Гарант.ру».
4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федеральный закон № 195-ФЗ (в ред. от 24 февраля 2021 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 1 (часть I). – Ст. 1.
5. Постановление Верховного Суда РФ от 22 июля 2019 г. № 11-АД19-17 по жалобе гражданина Сибгатуллина Р.Т., на вступившие в законную силу постановление исполняющего обязанности мирового судьи судебного участка № 2 по Приволжскому судебному району г. Казани Республики Татарстан от 14 декабря 2018 года, решение судьи Приволжского районного суда г. Казани Республики Татарстан от 05 февраля 2019 г. и постановление заместителя председателя Верховного Суда Республики Татарстан от 14 марта 2019 г., вынесенные в отношении Сибгатуллина Радика Талгатовича (далее - Сибгатуллин Р.Т.) по делу об административном правонарушении, предусмотренном частью 1 статьи 12.26 КоАП РФ.
6. Решение Авиастроительного районного суда города Казани от 26 июня 2018 г. по делу № 12-561/2018 по жалобе гражданина Ефремова А.А. на постановление начальника отделения по Авиастроительному и Ново-Савиновскому районам г. Казани ОГИБДД Управления МВД России по г. Казани А.Ю. Кожевникова, которым Ефремов А.А. привлечен к административной ответственности по части 1 статьи 12.7 КоАП РФ.

УДК 34

ББК 67

Научная специальность 12.00.14 – Административное право; административный процесс

DOI 10.53039/2079-4401.2021.5.3.012

© В.И. Майоров, В.В. Денисенко, 2021

## О ПРИМЕНЕНИИ ПРОВЕРОЧНЫХ ЛИСТОВ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО НАДЗОРА В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

**Владимир Иванович Майоров,**

профессор кафедры конституционного и административного права  
Краснодарского университета МВД России,  
доктор юридических наук, профессор  
E-mail: 1955715@rambler.ru

**Виктор Васильевич Денисенко,**

профессор кафедры конституционного и административного права  
Краснодарского университета МВД России,  
доктор юридических наук, профессор  
Контакты: ул. Ярославская, д. 128, Краснодар, Россия, 350005  
E-mail: profdenisenko@mail.ru

**Аннотация.** В статье проанализировано такое направление современной реформы контроля и надзора, как введение чек-листов (проверочных листов), используемых при проведении плановых проверок контрольно-надзорными органами. При осуществлении федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения использование чек-листов является обязательным, в связи с чем авторами исследована правовая база их внедрения, определены основные проблемы данного процесса.

**Ключевые слова:** проверочные листы, контрольно-надзорная деятельность, федеральный надзор, безопасность дорожного движения, обязательные требования

## ON THE APPLICATION OF CHECKLISTS IN THE IMPLEMENTATION OF FEDERAL STATE SUPERVISION IN THE FIELD OF ROAD SAFETY

**Vladimir I. Mayorov,**

professor of the department of constitutional and administrative law  
Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia,  
doctor of law, professor

**Viktor V. Denisenko,**

professor of the Department of Constitutional and administrative law  
Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia,  
doctor of law, professor  
Contacts: ul. Yaroslavl, d. 128, Krasnodar, Russia, 350005

**Abstract.** The article analyzes such a direction of modern reform of control and supervision as the introduction of check lists (checklists) used in conducting scheduled inspections by control and supervisory authorities. In the implementation of federal state supervision in the field of road safety, the use of check lists is mandatory, in connection with which the authors investigated the legal basis for their implementation, and identified the main problems of this process.

**Keywords:** checklists, control and supervisory activities, federal supervision, road safety, mandatory requirements

**Для цитирования:** Майоров В.И., Денисенко В.В. О применении проверочных листов при осуществлении федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения. // Современная наука. 2021;(3): 68–72.

Совершенствование государственного управления невозможно без создания эффективной системы контрольно-надзорной деятельности.

Современная реформа контроля и надзора направлена на повышение защиты охраняемых законом ценностей, обеспечение баланса интересов контролирующих органов и субъектов предпринимательства, переориентацию деятельности органов контроля и надзора с поиска нарушений на их предотвращение и профилактику.

Одним из направлений реформы стало введение чек-листов<sup>1</sup> – списков контрольных вопросов. Чек-листы включают перечень вопросов, ответы на которые однозначно свидетельствуют о соблюдении или несоблюдении юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем обязательных требований в подконтрольной сфере, являющихся предметом проверки контрольно-надзорного органа.

Преимущества использования чек-листов органами государственного контроля и надзора и му-

ниципального контроля заключаются в легитимном ограничении и исключении произвольного определения инспекторами предмета плановой проверки, сокращении ее масштабов, обеспечении прозрачности контрольно-надзорной деятельности в целом, расширении осведомленности подконтрольных субъектов о предметах проводимых в их отношении проверок.

Использование контрольно-надзорными органами проверочных листов при проведении плановых проверок регламентировано частями 11.1-11.5 ст. 9 Федерального закона от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» (далее – Закон № 294-ФЗ)<sup>2</sup>.

В данных нормах предусмотрено, что использование чек-листов должно быть прежде всего закреплено в положении о том или ином виде контроля (надзора).

Также указывается, что контрольно-надзорный орган разрабатывает формы проверочных листов в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 13 февраля 2017 г. № 177 «Об утверждении общих требований к разработке и утверждению проверочных листов (списков контрольных вопросов)». Этим документом установлен ряд требований к содержанию форм проверочных листов.

Во-первых, в них должны быть указаны сведения о виде государственного контроля (надзора), осуществляющем его органе и подконтрольных субъектах (в том числе категориях риска, классах опасности, позволяющих однозначно идентифицировать сферу применения формы проверочного листа).

Во-вторых, формы включают перечень вопросов, ответы на которые однозначно свидетельствуют о соблюдении или несоблюдении юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем обязательных требований, составляющих предмет проверки.

С данным перечнем должны быть соотнесены реквизиты нормативных правовых актов, устанавливающих обязательные требования, с указанием их структурных единиц.

В-третьих, в формах предусмотрено наличие свободных полей для внесения следующих данных:

- наименование юридического лица, фамилия, имя, отчество (при наличии) индивидуального предпринимателя;

- место проведения плановой проверки с заполнением проверочного листа и (или) указание на используемые юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем производственные объекты;

- реквизиты распоряжения или приказа руководителя, заместителя руководителя органа государственного контроля (надзора), органа муниципального контроля о проведении проверки;

- учетный номер проверки и дата присвоения учетного номера проверки в едином реестре проверок;

- ответы на вопросы, содержащиеся в перечне;
- должность, фамилия и инициалы должностного лица органа государственного контроля (надзора), органа муниципального контроля, проводящего плановую проверку и заполняющего проверочный лист.

Помимо этого, возможно включение в форму чек-листа иных данных, установленных нормативными правовыми актами, регулируемыми конкретный вид государственного контроля (надзора)<sup>3</sup>.

Изложенное выше позволяет сделать вывод, что правовая база для разработки и применения проверочных листов разработана на достаточном уровне. Тем не менее каждый контрольно-надзорный орган разрабатывает и утверждает чек-листы в соответствии со спецификой собственной деятельности.

Федеральный государственный надзор в области безопасности дорожного движения (далее – федеральный надзор) направлен на предупреждение, выявление и пресечение нарушений требований законодательства РФ о безопасности дорожного движения и осуществляется в отношении граждан-участников дорожного движения и юридических лиц, эксплуатирующих транспортные средства, а также выполняющих работы и предоставляющих услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств<sup>4</sup>.

Согласно п. 6.1 Положения о федеральном надзоре, утвержденного Постановлением Правительства РФ от 19 августа 2013 г. № 716 (далее – Положение), при проведении плановых проверок поднадзорных юридических лиц и индивидуальных предпринимателей (далее – поднадзорные субъекты) применение проверочных листов является обязательным.

Основным субъектом федерального надзора является Госавтоинспекция МВД России, на основании чего, в соответствии с вышеуказанным Положением, был принят Приказ МВД России № 878 от 31 декабря 2018 г. «Об утверждении форм проверочных листов (список контрольных вопросов), используемых при осуществлении федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения в целях проведения оценки соблюдения законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими деятельность по эксплуатации автомобильных дорог (их участков), в том числе в границах железнодорожных переездов, выполняющими работы и предоставляющими услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств» (далее – Приказ № 878)<sup>5</sup>.

Данный Приказ содержит три формы проверочных листов, ориентированных на различные категории поднадзорных субъектов:

- осуществляющих деятельность по эксплуатации автомобильных дорог (их участков);
- осуществляющих деятельность по эксплуатации автомобильных дорог в границах железнодорожных переездов;
- выполняющих работы и предоставляющих услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств.

Каждая форма включает большое количество вопросов, касающихся обустройства дорожной инфраструктуры, для первых двух категорий, и требований к технической конструкции транспортных средств – для третьей категории.

Подобное разделение обусловлено в том числе требованием основного документа, устанавливающего требования к профилактике нарушений обязательных требований – Стандарта комплексной профилактики рисков причинения вреда охраняемым законом ценностям – к индивидуализации форм проверочных листов для обеспечения возможности подконтрольным субъектам «самостоятельно и без затруднений определять формы проверочных листов, которые могут быть использованы при проведении проверок в отношении них»<sup>6</sup>.

В этой связи проведена типизация хозяйствующих субъектов по критериям их сферы деятельно-

сти. Необходимо отметить, что данная типизация используется и в других документах, регламентирующих осуществление федерального надзора, например, при установлении критериев риска несоблюдения обязательных требований в Положении о федеральном надзоре.

Разделение поднадзорных субъектов по категориям направлено на спецификацию деятельности контрольно-надзорного органа, упрощение проведения проверочных мероприятий. Вместе с тем некоторые ученые полагают, что формы проверочных листов должны быть индивидуализированы не только по сфере деятельности, но и по категории риска, присвоенной поднадзорному субъекту<sup>7</sup>.

Это предложение вполне обоснованно, поскольку более высокая категория риска, как правило, означает наличие фактов привлечения поднадзорных субъектов к административной или даже уголовной ответственности по результатам предыдущих проверок.

В соответствии с п. 3 Приказа № 878 ГУОБДД МВД России поручено обеспечить размещение утвержденных форм проверочных листов на официальном сайте МВД России.

Размещение на официальном сайте контрольно-надзорного органа проверочных листов имеет большое значение, поскольку оно хотя и не относится к мероприятиям по профилактике нарушений обязательных требований, по ряду причин выполняет профилактическую функцию: например, ознакомление с формами проверочных листов обеспечивает возможность самооценки подконтрольных субъектов на предмет соблюдения предъявляемых к ним требований; на основании утвержденных форм проверочных листов разрабатываются электронные инструменты профилактики, направленные на проведение самопроверки.

Изучение содержательного наполнения специального раздела официального сайта МВД России, посвященного контрольно-надзорной деятельности, показало, что на нем размещены формы проверочных листов, используемых при осуществлении федерального надзора в области безопасности дорожного движения<sup>8</sup>. Тем не менее на многих сайтах территориальных органов МВД России данные формы отсутствуют, что снижает эффективность проводимой ими профилактической работы.

С момента введения чек-листов предмет плановых проверок, осуществляемых органами Госавтоинспекции МВД России, должен быть ограничен перечнем содержащихся в них вопросов. Однако на практике реализация данного требования встречается ряд препятствий, среди которых: недостаточная осведомленность поднадзорных юридических лиц и индивидуальных предпринимателей о содержании проверочных листов; постоянные изменения законодательства, которые не сопровождаются актуализацией вопросов в чек-листах, что приводит к их устареванию; отнесение деятельности большого числа поднадзорных субъектов к категории низкого риска (в рамках которой плановые проверки проводятся не чаще, чем раз в десять лет), в результате чего снижается интерес данных субъектов к содержанию проверочных листов и др.

При этом в практике некоторых иных контрольно-надзорных органов применение проверочных листов более развито и обеспечено должной правовой и методической базой. Так, Федеральной службой по надзору в сфере здравоохранения формы проверочных листов по всем видам осуществляемого надзора были разработаны еще в 2017 году и активно используются (например, Приказ Росздравнадзора от 20 декабря 2017 г. № 10450 «Об утверждении форм проверочных листов (списков контрольных вопросов), используемых Федеральной службой по надзору в сфере здравоохранения и ее территориальными органами при проведении плановых проверок при осуществлении государственного контроля качества и безопасности медицинской деятельности»), а в текущем году они должны пройти актуализацию путем замены действующего приказа на новый, проект которого уже разработан<sup>9</sup>.

Более сотни форм проверочных листов утверждены Приказом Федеральной службы по труду и занятости от 10 ноября 2017 г. № 655 «Об утверждении форм проверочных листов (списков контрольных вопросов) для осуществления федерального государственного надзора за соблюдением трудового законодательства и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права».

С 2014 года ведомством запущен интерактивный сервис «Электронный инспектор» (<https://онлайнинспекция.рф/inspector>), с помощью которого поднадзорные субъекты могут осуществить предва-

рительную самопроверку соблюдения требований трудового законодательства на основе тематических проверочных листов, охватывающих все правоотношения, регулируемые трудовым законодательством.

Следует отметить, что в проекте федерального закона «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации», принятом Государственной Думой РФ в первом чтении, проверочным листам посвящена ст. 28. Ее содержание практически идентично нормам ст. 9 действующего Закона № 294-ФЗ, однако уточняется, что «Правительство Российской Федерации вправе утвердить проверочные листы по отдельным видам объектов контроля для использования контролирующими лицами в целях комплексного самообследования по всем видам федерального государственного контроля (надзора)»<sup>10</sup>. Полагаем, что данное положение подчеркивает важность использования чек-листов как профилактической меры, преимуществом которой является возможность ее применения без взаимодействия с органами контроля (надзора).

Таким образом, МВД России необходимо обратить внимание на опыт других контрольно-надзорных органов как при использовании чек-листов, так и при интеграции в надзорную деятельность иных мер профилактического характера, предусмотренных реформой контроля и надзора: усиливать взаимодействие с поднадзорными субъектами по вопросам соблюдения обязательных требований, развивать интерактивные сервисы, наращивать информационное присутствие в сети Интернет не только на федеральном, но и на региональном уровнях. Кроме того, следует учитывать, что обязательные требования, соблюдение которых оценивается при ответах на проверочные вопросы, в скором времени должны пройти масштабный пересмотр в соответствии с программой реализации «регуляторной гильотины», а значит, следует предусмотреть механизм обновления содержания форм чек-листов.

#### Литература:

1. Федеральный закон от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» // СПС «Консультант Плюс».
2. Постановление Правительства РФ от 13 февраля 2017 г. № 177 «Об утверждении общих тре-

бований к разработке и утверждению проверочных листов (списков контрольных вопросов)» // СПС «Консультант Плюс».

3. Постановление Правительства РФ от 19 августа 2013 г. № 716 «О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения» (вместе с Положением о федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения) // СЗ РФ. 26.08.2013. № 34. Ст. 4446.

4. Приказ МВД России № 878 от 31 декабря 2018 г. «Об утверждении форм проверочных листов (список контрольных вопросов), используемых при осуществлении федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения в целях проведения оценки соблюдения законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими деятельность по эксплуатации автомобильных дорог (их участков), в том числе в границах железнодорожных переездов, выполняющими работы и предоставляющими услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств» // СПС «Консультант Плюс».

5. Стандарт комплексной профилактики рисков причинения вреда охраняемым законом ценностям (утв. протоколом заседания проектного комитета от 27 марта 2018 г. № 2).

6. Аникин С.Б., Смагина Т.А. Некоторые концептуальные вопросы управления природоохранной деятельностью в условиях глобализации и регионализации // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. 2018. № 3 (43). С. 118-122.

7. Контрольно-надзорная деятельность МВД России [Электронный ресурс]. URL: <https://мвд.рф/folder/9114230> (дата обращения: 15.04.2021).

8. Росздравнадзором предложены актуализированные формы проверочных листов, применяемых при проведении плановых проверок качества и безопасности медицинской деятельности [Электронный ресурс] // URL: <http://www.consultant.ru/law/hotdocs/60501.html/> (дата обращения: 19.04.2021).

9. Законопроект № 850621-7 «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» // Система обеспечения законодательной деятельности Государственной автоматизированной системы «Законотворчество»

[Электронный ресурс] // URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/850621-7> (дата обращения: 22.04.2021).

<sup>1</sup> Данный термин образован от англ. check – проверка, в связи с чем чек-листы также называют проверочными листами.

<sup>2</sup> Федеральный закон от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» // СПС «Консультант Плюс».

<sup>3</sup> Постановление Правительства РФ от 13 февраля 2017 г. № 177 «Об утверждении общих требований к разработке и утверждению проверочных листов (списков контрольных вопросов)» // СПС «Консультант Плюс».

<sup>4</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 19 августа 2013 г. № 716 «О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения» (вместе с Положением о федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения) // СЗ РФ. 26.08.2013. № 34. Ст. 4446.

<sup>5</sup> Приказ МВД России № 878 от 31 декабря 2018 г. «Об утверждении форм проверочных листов (список контрольных вопросов), используемых при осуществлении федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения в целях проведения оценки соблюдения законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими деятельность по эксплуатации автомобильных дорог (их участков), в том числе в границах железнодорожных переездов, выполняющими работы и предоставляющими услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств» // СПС «Консультант Плюс».

<sup>6</sup> Стандарт комплексной профилактики рисков причинения вреда охраняемым законом ценностям (утв. протоколом заседания проектного комитета от 27 марта 2018 г. № 2).

<sup>7</sup> См.: Аникин С.Б., Смагина Т.А. Некоторые концептуальные вопросы управления природоохранной деятельностью в условиях глобализации и регионализации // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. 2018. № 3 (43). С. 118-122.

<sup>8</sup> Контрольно-надзорная деятельность МВД России [Электронный ресурс] // URL: <https://мвд.рф/folder/9114230> (дата обращения: 15.04.2020).

<sup>9</sup> Росздравнадзором предложены актуализированные формы проверочных листов, применяемых при проведении плановых проверок качества и безопасности медицинской деятельности [Электронный ресурс] // URL: <http://www.consultant.ru/law/hotdocs/60501.html/> (дата обращения: 19.04.2020).

<sup>10</sup> Законопроект № 850621-7 «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» // Система обеспечения законодательной деятельности Государственной автоматизированной системы «Законотворчество» [Электронный ресурс] // URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/850621-7> (дата обращения: 22.04.2020).

УДК: 342.9

ББК: 67.401

DOI 10.53039/2079-4401.2021.5.3.013

© А.А. Сабинин, 2021

Научная специальность 12.00.14 – Административное право; административный процесс

## К ВОПРОСУ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРОВЕДЕНИЯ ПРАКТИЧЕСКОГО ЭКЗАМЕНА НА ПРАВО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ КАТЕГОРИИ «В» В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

**Андрей Андреевич Сабинин,**преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД  
Орловского юридического института МВД России им. В.В. Лукьянова**Контакты:** ул. Игнатова, д. 2, Орел, Россия, 302027**E-mail:** \_saab\_@mail.ru**Тел.** 8(910)2064521

**Аннотация.** Предметом исследования в настоящей статье выступили правовые нормы, регламентирующие порядок проведения экзамена на право управления транспортным средством категории «В». Автором проводится анализ законодательства в рассматриваемой области, выделяется ряд неоднозначных положений Административного регламента, утвержденного приказом МВД России от 20.02.2021 № 80, вносятся предложения по доработке данного нормативного правового акта.

**Ключевые слова:** Госавтоинспекция, прием экзаменов, Административный регламент, право управления транспортным средством, кандидат в водители, экзаменатор

## ON THE ISSUE OF ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF THE ADOPTION OF A PRACTICAL EXAM FOR THE RIGHT TO DRIVE A VEHICLE OF CATEGORY " B " IN MODERN CONDITIONS

**Andrey A. Sabinin,**teacher of the Department of Organization of Traffic Police Activities  
Orel law institute of the Ministry of internal affairs of Russia named after V. V. Lukyanov**Contacts:** ul. Ignatova, d. 2, Orel, Russia, 302027

**Abstract.** The subject of the study was the legal norms regulating the procedure for conducting the exam for the right to drive a vehicle of category "B". The author analyzes the legislation in the area under consideration, identifies a number of ambiguous provisions of the administrative regulations approved by the order of the Ministry of Internal Affairs of Russia No. 80 of 20.02.2021, and makes proposals for finalizing this normative legal act.

**Keywords:** State Traffic Inspectorate, admission of exams, administrative regulations, the right to drive a vehicle, candidate for driver, examiner

**Для цитирования:** Сабинин А.А. К вопросу административно-правового регулирования проведения практического экзамена на право управления транспортными средствами категории «В» в современных условиях. // Современная наука. 2021;(3): 73–76.

В настоящее время наблюдается стремительный рост автомобильного парка, соответственно, увеличивается количество лиц, управляющих транспортными средствами. Однако у водителей зачастую отсутствуют необходимые умения и навыки. Их некомпетентность является одним из ключевых факторов, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий.

В этой связи необходимо совершенствовать систему допуска водителей к участию в дорожном движении. Особую роль в данном процессе занимает порядок проведения экзаменов на право управления транспортными средствами.

С 1 апреля 2021 года вступил в силу новый Административный регламент Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и

выдаче водительских удостоверений, утвержденный приказом МВД России от 20.02.2021 № 80 (далее – Административный регламент). Данный документ в значительной мере изменяет процедуру проведения практического экзамена на право управления транспортными средствами категории «В». Изменения направлены на повышение качества подготовки водителей в современных условиях. Вместе с тем некоторые положения Административного регламента неоднозначны и требуют доработки.

Основным изменением выступает объединение практических экзаменов в один этап. При этом упражнения, ранее выполняемые на закрытой площадке, допускается демонстрировать непосредственно в условиях улично-дорожной сети с малоинтенсивным движением. Порядок и перечень их выполнения представлен в п. 1.1-1.5 приложения №4 к Административному регламенту. Необходимо

отметить, что в отличие от ранее действующей процедуры в новых правилах порядок выполнения маневров для транспортных средств категории «В» (за исключением категорий «А», «М» и подкатегорий «А1», «В1») сформулирован достаточно неоднозначно. В этой связи вызывают опасение вопросы объективного оценивания экзаменатором действий кандидата в водители.

При выполнении маневра «Постановка транспортного средства на место стоянки при движении задним ходом с поворотом на 90 градусов» непонятен порядок измерения угла поворота. Для категории «В» указанный маневр может выполняться на участках дорог с малоинтенсивным движением с использованием имеющихся размеченных мест для стоянки (парковки) либо же в соответствии со схемой и размерами, утвержденными Административным регламентом. Геометрические параметры парковочного места для легкового автомобиля в соответствии с ГОСТ 33062-2014 составляют 2,5 м в ширину и 6 м в длину. В соответствии с Административным регламентом длина парковочного места при выполнении рассматриваемого маневра – 5 м. Это заведомо ставит кандидатов в водители в неравные условия.

Маневр «Разворот транспортного средства в ограниченном пространстве (при ограниченной ширине проезжей части) с использованием движения задним ходом» для категории «В» должен выполняться преимущественно на участках дорог с малоинтенсивным движением, имеющих две полосы для движения, без использования обочин или прилегающих территорий. Минимальная ширина обозначенного участка для сельских улиц и дорог местного значения в соответствии с СП 42.13330.2016 составляет 5,5 м. При выполнении указанного маневра на закрытой площадке ширина участка для разворота составляет 5 м.

В маневре «Остановка и начало движения на подъеме и на спуске» не указана величина отката транспортного средства. Одним из критериев принятия решения о выполнении маневра выступает отсутствие вмешательства экзаменатора в дублирующие органы управления транспортного средства с целью остановки неконтролируемого отката транспортного средства. При этом четкая форму-

лировка определения «неконтролируемый откат» отсутствует.

В описании маневра «Постановка транспортного средства на место стоянки параллельно тротуару (краю проезжей части) при движении задним ходом» не указано, идет ли речь о парковке транспортного средства на незанятой обочине или между двумя автомобилями. При выполнении указанного маневра кандидат в водители должен установить транспортное средство на месте стоянки (парковки) так, чтобы проекции правого габарита транспортного средства (за исключением боковых зеркал заднего вида) после завершения маневра не пересекали границы (п. 16 приложения № 8 к Административному регламенту). Положение левого габарита транспортного средства в описании действий кандидата в водители отсутствует. Вместе с тем согласно критерию принятия решения о выполнении маневра проекции габаритов транспортного средства (за исключением боковых зеркал заднего вида) не должны пересекать границы места стоянки (парковки). Таким образом, наблюдается неоднозначность положений, регламентирующих действия кандидата в водители, и критериев оценки его навыков при выполнении указанного маневра.

Действующие ранее правила сдачи экзамена по первоначальным навыкам управления транспортным средством, утвержденные приказом МВД России от 20.10.2015 № 995, позволяли объективно определить, допустил испытуемый ошибку, сбив разметочное оборудование или выехав за линии разметки, или нет. В новых условиях критерии оценки выполнения рассмотренных упражнений указаны очень расплывчато. Новый административный регламент позволяет частично принимать экзамена на площадке. При этом в одном случае кандидаты в водители будут выполнять экзаменационные упражнения на закрытой площадке, с четко обозначенными размерами и границами, в другом – в реальной дорожной обстановке.

По ранее действующим правилам, границы выполнения рассматриваемых маневров определялись индивидуально путем добавления необходимого расстояния к соответствующим размерам транспортного средства. Для транспортных средств категорий «С», «D», «BE», «CE», «DE» и подкатегорий «C1», «D1», «C1E», «D1E» в новом регламенте по-

рядок определения границ выполнения маневров не поменялся. В этой связи непонятна позиция законодателя, определившего для категории «В» конкретные границы выполнения маневров в метрах. Учитывая различные характеристики транспортных средств, это представляется неверным. Так, например, габаритные размеры автомобиля (длина и ширина) Daewoo Matiz составляют 3495 x 1495 мм, Toyota Camry – 4885 x 1840 мм соответственно. Логично предположить, что кандидаты в водители, выполняя маневры в четко заданных границах на различных транспортных средствах, будут находиться в неравных условиях.

Переработан порядок начисления штрафных баллов для кандидатов в водители, приведенный в п. 185, а также в приложении № 4 к Административному регламенту. Вместе с тем ряд прописанных в экзаменационном листе ошибок допускает неоднозначность толкования.

Ошибка «не приступил к выполнению задания экзаменатора (проигнорировал)» относится к достаточно грубым, ее двукратное совершение подразумевает несдачу экзамена. Вместе с тем процедура проведения экзамена не в полной мере регламентирует порядок подачи команд и указаний экзаменатора кандидату в водители. Так, п. 183 Административного регламента определяют обязанность экзаменатора заблаговременно подавать команды кандидату в водители. Четкое определение понятия «заблаговременно» в законодательстве отсутствует. На практике это приводит к тому, что экзаменатор может подать команду слишком тихо или же непосредственно перед участком улично-дорожной сети, предназначенным для ее выполнения. Кандидат в водители при этом не успевает совершить необходимый маневр в соответствии с Правилами дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ) и, как следствие, не сдает экзамен. В этой связи представляется целесообразным установить минимально допустимое расстояние до участка улично-дорожной сети, предназначенной для выполнения задания экзаменатора, на котором он должен подать команду кандидату в водители.

Ошибка «Неправильно оценил дорожную обстановку» также допускает возможность неоднозначного толкования и сформулирована достаточно расплывчато. Непосредственное определение оцен-

ки дорожной обстановки отсутствует. Водитель оценивает дорожную обстановку в каждом конкретном случае. В Приложении № 5 к Административному регламенту определены пункты ПДД РФ (3.1, 13.6, 13.9, 13.11, 17.1, 18.1, 24.11), нарушение которых приводит к совершению указанной ошибки. Вместе с тем некоторые пункты (3.1, 17.1 ПДД РФ) нельзя отнести к оценке дорожной обстановки. Нарушение пп. 13.6, 13.9, 13.11, 17.1, 18.1 ПДД РФ ведет к совершению грубой ошибки «Не уступил дорогу (создал помеху) транспортному средству, имеющему преимущество».

По новым правилам приема практического экзамена за дублирующими органами управления экзаменационным транспортным средством будет находиться экзаменатор. Таким образом, исключена возможность вмешательства в управление ТС кандидатом в водители лица, обучавшего вождению. Вместе с тем следует согласиться с мнением ученых о том, что в настоящее время правовой статус экзаменатора недостаточно регламентирован. Возникают вопросы определения ответственности в случае возникновения дорожно-транспортных происшествий при приеме практического экзамена на право управления транспортным средством. Юридически экзаменатор не является лицом, обучающим вождению и соответственно водителем [1].

Постановлением Правительства РФ от 24.10.2014 № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» утверждены требования к установке в транспортных средствах, используемых для проведения практических экзаменов, средств аудио- и видеозаписи. Они направлены на исключение возможности постороннего вмешательства в процедуру сдачи экзаменов, объективное оценивание кандидата в водители, а также на возможность аргументированно оспорить результаты практического экзамена в случае несогласия с решением экзаменатора.

Следует отметить, что в указанном документе отсутствует прямо прописанная обязательная видеозапись действий и жестов экзаменатора. Это оставляет сотруднику Госавтоинспекции, принимающему экзамен, возможность оказывать помощь кандидату в водители.

Таким образом, новый Административный регламент содержит ряд положений, допускающих

двойное толкование. Это, в свою очередь, затрудняет объективную оценку качества подготовки кандидатов в водители, а также способствует значительному увеличению количества обжалований результатов проведения практического экзамена. Представляется необходимым доработать указанный нормативный правовой акт с учетом следующих предложений:

- уточнить порядок проверки навыков управления транспортным средством категорий «В», предусмотренных пп. 1.1-1.5 приложения №4;

- определить геометрические размеры выполнения маневров, предусмотренных в приложении №8, для транспортных средств категории «В» индивидуально с учетом непосредственных габаритов транспортных средств;

- уточнить порядок фиксации совершения кандидатом в водители ошибки «Неправильно оценил дорожную обстановку»;

- дополнить п. 182 информацией следующего содержания: «Кандидат в водители после подачи команды экзаменатором должен подтвердить, что задание экзаменатора понятно, либо уточнить его»;

- дополнить п. 183 информацией следующего содержания: «Уточняет у кандидата в водители, понятна ли ему поданная команда»;

- определить правовой статус экзаменатора и кандидата в водители в части ответственности в случае возникновения дорожно-транспортных происшествий;

- предусмотреть обязательное наличие у экзаменатора носимого фото-видеорегистратора при проведении практического экзамена в целях объективной оценки его действий;

- установить минимально допустимое расстояние до участка улично-дорожной сети, предназначенной для выполнения задания экзаменатора, когда он должен подать команду кандидату в водители.

#### Литература:

1. Зейналов Ф.Н., Губенков О.Е., Михалева И.С. Об административно-правовом статусе экзаменатора и кандидата в водители в случае совершения ДТП при проведении экзамена на право управления транспортным средством // Административное и муниципальное право. 2020. № 2. С. 19-25.

УДК: 342.9

ББК: 67.401

Научная специальность 12.00.14 – Административное право, административный процесс

DOI 10.53039/2079-4401.2021.5.3.014

© Д.В. Соколов, 2021

## НОРМАТИВНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЭЛЕКТРОСКУТЕРОВ В ФЕДЕРАТИВНОЙ РЕСПУБЛИКЕ ГЕРМАНИЯ, АВСТРИЙСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ И ШВЕЙЦАРСКОЙ КОНФЕДЕРАЦИИ

**Дмитрий Вячеславович Соколов,**

доцент кафедры профессиональной деятельности сотрудников подразделений охраны общественного порядка Нижегородской академии МВД России, кандидат юридических наук

**Контакты:** Анкудиновское шоссе, д. 3, Нижний Новгород, Россия, 603081**E-mail:** sokolovdv@bk.ru**Тел.** +7(915)9599149

**Аннотация.** В статье рассматривается нормативное регулирование участия в дорожном движении электрических скутеров и электрических самокатов в Федеративной Республике Германия, Австрийской Республике, Швейцарской Конфедерации. Проводится анализ требований национального законодательства к конструкции данного вида транспортных средств, участию их в дорожном движении, страхованию, управлению. Устанавливаются общие для всех рассматриваемых стран тенденции к регулированию участия в дорожном движении электроскутеров.

**Ключевые слова:** электроскутер, электросамокат, гироскутер, малый электромобиль, электроскейтборд, Федеративная Республика Германия, Австрийская Республика, Швейцарская Конфедерация, дорожное движение

## REGULATION FOR THE USE OF ELECTRIC SCOOTERS IN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY, THE REPUBLIC OF AUSTRIA AND THE SWISS CONFEDERATION

**Dmitry V. Sokolov,**

associate professor of the department of professional activities of employees of public order protection units of the Nizhny Novgorod academy of the Ministry of the Interior of Russia, candidate of legal sciences

**Contacts:** Ankudinovskoe shosse, d. 3, Nizhny Novgorod, Russia, 603081,

**Abstract.** The article discusses the regulation of the participation in the road traffic of electric scooters, electric scooters in the Federal Republic of Germany, the Austrian Republic, the Swiss Confederation. The analysis of the requirements of national legislation for the design of this type of vehicles, their participation in road traffic, insurance, management is carried out. The study identifies trends in the regulation of electric scooter participation in road traffic that are common for all countries under consideration.

**Keywords:** electric scooter, hoverboard, small electric car, electric skateboard, Federal Republic of Germany, Austrian Republic, Swiss Confederation, road traffic

**Для цитирования:** Соколов Д.В. Нормативное регулирование использования электроскутеров в Федеративной Республике Германия, Австрийской Республике и Швейцарской Конфедерации. // Современная наука. 2021;(3): 77–81.

Появление в настоящее время большого числа средств передвижения, которые предназначены преимущественно для перемещения одной персоны, таких, как электросамокаты, скутеры, различные самобалансирующиеся устройства с одним или несколькими колесами на электрической тяге, требует вмешательства государства в процесс их использования (участия) в дорожном движении.

На наш взгляд, интересно проследить, какие меры административного регулирования применяются для обеспечения безопасности дорожного движения при использовании новых средств передвижения в других государствах. В качестве примера, как представляется, следует рассмотреть опыт нормативного регулирования в данной сфере на примере Федеративной Республики Германия,

Австрийской Республики и Швейцарской Конфедерации. Указанные страны имеют федеративное устройство, развитую транспортную инфраструктуру, а также присоединились к Венской конвенции о дорожном движении 1968 г.

Базовым нормативным актом, определяющим использование так называемых малых электромобилей в дорожном движении является постановление Федерального Правительства Германии от 6 июня 2019 года «Об участии малых электромобилей в дорожном движении» [1] (далее - е KFV). В соответствии с §1 данного нормативного акта к малым электромобилям относят транспортное средство (далее также ТС) с сиденьем или без такового со следующими характеристиками: максимальная конструктивная скорость – не менее 6 км/ч и не

более 20 км/ч; наличие руля или поручня высотой не менее 500 мм (в случае управления транспортным средством в сидячем положении) либо 700 мм (в случае управления транспортным средством без сиденья); номинальная длительная мощность электродвигателя не превышает 500 Вт либо 1400 Вт в случае, если речь идет о самобалансирующемся посредством электронного блока управления транспортном средстве, при этом на поддержание баланса устройство должно использовать не менее 60% мощности электродвигателя; максимальная ширина – 700 мм, высота – 1400 мм, длина 2000 мм; максимальная масса без водителя – 55 кг.

Согласно с §2 eKFV малогабаритный электромобиль может вводиться в эксплуатацию при наличии лицензии на эксплуатацию, выдаваемой на соответствующий тип транспортного средства либо на конкретное транспортное средство, страховой наклейки, идентификационного номера и заводской таблички, содержащей наименование «Малогабаритный электромобиль» и предъявляемые к нему конкретно технические требования.

Транспортное средство данного вида также должно быть оснащено дублированной тормозной системой, световыми приборами спереди и сзади ТС, при этом наличие указателей поворота является факультативным, а боковых светоотражателей, размещаемых на ободе одного из колес, – обязательным (§ 4-5 eKFV). Также на малогабаритный электромобиль предусматривается установка устройства для подачи звукового сигнала (§ 6 eKFV).

Для водителей рассматриваемой категории транспортных средств предусмотрено возрастное ограничение по допуску к управлению – не ранее достижения 14 лет (§ 3 eKFV), при этом водительское удостоверение не требуется. Для малогабаритных электромобилей дополнительно предусмотрено несколько правил участия в дорожном движении (§ 8, 10, 11 eKFV):

- в населенных пунктах движение разрешено по велосипедным дорожкам, тротуарам, имеющим зону для движения велосипедов, участкам дороги с выделенной полосой для велосипедного движения, а при их отсутствии – по проезжей части, а также по дорогам с односторонним движением, где знаками разрешено движение велосипедистов;

- вне населенных пунктов, кроме указанных мест, разрешается движение по обочинам, оснащенным твердым покрытием;
- парковка осуществляется в соответствии с правилами, предусмотренным для велосипедов;
- при движении по проезжей части дороги малогабаритный электромобиль должен находиться как можно правее;
- в процессе движения по велосипедным дорожкам скорость движения должна соответствовать скорости движения по велодорожке велосипедистов, не должно создаваться помех их движению;
- не должны создаваться помехи движению и опасность для пешеходов; в случае необходимости скорость движения должна быть адаптирована под скорость пешеходного потока;
- управление малогабаритным электромобилем осуществляется с использованием хотя бы одной руки;
- буксировка прицепа или перевозка пассажиров с использованием малогабаритного электромобиля запрещаются.

Использование защитного шлема для рассматриваемого вида транспортных средств действующим законодательством Германии не регламентировано.

Законодательно в ФРГ для водителей малогабаритных электромобилей ответственность за нарушение требований к эксплуатации данного вида транспортных средств, а также предусмотренных правил управления ими (§ 14 eKFV). Размеры санкций, связанных с данными видами нарушений, колеблются в диапазоне от 15 до 180 евро [2].

К числу устройств, которые используют электродвигатель для приведения их в движение, следует отнести электроскейтборды и моноколеса. В силу особенностей конструкции немецкий законодатель не относит их к транспортным средствам, которые разрешено использовать для участия в дорожном движении. Так, в частности, §16 Правил лицензирования дорожного движения предусматривает допуск к участию в дорожном движении транспортных средств с максимальной скоростью движения более 6 км/ч [3], чему формально соответствует названный вид транспортных средств, однако §2 Постановления об одобрении транспортных средств

для дорожного движения не содержит упоминания об одноколесных транспортных средствах [4].

Таким образом, как показывает юридическая практика Всеобщего немецкого автомобильного клуба, моноколеса не признаются транспортными средствами, предназначенными для участия в дорожном движении, то есть движение на них возможно только на закрытых территориях, где не осуществляется дорожное движение, следовательно, движение по улицам, тротуарам, пешеходным дорожкам также запрещается [5]. Аналогичные правила распространяются на электроскейтборды и гироскутеры, которые не имеют специальной рукоятки, за которую едущее на них лицо могло бы держаться, а также, в соответствии с §§ 64 и 65 Правил лицензирования дорожного движения, тормозов [3].

Следует отметить, что в Германии при достаточно подробной регламентации использования в процессе дорожного движения различных транспортных средств на электрической тяге просматривается некоторая неопределенность в установлении ответственности за использование электроскейтбордов, гироскутеров в дорожном движении. Например, § 21 Закона о дорожном движении предусматривает ответственность за управление транспортным средством без водительских прав [6]. Однако нормативно не установлено, к какой категории водителей относить таких участников дорожного движения [7], поскольку § 6 Постановления о водительских правах не содержит упоминания соответствующей категории (класса) водительского удостоверения, к которой они могли быть отнесены [8].

Законодательством Австрийской Республики для электрических скутеров предусмотрены следующие технические требования [9]: максимальная мощность – 600 Вт; максимальная скорость – 25 км/ч; наличие эффективной тормозной системы; белые светоотражатели либо светоотражающие пленки спереди и красные светоотражатели либо светоотражающие пленки сзади; наличие желтых светоотражателей по бокам транспортного средства; наличие источника белого света спереди и красного при использовании скутера в темное время суток либо в условиях недостаточной видимости сзади.

Для водителей электрических скутеров действуют правила, установленные для велосипеди-

стов Законом о дорожном движении Австрийской Республики от 6 июля 1960 г. в редакции от 19 мая 2021 г. [10]. В соответствии со ст. 65 данного закона в отношении водителей электрических скутеров установлено минимальное возрастное ограничение в 12 лет для самостоятельного управления данным видом транспортного средства.

Лица младше 12 лет могут управлять электрическим скутером только под присмотром лица старше 16 лет либо при наличии специального разрешения от уполномоченных органов, выдаваемого с 9 или 10-летнего возраста. Для детей в возрасте до 12 лет предусматривается обязательное ношение шлема (ч. (6) ст. 68 Закона о дорожном движении Австрийской Республики).

Вождение электрического скутера осуществляется на строго ограниченных территориях: велосипедные дорожки, так называемые жилые улицы, где осуществляется преимущественно движение пешеходов, а движение транспорта ограничено. При движении в зонах, используемых пешеходами, скорость электрического скутера адаптируется под скорость пешеходного потока, а само передвижение такого транспортного средства не должно создавать помех в движении пешеходам и представлять опасность для них. Движение по тротуарам и пешеходным дорожкам данных транспортных средств допускается с разрешения местных органов власти. В Вене, например, оно запрещено.

Запрещается также управление электрическими скутерами в состоянии алкогольного опьянения с превышением установленного ограничения для этой категории водителей транспортных средств в 0,8 промилле либо в состоянии наркотического опьянения. Запрещена перевозка пассажиров на этих устройствах и использование мобильной связи без гарнитуры, что совпадает с аналогичной нормой, установленной для велосипедистов п. «е» ч. (3) ст. 68 Закона о дорожном движении Австрийской Республики.

Парковка электросамокатов осуществляется на парковочных местах для велосипедов либо на тротуарах, при условии, что его ширина составляет 2,5 м, такой способ парковки не создает помех в движении пешеходам и не причиняет вреда имуществу (ч. (4) ст. 68 Закона о дорожном движении Австрийской Республики). Страхование ответствен-

ности для водителей этих транспортных средств не предусмотрено.

Интересной, на наш взгляд, является практика Швейцарии, которая также законодательно выделяет электрические транспортные средства, используемые для индивидуального передвижения. Постановление о технических требованиях к дорожным транспортным средствам от 19 июля 1995 года (в редакции от 1 мая 2019 года) (далее – Постановление) в п. «d» ст. 18 вводит понятие «электрический стоячий самокат», под которым понимают одноместное самобалансирующееся транспортное средство с двигателем общей мощностью не более 2 кВт, которая в значительной степени используется для поддержания равновесия устройства, а также максимальной конструктивной скоростью 20 км/ч, а с использованием педалирования – 25 км/ч [11].

В пункте «b» ст. 18 Постановления также содержится определение легкого мотоцикла, под которым понимается устройство, соответствующее следующим требованиям: электрический привод; мощность двигателя не более 0,5 кВт; максимальная конструктивная скорость с использованием электродвигателя – 20 км/ч, а при помощи педалирования – до 25 км/ч; наличие двух мест для сидения либо дополнительного места для инвалида, либо конструкция велосипед-кресло-коляска, либо наличие двух специально оборудованных мест для перевозки двух детей; максимальная масса – не более 200 кг, за исключением инвалидных колясок (ст. 175662 Постановления); наличие тормоза на оба колеса, один из которых должен быть фрикционным.

Согласно ст. 43a169 Правил дорожного движения от 13 ноября 1962 г. (редакция от 9 февраля 2021 г.), утвержденных Федеральным советом Швейцарии, эксплуатация электросамокатов на дорогах общего пользования регулируется правилами, установленными для велосипедов [12]. В соответствии с данной нормой использование электросамокатов в пешеходных зонах допускается только лицами с ограниченными возможностями при условии, что они не создают помех в движении пешеходам. Также электросамокат должен быть оборудован спереди световозвращателем и фонарем или фарой (для движения в темное время суток и в условиях недостаточной видимости) белого цвета, сзади – световозвращателем или фонарем красного цвета.

Правила дорожного движения Швейцарской Конфедерации не предусматривают использование защитного шлема при управлении данным типом устройствами (ст. 3b28).

В соответствии с чч. 1 и 5 ст. 3 Постановления о допуске людей и транспортных средств к дорожному движению (Постановление о разрешении дорожного движения, 1 VZV) от 27 октября 1976 г. (редакция от 1 января 2021 г.) для управления электросамокатами и легкими мотоциклами требуется достижение минимального возраста 14 лет и наличие одной из специальных категорий G или M [13].

По достижении 16 лет управление данными транспортными средствами осуществляется без использования водительского удостоверения. Согласно Постановлению о дорожном страховании в Швейцарии к электросамокатам не применяются положения об обязательном страховании автогражданской ответственности [14].

Проведенный анализ законодательства трех стран Центральной Европы позволяет нам установить ряд важных моментов:

1. Признание на законодательном уровне статуса устройств с электрическим двигателем, используемых для индивидуального перемещения в качестве участников дорожного движения.
2. Наличие ограничений на конструкцию данного транспортного средства в виде мощности, скоростного режима и некоторого дополнительного оборудования.
3. Полный либо частичный запрет на использование данных транспортных средств для движения на участках, предназначенных для движения пешеходов.
4. Наличие возрастных ограничений по допуску к управлению данными транспортными средствами.
5. Частичная унификация норм, устанавливающих правила движения электросамокатов, с нормами для велосипедов.

Указанные обстоятельства, на наш взгляд, позволяют учитывать положительный опыт зарубежных стран при формировании национального российского законодательства, устанавливающего требования к конструкции и введению в эксплуатацию новых видов транспортных средств на электрической тяге, а также правил их участия в дорожном движении.

### Литература:

1. Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung eKFV). – Текст : электронный // ADAC : [сайт]. – 2021. URL: [https://www.gesetze-im-internet.de/ekfv/BJNR075610019.html#:~:text=\(1\)%20Wer%20ein%20Elektrokleinstfahrzeug%20f%C3%BChrt,zu%20fahren%2C%20nicht%20abgewichen%20werden](https://www.gesetze-im-internet.de/ekfv/BJNR075610019.html#:~:text=(1)%20Wer%20ein%20Elektrokleinstfahrzeug%20f%C3%BChrt,zu%20fahren%2C%20nicht%20abgewichen%20werden) (дата обращения: 18.05.2021).
2. Bußgelder bei E-Scooter-Sünden. – Текст : электронный // ADAC : [сайт]. – 2021. URL: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/elektrofahrzeuge/e-scooter> (дата обращения: 18.05.2021).
3. Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVO). – Текст : электронный // URL: [https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo\\_2012/BJNR067910012.html](https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/BJNR067910012.html) (дата обращения: 18.05.2021).
4. Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr (Fahrzeug-Zulassungsverordnung FZV). – Текст : электронный // Kompetenzzentrum Rechtsinformationssystem des Bundes : [сайт]. – 2021. URL: [https://www.gesetze-im-internet.de/fzv\\_2011/BJNR013900011.html](https://www.gesetze-im-internet.de/fzv_2011/BJNR013900011.html) (дата обращения: 18.05.2021).
5. Monowheels: Diese Regeln gelten für elektrische Einräder – Текст : электронный // ADAC : [сайт]. – 2021. URL: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/elektrofahrzeuge/airwheel> (дата обращения: 18.05.2021).
6. Straßenverkehrsgesetz (StVG). – Текст : электронный // Kompetenzzentrum Rechtsinformationssystem des Bundes : [сайт]. – 2021. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/BJNR004370909.html> (дата обращения: 18.05.2021).
7. Hoverboard & E-Skateboard: Das gilt im Straßenverkehr. – Текст : электронный // ADAC : [сайт]. – 2021. URL: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/elektrofahrzeuge/hoverboard> (дата обращения: 18.05.2021).
8. Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung FeV). – Текст : электронный // Kompetenzzentrum Rechtsinformationssystem des Bundes : [сайт]. – 2021. URL: [https://www.gesetze-im-internet.de/fev\\_2010/BJNR198000010.html](https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/BJNR198000010.html) (дата обращения: 18.05.2021).
9. Elektro-Scooter. – Текст : электронный // Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort : [сайт]. – 2021. URL: [https://www.oesterreich.gv.at/themen/freizeit\\_und\\_strassenverkehr/Elektro-Scooter,-Quads-und-Co/Seite.610110.html](https://www.oesterreich.gv.at/themen/freizeit_und_strassenverkehr/Elektro-Scooter,-Quads-und-Co/Seite.610110.html) (дата обращения: 19.05.2021).
10. Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Straßenverkehrsordnung 1960, Fassung vom 19.05.2021. – Текст : электронный // Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort : [сайт]. – 2021. – URL: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336> (дата обращения: 19.05.2021).
11. Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) vom 19. Juni 1995 (Stand am 1. Mai 2019). – Текст : электронный // Die Publikationsplattform des Bundesrechts : [сайт]. – 2021. – URL: [https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1995/4425\\_4425/de#a14](https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1995/4425_4425/de#a14) (дата обращения: 19.05.2021).
12. Verkehrsregelnverordnung (VRV) vom 13. November 1962 (Stand am 9. Februar 2021) – Текст : электронный // Die Publikationsplattform des Bundesrechts : [сайт]. – 2021. – URL: [https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1962/1364\\_1409\\_1420/de](https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1962/1364_1409_1420/de) (дата обращения: 19.05.2021).
13. Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung, 1 VZV) vom 27. Oktober 1976 (Stand am 1. Januar 2021) – Текст : электронный // Die Publikationsplattform des Bundesrechts : [сайт]. – 2021. – URL: [https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1976/2423\\_2423\\_2423/de](https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1976/2423_2423_2423/de) (дата обращения: 19.05.2021).
14. Erkehrsversicherungsverordnung (VVV) vom 20. November 1959 (Stand am 1. Februar 2019) // [https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1959/1271\\_1321\\_1317/de](https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1959/1271_1321_1317/de) (дата обращения: 19.05.2021).

## ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБГОНА В СССР (ОПРЕДЕЛЕНИЕ, СОДЕРЖАНИЕ И УСЛОВИЯ ВЫПОЛНЕНИЯ МАНЕВРА)

Александр Юрьевич Якимов,

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

Контакты: д. 27, стр. 3, ул. Люсиновская, Москва, Россия, 115093

E-mail: yakimovay@autoins.ru

Тел. 8(985)7253597

**Аннотация.** Статья посвящена рассмотрению вопросов правового регулирования обгона. Проводится сравнительно-правовой и историко-правовой анализ определения и содержания данного маневра, а также условий его выполнения, содержащихся в международных и советских нормативных правовых актах. По результатам анализа формулируются выводы и предложения, направленные на совершенствование правового регулирования обгона.

**Ключевые слова:** Конвенция о дорожном движении, Конвенция о дорожных знаках и сигналах, обгон, определение обгона, Правила дорожного движения, правовое регулирование обгона, содержание обгона, условия выполнения обгона

## LEGAL REGULATION OF OVERTAKING IN THE USSR (DEFINITION, CONTENT AND CONDITIONS OF THE MANEUVER)

Alexander Yu. Yakimov,

advisor to the President of the Russian Union of Motor Insurers, honored lawyer of the Russian Federation,  
doctor of law, professor

Contacts: d. 27, p. 3, ul. Lyusinovskaya, Moscow, Russia, 115093

**Annotation.** The article is devoted to the consideration of issues of legal regulation of overtaking. A comparative legal and historical-legal analysis of the definition and content of this maneuver, as well as the conditions for its implementation, contained in international and Soviet regulatory legal acts, is carried out. Based on the results of the analysis, conclusions and proposals aimed at improving the legal regulation of overtaking are formulated.

**Keyword:** Convention on road traffic, Convention on road signs and signals, overtaking, definition of overtaking, traffic rules, legal regulation of overtaking, content of overtaking, conditions for overtaking

**Для цитирования:** Якимов А.Ю. Правовое регулирование обгона в СССР (определение, содержание и условия выполнения маневра). // Современная наука. 2021;(3): 82–91.

Правовое регулирование дорожного движения имеет прямое отношение к контрольно-надзорной деятельности Госавтоинспекции МВД России, поскольку значительное место в указанной деятельности занимает надзор за соблюдением установленных правил участниками дорожного движения, включающий осуществление производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения.

Нужно иметь в виду, что содержание положений национальных нормативных правовых актов, регулирующих общественные отношения в области дорожного движения, является производным от норм соответствующих международных нормативных правовых актов.

Предметом проведенного исследования является полувековая история правового регулирования дорожного движения на международном и отечественном уровне.

При этом необходимо учитывать, что в течение данного временного интервала Российская Федерация, именовавшаяся Российской Советской Федеративной Социалистической Республикой, 20 лет находилась в составе Союза Советских Социалистических Республик (далее – Союз ССР или СССР).

К основополагающим международным документам, принятым в рассматриваемой области, относятся Конвенция о дорожном движении [4] и дополняющее ее Европейское соглашение [2], а равно Конвенция о дорожных знаках и сигналах [5] и дополняющее ее Европейское соглашение [3], одной из Договаривающихся Сторон которых является Российская Федерация, подписавшая указанные документы соответственно в 1968 году и 1971 году как независимое государство (наряду с Казахстаном и Украиной).

В силу ряда причин положения национальных нормативных правовых актов, в том числе и рос-

сийских, не в полной мере соответствуют нормам указанных международных документов.

Наличие таких несоответствий обусловлено, например, тем, что в Конвенции о дорожном движении и Конвенции о дорожных знаках и сигналах нередко предусматривается свобода усмотрения Договаривающихся Сторон при регламентации тех или иных действий в процессе дорожного движения.

В то же время встречаются и другие случаи, когда национальное нормотворчество выходит за предписанные рамки и допускает отличия от международных норм.

Однако в силу отсутствия механизма контроля и мер, принуждающих к строгой имплементации международных норм в национальные нормативные правовые акты, существующие пробелы и противоречия имеют место.

Это относится и к отечественным нормативным правовым актам в области дорожного движения. Следует указать на то, что в юридической литературе подобная нормотворческая практика получила достаточно критическую оценку [1], в том числе и в отношении нововведений, принятых несколько лет назад [9].

Среди нормативных правовых актов в области дорожного движения наиболее значимыми с учетом полноты и детализации соответствующих положений являются Правила дорожного движения.

В настоящей статье рассматриваются указанные нормативные правовые документы, утвержденные приказами МВД СССР. При этом главное внимание уделено исследованию правового регулирования такого сложного и опасного маневра, которым является обгон.

Подобное суждение обосновывается очевидным доводом: нарушения правил обгона нередко приводят к дорожно-транспортным происшествиям (далее – ДТП) с самыми тяжкими последствиями.

К сожалению, и в 2021 году такие нарушения явились причиной нескольких ДТП, повлекших гибель значительного числа людей, в том числе детей школьного возраста.

Представляется уместным провести как сравнительно-правовой анализ международных и отечественных норм, так и историко-правовой анализ, который дает немалую пищу для размышлений.

Вначале обратимся к положениям Конвенции о дорожном движении с учетом их измененной редакции, содержащейся в приложении к Европейскому соглашению, дополняющему данную Конвенцию.

Следует указать на то, что текст Конвенции о дорожном движении, который носит универсальный характер (учитывающий наличие как правостороннего, так и левостороннего движения в различных странах, являющихся Договаривающимися Сторонами данных международных документов), адаптирован применительно к правостороннему движению, установленному на территории России, в целях облегчения сопоставления ее норм с положениями отечественных нормативных правовых актов.

В главе I (Общие положения) Конвенции о дорожном движении имеется ст. 1 (Определения), включающая перечень терминов. К сожалению, термин «обгон» в нем отсутствует, поэтому требуется осмысливать соответствующие нормы указанной Конвенции.

В главе II (Правила дорожного движения) имеется специальная статья, посвященная обгону, однако прежде всего имеет смысл привести норму, включенную в п. 3 ст. 10 (Расположение на дороге), которая определяет общее правило расположения на проезжей части: не нарушая положений иного рода, содержащихся в Конвенции, водитель транспортного средства должен в той мере, в какой позволяют обстоятельства, находиться ближе к правому краю проезжей части.

В данной статье предусмотрен запрет, касающийся дороги с двусторонним движением, имеющей три полосы движения: водитель транспортного средства не должен выезжать на крайнюю полосу проезжей части, по которой совершается движение в противоположном направлении (подп. «b» п. 5).

Теперь приведем положения п. 1 ст. 11 (Обгон и движение в рядах):

- обгон должен производиться с левой стороны (подп. «a»);
- однако обгон должен производиться с правой стороны, если водитель, которого обгоняют, подал сигнал о своем намерении повернуть и направил транспортное средство в левую сторону, чтобы либо повернуть на другую дорогу или въехать в придо-

рожное владение, либо остановиться на этой стороне (подп. «b»);

- в рамках национального законодательства (имеются в виду как законодательные, так и подзаконные нормативные правовые акты) велосипедистам и водителям велосипедов с подвесным двигателем (далее – мопеды, поскольку в настоящее время указанные велосипеды именуется именно так) может быть разрешено объезжать стоящие или медленно движущиеся транспортные средства с правой стороны при наличии достаточного места (подп. «с»), вступил в силу в 2006 году).

Далее в ст. 11 конкретизируются условия выполнения рассматриваемого маневра. Так, в п. 2 предусматривается, что перед обгоном водитель должен, не нарушая иных положений Конвенции, убедиться в том, что:

- ни один следующий позади водитель не начал обгона (подп. «а»);

- водитель транспортного средства, движущегося впереди него по той же полосе движения, не подал сигнала о своем намерении совершить обгон другого транспортного средства (подп. «b»);

- полоса движения, на которую он намерен выехать, свободна на достаточном расстоянии, и относительная скорость двух транспортных средств позволяет совершить обгон за достаточно краткое время (подп. «с»), вступил в силу в 1993 году);

- за исключением случаев выезда на полосу, встречное движение по которой запрещено, он может без ущерба для обгоняемого пользователя или пользователей дороги вновь занять место, предписанное в п. 3 ст. 10, о котором ранее шла речь (подп. «d»).

В соответствии с подп. «b» п. 1 ст. 28 (Звуковые и световые сигналы) в случаях, когда следует предупредить водителя другого транспортного средства о намерении произвести обгон, вне населенных пунктов могут применяться звуковые и световые сигнальные приборы.

Кроме того, Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут разрешить подачу световых сигналов с аналогичной целью и в населенных пунктах (п. 3).

Согласно п. 2 (вступил в силу в 1993 году) ст. 28 вместо звуковых сигналов водители автомобилей с наступлением темноты и до рассвета, а также днем,

если это более соответствует обстоятельствам, могут подавать световые сигналы, предусмотренные в п. 3 ст. 32 (Условия использования фонарей).

Речь идет о следующей ситуации: если транспортное средство следует на небольшом расстоянии позади другого транспортного средства, то для подачи светового сигнала о намерении произвести обгон могут быть использованы фонари (имеются в виду фары) дальнего света.

Согласно п. 3 ст. 11 во исполнение рассмотренных ранее положений п. 2 этой статьи запрещается, в частности на дорогах с двусторонним движением, совершать обгон при приближении к концу подъема и когда видимость недостаточна, на поворотах, за исключением случаев, когда в этих местах имеется продольная разметка и когда обгон совершается без выезда на полосы, предназначенные для встречного движения.

В п. 4 той же статьи имеется еще одно условие: в момент обгона водитель должен оставлять для обгоняемого пользователя или пользователей дороги достаточное боковое пространство.

В подп. «а» п. 5 ст. 11 предусмотрена возможность совершения обгона нескольких транспортных средств. На дорогах, которые имеют по крайней мере две полосы, предназначенные для движения в данном направлении, водитель транспортного средства, который вынужден был бы совершить новый обгон сразу или вскоре после того, как он вернется в свой ряд, предписанный в п. 3 ст. 10, может для совершения этого маневра остаться на полосе движения, занятой им для первого обгона.

Однако он обязан предварительно убедиться, что может это сделать, не создавая серьезных затруднений для водителей транспортных средств, следующих за ним на большей скорости.

Применительно к положению, изложенному в подп. «а» п. 5, и при такой интенсивности, что транспортные средства не только занимают всю ширину проезжей части, предназначенной исключительно для движения в этом направлении, но к тому же двигаются со скоростью, зависящей от скорости транспортного средства, следующего впереди них по данному ряду, в подп. «а» п. 6 включена важная оговорка.

Она сформулирована следующим образом: без ущерба для положений п. 9 движение транспортных

средств одного ряда с большей скоростью, чем движение транспортных средств другого ряда, не рассматривается как обгон.

При этих условиях водитель транспортного средства, которое не находится на полосе движения, наиболее близкой к правому краю проезжей части, может выезжать из ряда только с целью сделать поворот направо или налево либо выехать на стоянку (подп. «б» п. 6).

При движении в рядах, описанном в п. 5 и б ст. 11, если полосы разграничены на проезжей части продольной разметкой, водителям запрещается наезжать на эту разметку (п. 7).

Согласно п. 8 ст. 11 без ущерба для положений п. 2 и других ограничений, которые Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут предписать в отношении обгона на перекрестках и железнодорожных переездах, ни один водитель транспортного средства не должен обгонять другое транспортное средство, иное чем двухколесный велосипед, мопед или двухколесный мотоцикл без коляски (имеется в виду боковой прицеп):

- непосредственно перед перекрестком и на перекрестке, ином, чем перекресток с круговым движением, за исключением следующих случаев: 1) предусмотренного в подп. «б» п. 1; 2) когда обгон совершается по дороге, при движении по которой на перекрестке предоставляется преимущественное право проезда; 3) когда движение на перекрестке регулируется регулировщиком или световыми дорожными сигналами (подп. «а»);

- непосредственно перед железнодорожными переездами без шлагбаумов или полушлагбаумов и на этих переездах, за исключением тех случаев, когда дорожное движение регулируется в этих местах световыми дорожными сигналами, которые применяются на перекрестках (подп. «б», изложен в редакции п. 10 приложения к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожном движении).

В соответствии с п. 9 рассматриваемой статьи транспортное средство может обгонять другое транспортное средство, которое приближается к пешеходному переходу, обозначенному либо разметкой на проезжей части дороги, либо знаком, либо сигналом, или которое остановилось непосред-

ственно перед этим переходом, только на достаточно сниженной скорости, обеспечивающей своевременную остановку в том случае, если на переходе окажутся пешеходы.

При этом ни одно положение настоящего пункта не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся Сторонам или их территориальным подразделениям запрещать обгон начиная с определенного расстояния до пешеходного перехода, либо предъявлять более строгие требования к водителям транспортных средств, намеревающимся совершать обгон транспортного средства, остановившегося у пешеходного перехода.

В п. 10 ст. 11 определены действия водителя обгоняемого транспортного средства. Водитель, убедившийся, что следующий за ним водитель намерен совершить обгон, должен, за исключением случая, предусмотренного в подп. «б» (вступил в силу в 2006 году) п. 1 ст. 16 (Изменение направления движения) (имеется в виду поворот налево для выезда на другую дорогу или для въезда в придорожное владение), приблизиться к правому краю проезжей части дороги и не повышать скорость.

Если недостаточная ширина, профиль или состояние проезжей части дороги не позволяют с учетом интенсивности встречного движения легко и безопасно обгонять тихоходное, крупногабаритное или вынужденное соблюдать определенную скорость транспортное средство, водитель последнего должен замедлить движение и в случае необходимости при первой возможности уступить дорогу для того, чтобы пропустить следующие за ним транспортные средства.

В п. 11 ст. 11 (изложен в редакции п. 10 приложения к Европейскому соглашению, вступила в силу в 1993 году) отражены особенности движения в населенных пунктах на дорогах, которые имеют по крайней мере две полосы движения, предназначенные для движения в одном и том же направлении и обозначенные продольной разметкой.

В таком случае упомянутые ранее положения п. 3 ст. 10 Конвенции о дорожном движении не применяются. Водители автотранспортных средств могут использовать наиболее удобную для них полосу движения. Они должны перестроиться на другую полосу движения только перед поворотом направо или налево, обгоном, остановкой или стоянкой в

соответствии с правилами, регулируемыми эти маневры (подп. «а»).

В этом же случае транспортные средства, движущиеся по расположенным левее полосам движения быстрее, чем транспортные средства, движущиеся по полосам движения, находящимся ближе к краю дороги, не считаются обгоняющими, однако положения п. 9 продолжают применяться (подп. «б»).

Положения подп. «а» не применяются на автомагистралях, а также на других соответствующим образом обозначенных дорогах, предназначенных для автомобильного движения и не используемых для въезда на прилегающие участки или выезда из них, являющиеся частной собственностью, либо на любых дорогах, на которых разрешена скорость движения более 80 км/ч (подп. «с»).

Кроме того, нужно иметь в виду наличие п. 6 ст. 13 (Скорость и дистанция) (изложен в редакции п. 12 приложения к Европейскому соглашению, вступила в силу в 2006 году). В этом пункте отражены особенности движения вне населенных пунктов на дорогах, где только одна полоса предназначена для движения в данном направлении.

Согласно данному пункту в таком случае с целью облегчения обгона водители транспортных средств, на которые распространяется специальное ограничение скорости, и транспортных средств или составов транспортных средств, габаритная длина которых превышает 7 м, должны, за исключением момента, когда они приступают к обгону или совершают его, поддерживать между своими транспортными средствами и движущимися впереди них механическими транспортными средствами такую дистанцию, чтобы обгоняющие их транспортные средства могли в полной безопасности вновь занять соответствующее место в ряду впереди транспортного средства, которое они обогнали. Однако это положение не относится ни к очень интенсивному движению, ни к случаям запрещения обгона.

Нужно обратить внимание и на содержание ст. 34 (Отступления), которой завершается глава II Конвенции о дорожном движении. В п. 4 данной статьи установлено, что в целях обгона механизмов, используемых на работах по строительству, ремонту или содержанию дорог, когда они используются на дорожных работах, водители других транспорт-

ных средств могут, по мере необходимости и при условии соблюдения всех мер предосторожности, не соблюдать положения ст. 11.

Что касается дорожных знаков, запрещающих обгон, то они предусмотрены в п. 4 (Запрещение обгона) подраздела II (Описание) раздела С (Запрещающие или ограничивающие знаки) приложения 1 (Дорожные знаки) (редакция вступила в силу в 1995 году) к Конвенции о дорожных знаках и сигналах.

Знак С,13а «Обгон запрещен» запрещает обгон всех движущихся механических транспортных средств, за исключением двухколесных мопедов и двухколесных мотоциклов без коляски (бокового прицепа) (подп. «а»).

Действие знака С,13б «Грузовым транспортным средствам обгон запрещен» распространяется только на грузовые транспортные средства, разрешенная максимальная масса которых превышает 3,5 т (подп. «б»). При этом о каком-либо исключении в отношении обгоняемых транспортных средств не упоминается.

Оба знака имеют по два образца, однако с учетом положений п. 19 (также вступил в силу в 1995 году) приложения к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, используются только образцы С,13аа и С,13ба (их изображения идентичны изображениям дорожных знаков 3.20 и 3.22, действующих в Российской Федерации).

Кроме того, согласно подп. «б» п. 4 подраздела II раздела С приложения 1 на дополнительной табличке, помещенной под знаком в соответствии с п. 4 ст. 8 Конвенции о дорожных знаках и сигналах, может быть помещено указание об изменении разрешенной максимальной массы транспортных средств, при превышении которой применяется запрещение.

В упомянутом п. 4 ст. 8 (вступил в силу в 1995 году) установлено, что если действие предписывающих знаков (почему-то указана только эта разновидность знаков) необходимо ограничить конкретными участниками дорожного движения, то это обеспечивается с помощью дополнительных табличек в соответствии с п. 4 раздела Н приложения 1.

В п. 4 раздела Н (Дополнительные таблички) приложения 1 к Конвенции о дорожных знаках и

сигналах конкретизируется, что подобное ограничение осуществляется за счет нанесения графического обозначения соответствующих категорий пользователей дороги.

В качестве примеров снова приведены таблички Н,5а (изображение крупногабаритного (длинномерного) грузового транспортного средства) и Н,5b (изображение грузового транспортного средства с прицепом).

На основании изложенного представляется возможным сформулировать следующие выводы, касающиеся правового регулирования обгона на международном уровне.

Во-первых, прежде всего, важно обратить внимание на наличие нескольких вариантов обгона.

В качестве основного (наиболее типичного) варианта обгона рассматривается маневр, связанный с выездом из занимаемой полосы движения (стороны проезжей части), опережением движущегося впереди транспортного средства и последующим возвращением на занимаемую полосу (сторону проезжей части).

Его особой разновидностью следует считать обгон с выездом на полосу (сторону проезжей части), на которой разрешено встречное движение. Эта разновидность обгона отличается созданием повышенной опасности при совершении такого маневра.

Предусматривается еще один вариант, который связан с возможностью совершения обгона нескольких транспортных средств. Имеются в виду дороги, которые имеют по крайней мере две полосы, предназначенные для движения в данном направлении (подп. «а» п. 5 ст. 11 Конвенции о дорожном движении), поскольку в таких случаях отсутствует необходимость скорейшего возвращения на ранее занимаемую полосу.

На таких дорогах возможны ситуации, когда выезд из занимаемой полосы движения и последующее опережение не завершаются возвращением на ранее занимаемую полосу. Неслучайно, в подп. «а» п. 6 и подп. «b» п. 11 ст. 11 оговаривается, что подобные маневры не следует рассматривать в качестве обгона.

Некоторые варианты выполнения обгона с правой стороны, описанные в подп. «b» и «с» п. 1 ст. 11, по своему содержанию отличаются от традиционного понимания обгона, в силу чего, по на-

шему мнению, сомнительным является отнесение их к обгону как таковому.

Так, в случае, когда водитель движущегося впереди транспортного средства начал движение в левую сторону (подп. «b»), может вообще отсутствовать необходимость выезда из занимаемой полосы, а последующее опережение такого транспортного средства не будет связано с обгоном.

Водители мопедов и велосипедисты должны двигаться в один ряд по правому краю проезжей части, поэтому опережение с правой стороны медленно движущихся или стоящих транспортных средств не подразумевает предварительного перестроения данных лиц (подп. «с»).

Показательно, что в подп. «с» даже применяется иная формулировка подобного действия: им разрешается «объезжать» (а не «опережать») указанные транспортные средства.

Во-вторых, регламентация условий совершения обгона, включающая запреты на его осуществление, заслуживает положительной оценки в силу ее достаточной полноты и детализации в описанных дорожных ситуациях.

В-третьих, за прошедшие полвека после принятия соответствующих международных документов в них внесено относительно немного изменений, касающихся правового регулирования обгона, причем они не носят принципиальный характер, что свидетельствует о правовой стабильности.

В этом смысле процесс правового регулирования обгона в нашей стране можно охарактеризовать диаметрально противоположным образом, в связи с чем представляется целесообразным выделить четыре периода существенных изменений понятия и содержания обгона.

Началом первого периода будем считать 1972 год, когда с учетом рассмотренных международных документов были подготовлены Правила дорожного движения (далее – ПДД Союза ССР), утвержденные Приказом МВД СССР [7].

В п. 9 главы I (Общие положения) было включено определение термина «обгон»: опережение одного или нескольких движущихся транспортных средств, связанное с выездом из занимаемого ряда.

При этом была сделана следующая оговорка: движение транспортных средств одного ряда с большей скоростью, чем транспортных средств соседнего ряда, не рассматривается как обгон.

Таким образом, понимание обгона в ПДД Союза ССР соответствовало нормам, содержащимся в ст. 11 Конвенции о дорожном движении, включая подп. «а» п. 6 и подп. «б» п. 11.

Следует учесть, что и ранее обгон понимался широко. Так, в примечании к п. 50 подраздела Обгон раздела VI (Порядок движения транспортных средств) Правил движения по улицам и дорогам Союза ССР, утвержденных в 1960 году Приказом МВД СССР [6], было указано, что обгоном считается маневр, связанный с выездом из занимаемого ряда.

Применительно к рассмотренным нормам п. 3 и подп. «а» п. 5 ст. 10 Конвенции о дорожном движении отметим, что в разделе Расположение транспортных средств на проезжей части главы VI (Порядок движения, остановка и стоянка транспортных средств, расположение транспортных средств на проезжей части) ПДД Союза ССР имелись схожие положения.

Имеются в виду п. 78-80 ПДД Союза ССР. В соответствии с п. 78 водители нерельсовых транспортных средств должны были вести их по возможности ближе к правому краю проезжей части. Водителю запрещалось занимать левые полосы, если свободны правые полосы (п. 79).

Согласно п. 80 на дороге с двусторонним движением, имеющей три полосы, запрещалось выезжать на крайнюю полосу проезжей части, предназначенную для движения во встречном направлении.

В отношении начала обгона в п. 91 раздела «Обгон» главы VI ПДД Союза ССР предусматривалось следующее: прежде чем начать обгон, водитель должен убедиться в том, что полоса движения, на которую он намерен выехать, свободна на достаточном расстоянии и что этим маневром он не создаст помех другим транспортным средствам и пешеходам. Это соответствовало норме подп. «с» п. 2 ст. 11 Конвенции о дорожном движении.

В п. 92 были установлены правила выполнения данного маневра. Обгонять нерельсовые транспортные средства разрешалось только с левой стороны. Однако обгон такого транспортного средства, водитель которого подал сигнал поворота налево и

приступил к его выполнению, должен был производиться с правой стороны. Данные положения корреспондировали нормам подп. «а» и «б» п. 1 упомянутой ст. 11.

Согласно п. 71 раздела «Предупредительные сигналы» главы VI ПДД Союза ССР дополнительным предупредительным сигналом об обгоне могло служить переключение света фар, а вне населенных пунктов – и звуковой сигнал.

Это отражало содержание норм п. 1-3 ст. 28 Конвенции о дорожном движении.

Что касается водителя обгоняемого транспортного средства, то ему запрещалось препятствовать обгону с повышением скорости движения или иными действиями (п. 93), как было предписано в п. 10 ст. 11 Конвенции о дорожном движении.

По аналогии с подп. «а» п. 5 ст. 11 в п. 94 была предусмотрена особенность выполнения обгона при двух и более полосах для движения нерельсовых транспортных средств в данном направлении.

Водитель, производящий обгон, мог остаться на левой полосе при условии, если по возвращении на ранее занимаемую полосу ему пришлось бы сразу начать новый обгон и при этом он не создал бы помех транспортным средствам, движущимся за ним с более высокой скоростью.

В п. 95 были установлены следующие запреты осуществления обгона:

- а) на перекрестках, за исключением случаев:
  - \* обгона на регулируемых перекрестках;
  - \* обгона велосипедов и двухколесных мотоциклов без коляски;
  - \* разрешенного обгона справа;
  - \* обгона, осуществляемого на дороге, являющейся главной по отношению к пересекаемой;
- б) на железнодорожных переездах и ближе 100 м перед ними;
- в) транспортного средства, производящего обгон или объезд;
- г) в конце подъема и на других участках дорог с ограниченной видимостью с выездом на полосу встречного движения.

Приведенные положения корреспондировали соответствующим нормам, содержащимся в подп. «а» п. 2, п. 3, подп. «а» и «б» п. 8 ст. 11 Конвенции о дорожном движении.

В разделе «Расположение транспортных средств на проезжей части» главы VI ПДД Союза ССР имелись два положения, непосредственно касающиеся обгона.

Транспортным средствам, максимальная скорость которых не должна была превышать 30 км/ч или которые вследствие технических причин не могли развивать такую скорость, разрешалось выезжать влево за пределы крайней правой полосы только для обгона (или выполнения других маневров) (п. 81).

Согласно п. 82 по трамвайным путям, причем только попутного направления, движение нерельсовых транспортных средств допускалось при обгоне (или объезде, а также в случае, если их габариты превышали ширину проезжей части, предназначенной для движения нерельсовых транспортных средств).

Кроме того, в главу X (Дополнительные требования к движению велосипедистов, гужевых повозок и прогону животных) было включено одно интегральное положение.

Движение по проезжей части на велосипедах, гужевых повозках (санях), верховых животных разрешалось только в один ряд на расстоянии не более 1 м от ее правого края. При этом выезд на большее расстояние допускался лишь для обгона (или выполнения других маневров) (п. 160).

Нужно сделать оговорку, касающуюся велосипедов. В соответствии с п. 9 главы I ПДД Союза ССР термин «велосипед» относился как к велосипеду без подвесного двигателя, так и к велосипеду с подвесным двигателем, который, как уже было отмечено, впоследствии стал именоваться мопедом.

В раздел «Запрещающие знаки» главы IV (Дорожные знаки и разметка проезжей части) были включены два знака, идентичные знакам С,13аа и С,13ба приложения 1 к Конвенции о дорожных знаках и сигналах.

Что касается знака 2.18 «Обгон запрещен», то он запрещал обгонять все транспортные средства, кроме следующих: 1) одиночных транспортных средств, движущихся со скоростью менее 30 км/ч; 2) двухколесных мотоциклов без коляски и велосипедов (это соответствовало действию знака С,13аа приложения 1 к Конвенции о дорожных знаках и сигналах).

Аналогичным образом было определено и действие знака 2.19 «Обгон грузовым автомобилям запрещен», который распространялся на грузовые автомобили, разрешенный максимальный вес которых превышал 3,5 т.

Следовательно, можно констатировать, что в этот период было достигнуто адекватное отражение большинства норм международных документов, определяющих содержание и порядок осуществления обгона, в соответствующих положениях ПДД Союза ССР (некоторые из имевшихся пробелов будут описаны далее).

Второй период связан с изданием в 1986 году Приказа МВД СССР [8], утвердившего согласованные с Советами Министров союзных республик Правила дорожного движения (далее – ПДД СССР), в которых было дано новое определение понятия «обгон».

Согласно разделу 2 ПДД СССР под термином «обгон» понималось «опережение одного или нескольких транспортных средств, связанное с выездом на полосу (сторону проезжей части) встречного движения и последующим возвращением на ранее занимаемую полосу (сторону проезжей части)».

В п. 10.4 раздела 10 (Расположение транспортных средств на проезжей части) ПДД СССР было установлено, что вне населенных пунктов водители транспортных средств должны вести их по возможности ближе к правому краю проезжей части (вместо общих предписаний такого характера, имевших место в ПДД Союза ССР).

В п. 10.3 конкретизировалась ситуация в отношении использования дорог с двусторонним движением, имеющих три полосы: на среднюю полосу было разрешено выезжать только для обгона или иных маневров (объезда, поворота налево или разворота). Выезжать на крайнюю левую полосу, предназначенную для встречного движения, запрещалось.

В п. 12.1 раздела 12 («Обгон и встречный разъезд») ПДД СССР детализировалось, в чем должен был убедиться водитель перед началом обгона:

- ни один из следующих за ним водителей, которому может быть создана помеха, не начал обгона;
- водитель транспортного средства, движущегося впереди по той же полосе, не подал сигнала о повороте (перестроении) налево;

- во время обгона не будет создано помех встречным транспортным средствам;

- при завершении обгона он сможет, не создавая помехи обгоняемому транспортному средству, вернуться на ранее занимаемую полосу.

В свою очередь, в п. 8.4 раздела 8 (Предупредительные сигналы) было установлено, что предупредительный сигнал перед поворотом налево или разворотом должен подаваться только после того, как водитель убедится, что ни одному из следующих за ним водителей, которые начали обгон, не будет создана помеха.

В п. 8.6, как и ранее, было предусмотрено, что для привлечения внимания обгоняемого водителя может применяться переключение света фар, а вне населенных пунктов и звуковой сигнал.

Водителю обгоняемого транспортного средства, как и в п. 93 ПДД Союза ССР, запрещалось препятствовать обгону путем повышения скорости движения или иными действиями (п. 12.2).

В п. 12.3 ПДД СССР были перечислены случаи запрещения обгона:

- на перекрестках, за исключением тех случаев, когда обгон совершается на дороге, являющейся главной по отношению к пересекаемой;

- на железнодорожных переездах и ближе чем за 100 м перед ними;

- в конце подъема, на крутых поворотах и других участках дорог с ограниченной видимостью.

По сравнению с п. 95 ПДД Союза ССР количество исключений при запрете выполнения обгона на перекрестках уменьшилось за счет отсутствия упоминаний об обгоне на регулируемых перекрестках, обгоне велосипедов и двухколесных мотоциклов без коляски, разрешенном обгоне справа.

Аналогичным образом упоминания об обгоне были исключены из п. 10.6 (имеется в виду движение по трамвайным путям попутного направления) и п. 24.5 раздела 24 (Дополнительные требования к движению велосипедов, мопедов, гужевых повозок и прогону животных) ПДД СССР (имеется в виду выезд на определенное расстояние от правого края по проезжей части).

В п. 12.4 ПДД СССР были установлены требования к поведению водителя обгоняемого транспортного средства при наличии определенных условий. Если на дороге вне населенного пункта ширина или

состояние проезжей части с учетом интенсивности встречного движения не позволяли совершить обгон тихоходного, крупногабаритного или соблюдающего определенную скорость транспортного средства, его водитель должен был принять как можно правее, а в случае необходимости остановиться и пропустить скопившиеся за ним другие транспортные средства.

Данное положение соответствовало норме п. 10 ст. 11 Конвенции о дорожном движении, которая в свое время не нашла своего отражения в ПДД Союза ССР.

Приведенное положение по смыслу гармонировало с содержанием п. 10.5 ПДД СССР, которое немного изменилось по сравнению с п. 81 ПДД Союза ССР в отношении величины максимальной скорости движения транспортного средства (40 км/ч вместо 30 км/ч).

Согласно указанному пункту транспортные средства, скорость движения которых не должна была превышать 40 км/ч или которые по техническим причинам не могли развивать такую скорость, должны были двигаться только по крайней правой полосе, кроме случаев, когда они совершали обгон или другие маневры (опережение, объезд или перестроение перед поворотом либо разворотом).

Другое требование, предъявляемое к водителям транспортных средств, скорость которых была ограничена, и тяжелых транспортных средств, при движении на дорогах вне населенных пунктов, содержалось в п. 11.7 раздела 11 (Скорость движения и дистанция) ПДД СССР.

В этих случаях водители транспортных средств, скорость которых не должна была превышать 50 км/ч, а также транспортных средств с полной массой более 12 т обязывались поддерживать между своим и следующим впереди транспортным средством такую дистанцию, чтобы обгоняющие их транспортные средства могли без помех перестроиться на правую сторону дороги.

Требование не действовало, если водитель готовился к выполнению обгона, а также при интенсивном движении.

Это положение в целом корреспондировало норме п. 6 ст. 13 Конвенции о дорожном движении, которая ранее также не была отражена в ПДД Союза ССР.

Что касается соответствующих дорожных знаков, то согласно разделу 3 (Запрещающие знаки) приложения 1 (Дорожные знаки) к ПДД СССР дорожный знак 3.20 «Обгон запрещен» запрещал обгон всех транспортных средств, кроме одиночных, движущихся со скоростью менее 30 км/ч.

Дорожный знак 3.22 «Обгон грузовым автомобилям запрещен» также запрещал грузовым автомобилям полной массой более 3,5 т обгон всех транспортных средств, кроме одиночных, движущихся со скоростью менее 30 км/ч (тракторам запрещался обгон всех транспортных средств, кроме гужевых повозок и велосипедов).

Следовательно, действие знаков 3.20 и 3.22 (их изображения не изменились) по сравнению с прежними знаками 2.18 и 2.19 включало запрет обгона двухколесных мотоциклов без коляски, мопедов и велосипедов.

Таким образом, в этот период обгон понимался в более узком смысле по сравнению с Конвенцией о дорожном движении. В силу этого положения, регламентирующие выполнение данного маневра, которые в целом не противоречили соответствующим международным нормам, отражали в ПДД СССР не все эти нормы (имеются в виду, в частности, подп. «б» п. 1, подп. «а» п. 5 (несмотря на определение обгона), п. 9 и п. 11 ст. 11 Конвенции о дорожном движении).

В то же время, как было отмечено, отдельные нормы Конвенции о дорожном движении, «забытые» при принятии ПДД Союза ССР, имплементированы в текст ПДД СССР.

Главное отличие положений ПДД СССР от норм Конвенции о дорожном движении заключалось в том, что с учетом узкого понимания термина «обгон» запрет на его осуществление касался исключительно маневров, связанных с выездом на полосу (сторону проезжей части) встречного движения.

Данный вывод в полной мере относится и к действию дорожных знаков. При этом различия с приложением 1 к Конвенции о дорожных знаках и

сигналах не носили принципиального характера: в приложении 1 к ПДД СССР запрещение распространялось на обгон двухколесных мотоциклов без коляски, мопедов и велосипедов, но разрешался обгон одиночных транспортных средств, движущихся со скоростью менее 30 км/ч (знаки 3.20 и 3.22).

Третий и четвертый периоды правового регулирования обгона, которые имеют отношение к Правилам дорожного движения, принятым уже не в СССР, а в Российской Федерации, будут предметом рассмотрения следующей статьи.

### Литература:

1. Верзилин С.В. О некоторых вопросах международного и отечественного нормативно-правового регулирования отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения // Актуальные проблемы и перспективы административного и административно-процессуального права: материалы Международной научно-практической конференции памяти Н.Г. Салищевой (г. Москва, 24 октября 2019 г.). – Москва: РГУП, 2020. С. 301-308.
2. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении 1968 года (заключено в г. Женеве 1 мая 1971 г.) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.04.2021).
3. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года (заключено в г. Женеве 1 мая 1971 г.) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.04.2021).
4. Конвенция о дорожном движении 1968 года (заключена в г. Вене 8 ноября 1968 г.) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.04.2021).
5. Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года (заключена в г. Вене 8 ноября 1968 г.) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.04.2021).
6. Приказ МВД СССР от 11 января 1960 г. № 25 « » // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.04.2021).
7. Приказ МВД СССР от 25 августа 1972 г. № ??? « » // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.04.2021).
8. Приказ МВД СССР от 16 июля 1986 г. № 139 «Об утверждении Правил дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.04.2021).
9. 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. 10-12.

## ИТС СРЕДА РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

**Рифкат Нургалиевич Минниханов,**  
директор ГБУ «Безопасность дорожного движения»,  
доктор технических наук, профессор

**Алиса Зуфаровна Махмутова,**  
главный специалист Центра ИТС  
ГБУ «Безопасность дорожного движения»

**Азат Ильхамович Сабиров,**  
главный специалист Центра ИТС  
ГБУ «Безопасность дорожного движения»

**Контакты:** ул. Оренбургский тракт, д. 5, Казань, Россия, 420059  
**E-mail:** its.center.kzn@gmail.com

**Аннотация.** В статье представлены реализованные в Республике Татарстан подсистемы ИТС, основные результаты их внедрения и перспективные направления развития. Акцент сделан на разработках, обеспечивающих экономическую эффективность транспортной деятельности, комфорт и безопасность участников дорожного движения, обладающих потенциалом функционального совершенствования и масштабирования.

**Ключевые слова:** безопасность дорожного движения, информационные технологии, фотовидеофиксация, весогабаритный контроль, адаптивная система управления дорожным движением, навигационные системы

## ITS ENVIRONMENT OF THE REPUBLIC OF TATARSTAN TO ENSURE ROAD SAFETY

**Rifkat N. Minnikhanov,**  
director of the «Road Safety» state company,  
doctor of technical sciences, professor

**Alisa Z. Makhmutova,**  
senior manager of ITS Center «Road Safety» state company

**Azat I. Sabirov,**  
senior manager of ITS Center «Road Safety» state company  
**Contacts:** Orenburg tract, d. 5, Kazan, Russia, 420059

**Abstract.** The article describes the state of development of intelligent transport systems (ITS) in the Republic of Tatarstan. The questions related to existing technologies, priority areas of development and formation of the ITS environment were considered. Much attention is paid to the instrumental subsystems of the ITS, which were developed in Tatarstan, in order to ensure the safety and comfort of residents of the republic.

**Keywords:** road safety, information technology, traffic enforcement systems, weight and dimension control, adaptive traffic control system, navigation systems

**Для цитирования:** Минниханов Р.Н., Махмутова А.З., Сабиров А.И. ИТС среда Республики Татарстан для обеспечения безопасности дорожного движения. // Современная наука, 2021 (3). 92-96.

В настоящее время вся работа по технологическому совершенствованию дорожно-транспортного комплекса Республики Татарстан направлена на формирование компонентов цифровой транспортной среды, способной обеспечить в установленные сроки достижение целей национальных проектов и государственных программ в области дорожного движения.

28 сентября 2020 года состоялось расширенное заседание президиума Государственного совета, где

Президент Российской Федерации поручил Правительству РФ к 2030 году добиться снижения показателя смертности в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП) до 4 человек на 100 тыс. человек населения [1]. Нововведения должны быть реализованы в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (далее – БКАД). Основной задачей БКАД является создание безопасной, комфортной и надежной инфраструктуры.

Приоритетными задачами республики на долгосрочную перспективу являются:

- создание общедоступной транспортной инфраструктуры;
- кардинальное сокращение смертности в результате ДТП;
- снижение доли транспортных издержек в себестоимости валового регионального продукта;
- сохранение и развитие сети автомобильных дорог;
- обеспечение мировых стандартов экологии транспортной деятельности;
- расширение спектра высокотехнологических средств мобильности.

Для успешного решения таких масштабных задач необходима систематизация селекции лучших существующих подсистем и сервисов ИТС, разработка перспективных и активное их внедрение.

#### *Современная транспортная среда в Республике Татарстан*

Работы по развитию ИТС ведутся в Республике Татарстан ведущими специалистами академических и университетских научно-инженерных центров, цифровых подразделений предприятий реального сектора экономики и частных финансово-технологических компаний по максимально широкому спектру прикладных направлений:

- системы фото- и видеofиксации нарушений ПДД;
- автоматизированная система весогабаритного контроля;
- программа «Безопасный город»;
- технологии видеоанализа данных;
- адаптивное управление дорожным движением;
- система обеспечения приоритетного проезда общественного транспорта и экстренных служб;
- система метеорологического обеспечения дорожного движения;
- электронные и мобильные приложения;
- навигационные системы на базе ГЛОНАСС+112.

*Комплексы фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения Республики Татарстан*

Республика Татарстан является первым регионом в Российской Федерации, который реализовал

систему автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения. Применение комплексов фотовидеофиксации началось в г. Казани с 1 июля 2008 года с момента вступления в силу статьи об административной ответственности собственников (владельцев) транспортных средств за правонарушения в области дорожного движения, зафиксированные средствами фотовидеофиксации [2].

В настоящее время система активно применяется и развивается, что позволяет обеспечить постоянный контроль транспортных потоков на многополосных автомобильных дорогах и пересечениях любой степени сложности. На сегодняшний день 1164 функционирующих в Республике Татарстан комплекса фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения включают в себя:

- 953 стационарных комплекса фотовидеофиксации («КРИС – С», «АвтоУраган», «АвтоУраган – ВСМ» 2, «Автодория», «КОРДОН», «ПАРКОН – С», «Одиссей», «Стрелка», «Азимут»);
- 177 передвижных комплексов («КРИС – П», «КОРДОН М» 2, «КОРДОН Темп», «ПОЛИСКАН»);
- 34 мобильных комплекса («ПАРКОН», «РОБОТ», «Кордон.ПРО»М).

По итогам 2020 года сотрудниками Центра автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения вынесено 6 357 421 постановление об административных правонарушениях в отношении собственников ТС, что составляет 86,3% от общего количества всех постановлений, вынесенных Госавтоинспекцией.

За период с 2008 по 2020 год количество погибших в ДТП сократилось с 653 до 331 человека, то есть почти в 2 раза, снижается также и количество ДТП. Одним из важных факторов, оказывающих влияние на состояние аварийности, является снижение скоростного режима в населенных пунктах и местах концентрации за счет установки дорожных знаков ограничения скорости движения и комплексов фотовидеофиксации.

#### *Автоматизированная система весогабаритного контроля*

Новым, динамично развивающимся направлением в области контроля соблюдения разрешенной максимальной массы и осевых нагрузок транспортных средств являются автоматические пункты весо-

вого и габаритного контроля транспортных средств в движении. Автоматика характеризуется высокой результативностью, не требует присутствия на дороге сотрудников Госавтоинспекции и технического персонала.

В 2018 году уже были закреплены требования к порядку осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств в автоматическом режиме [3]. С 1 января 2021 года вступил в силу новый порядок осуществления весогабаритного контроля грузовиков в Российской Федерации, официально закрепляющий автоматические пункты весового и габаритного контроля в дополнение к стационарным и передвижным [4].

Автоматические пункты весогабаритного контроля в Республике Татарстан начали свою работу в тестовом режиме осенью 2019 года. За период тестовой эксплуатации выявлено более 32 тыс. проездов транспортных средств с превышениями установленных ограничений.

С целью упрощения процедуры оформления грузоперевозок в Республике Татарстан разработана автоматизированная информационная система «Портал выдачи специальных разрешений и согласований на движение по региональным автомобильным дорогам Республики Татарстан тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства» (далее – АИС КТГ). С помощью АИС КТГ грузоперевозчик может создать электронный личный кабинет со своим парком транспортных средств, подать заявление на получение спецразрешения и получить его в электронном виде. Также АИС КТГ позволяет контролировать наличие специальных разрешений у транспортных средств на постах весогабаритного контроля.

#### *Системы видеонаблюдения проекта «Безопасный город»*

В 2014 году правительство Российской Федерации утвердило Концепцию построения и развития аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» (далее – Концепция) для повышения эффективности обеспечения общественного порядка и безопасности среды, в том числе на дорогах [5].

В целях реализации Концепции распоряжением Кабинета Министров Республики Татарстан была утверждена Концепция развития системы видеомониторинга в Республике Татарстан [6].

Всего с 2015 года на территории республики в рамках реализации проекта АПК «Безопасный город» функционируют 62 906 видеокамер, на базе платформы Геопортала Республики Татарстан – 49 520 видеокамер, из них в режиме реального времени – 3 486 камер видеомониторинга, интегрированных в систему – 112. Они обеспечивают постоянное видеонаблюдение в местах массового скопления людей, например, в жилых домах, образовательных и культурных учреждениях, на авто- и железнодорожных вокзалах и в аэропортах. Установка технических средств видеоконтроля дает гораздо больше информации для организации дорожного движения, чем простое выявление нарушителей.

#### *Комплексная система видеоанализа дорожной ситуации*

Системы видеонаблюдения хранят в своих базах колоссальное количество информации, которая может быть использована для дальнейшего анализа. Однако одним из основных недостатков традиционных систем видеонаблюдения является серьезное снижение возможностей оперативного реагирования при увеличении масштабов системы. В случае, когда речь идет о десятках входящих потоков видеоинформации, оператор уже не может адекватно оценивать ситуацию. В настоящее время в республике осуществляется разработка модуля интеллектуального видеоанализа. Модуль предназначен для распознавания участников дорожного движения (пешеходов и транспортных средств), составления траекторий их движения, определения категорий транспортных средств, подсчета количества проезжающего транспорта, выявления инцидентов (заторы и дорожно-транспортные происшествия). В прошлом году было осуществлено тестирование модуля на 11 камерах аппаратно-программного комплекса «Безопасный город», в настоящее время продолжается модернизация модуля для обработки большего количества камер.

#### *Адаптивная система управления дорожным движением*

Адаптивная система управления дорожным движением (АСУДД) введена в эксплуатацию в г. Казани в 2011 году. В настоящее время в г. Казани в адаптивном режиме работают 156 светофорных объектов, в Набережных Челнах – 6.

Система включает в себя 700 детекторов транспорта (в среднем по 5 детекторов на один светофор-

ный объект), которые в реальном времени обновляют информацию о движении транспортных потоков. Принцип работы АСУДД заключается в генерации каждые 4 с. оптимальной по условиям реального трафика программы управления отдельными светофорными объектами и группами перекрестков в рамках заданной системы организации дорожного движения.

Многие перекрестки оснащены камерами кругового обзора, что позволяет удаленно оценивать эффективность работы системы и при необходимости корректировать светофорные фазы.

Эффективность внедрения АСУДД в городах подтверждается:

- повышением на 15-20% пропускной способности дорожной сети;
- повышением на 10-15% средней скорости движения ТС на перегонах между перекрестками за счет уменьшения длины очередей, ожидающих решающего сигнала светофора;
- снижением на 20-25% концентрации в воздухе вредных выбросов автомобильных двигателей за счет сокращения остановок ТС и повышения средней скорости движения.

Архитектура адаптивной системы допускает гибкое управление транспортными контроллерами и введение так называемых специальных фаз, что открывает широкие перспективы адаптации схем организации дорожного движения для нужд общественного транспорта, машин экстренных служб, колонн сопровождения.

Система реализации функции приоритета выделенных групп спецтранспорта предназначена для минимизации задержек в движении транспортных средств по улично-дорожной сети г. Казани за счет автоматической активации специальной фазы светофорного объекта.

С 2013 года функционирует базовая система «зеленая улица», предоставляющая прямой контроль над группой светофорных объектов. Система рекомендовала себя как мощный инструмент оптимизации движения отдельных групп транспортных средств, что было апробировано во время крупных культурных и спортивных мероприятий в Казани.

В 2014 году успешно завершены пилотные испытания системы обеспечения приоритета транспорту общего пользования, которая иерархически является модулем более высокого уровня контроля. В данной системе впервые использовались данные о местоположении транспортных средств, полученные от стороннего источника, таким образом, доказана эффективность интеграции АСУДД с другими системами. На сегодняшней ступени развития

система является обучаемой и успешно принимает сигналы о предоставлении приоритета, идущие напрямую от бортовых устройств пассажирских автобусов.

Принцип работы системы обеспечения приоритета для спецтранспорта представляет собой эволюционное развитие концепции приоритетного проезда выделенных транспортных групп. Ключевым отличием данного программного модуля от модуля приоритета общественного транспорта является то, что здесь задействуется программное обеспечение мониторинга направления движения транспортного средства. В отличие от общественного транспорта, движение которого регламентировано маршрутом, система обеспечения приоритета автомобилей экстренных служб разрабатывается с учетом любого возможного направления движения.

Результатом внедрения является среднее сокращение времени в пути для ТС пожарной службы до 37%. Принимая во внимание жесткие требования ко времени реагирования экстренных служб на сигнал вызова, данная оптимизация дает службам 3-4 минуты фактического времени для реализации спасательных и иных регламентных действий.

#### *Автоматизированная система метеорологического обеспечения дорожного движения*

В республике функционирует подсистема метеомониторинга, осуществляющая оценку метеорологической информации с целью предупреждения участников дорожного движения и дорожных служб о неблагоприятных метеоусловиях. Подсистема обеспечивает сбор, обработку, хранение и передачу данных о фактических и прогнозируемых метеорологических параметрах и реализована как на федеральном, так и на региональном уровне в виде сети автоматических дорожных метеорологических станций, кустовых муниципальных и республиканской станции. Станции представляют собой комплексы метеооборудования, видеомониторинга и телекоммуникации различного уровня.

#### *Навигационные системы для мониторинга транспорта*

Активно эксплуатируется и развивается республиканская система мониторинга и диспетчеризации транспортных средств. Оборудование спутниковой навигации, которое устанавливается на транспортное средство, определяет его географические координаты и параметры движения. Работа организована на базе единой государственной информационной системы «ГЛОНАСС+112».

При помощи этой системы в Республике Татарстан осуществляется, в частности, диспетчеризация транспортных средств, осуществляющих межмуниципальные и междугородние перевозки пассажи-

ров, а также специализированной техники, которая задействована в содержании автомобильных дорог общего пользования. Аппаратурой спутниковой навигации и мониторинга оснащены более 10 тыс. транспортных средств, в том числе выполняющих перевозки организованных групп детей.

Система обеспечивает круглосуточный контроль соблюдения установленного маршрута, скорости, расписания и графика движения, что существенно снижает риск возникновения ДТП с участием транспортных средств, перевозящих пассажиров.

Весь подвижной состав пассажирского транспорта г. Казани также работает под контролем автоматизированной системы диспетчерского управления в спутниковой системе ГЛОНАСС по согласованному единому расписанию движения.

#### *Электронные услуги*

Одним из актуальных направлений развития ИТС является создание различных мобильных приложений как для водителей, так и для всех участников дорожного движения.

С 2012 года в республике реализована возможность получения постановлений, вынесенных по результатам работы комплексов автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения, на электронную почту. В 2019 году технология безбумажного информирования получила развитие: узнать о штрафе за нарушение правил дорожного движения в день его вынесения и оплатить его можно, обратившись на Портал государственных и муниципальных услуг Республики Татарстан в раздел «Услуги ГИБДД», используя стандартную запись ЕСИА. Популярность электронного информирования растет: к Порталу уже подключились более 85 тыс. человек. Использование в 2020 году электронных способов информирования позволило сэкономить более 41 млн рублей, уходящих ранее на традиционное почтовые отправления.

*Единое цифровое пространство в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»*

Крупномасштабные научно-технические работы ведутся в Республике Татарстан по направлению «Внедрение ИТС, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях, включающих города с населением свыше 300 тыс. человек» [7], в рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». На начальном этапе систематизируется учет всех имеющихся элементов инфраструктуры на первом уровне архитектуры с последующим сбором и обработкой данных в едином центре.

В заключение отметим, что Президент и Кабинет Министров Республики Татарстан уделяют особое внимание созданию и развитию интеллектуаль-

ной транспортной системы, способной разрешить комплекс хронических проблем, сдерживающих формирование транспортной среды, соответствующей современным запросам экономики и населения, отвечающей мировым стандартам транспортной коммуникации, комфорта и безопасности.

Активно поддерживается деятельность центров разработки цифровых интеллектуальных транспортных технологий и продуктов, обеспечены привлекательные условия для финансовых инвестиций и производства интеллектуальных вкладов ведущих российских и зарубежных компаний. В сентябре 2020 года под эгидой правительства РФ создана новая ежегодная площадка научной, инженерной и коммерческой коммуникации заказчиков и производителей высокотехнологической продукции – Международный форум Kazan Digital Week.

#### **Литература:**

1. Перечень поручений по итогам расширенного заседания президиума Государственного совета, утв. Президентом РФ от 24.10.2020 № Пр-1726ГС, п.6 н)-2 // [Электронный ресурс] : URL: <http://kremlin.ru/acts/assignments/orders/64273> (дата обращения: 05.04.2021).
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 24.03.2021) // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 05.04.2021).
3. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 29.03.2018 г. № 119 «Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств».
4. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 31.08.2020 № 348 «Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств» // [Электронный ресурс]: URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202012040010> (дата обращения: 05.04.2021).
5. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 3 декабря 2014 года № 2446-р «Об утверждении Концепции построения и развития аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» // [Электронный ресурс] : URL: <http://static.government.ru/media/files/OapVppc8jyA.pdf> (дата обращения: 05.04.2021).
6. Распоряжение Кабинета Министров Республики Татарстан от 23.01.2017 №87-р // [Электронный ресурс]: URL: [https://pravo.tatarstan.ru/pru\\_kabmin/rasp?nra\\_id=109964](https://pravo.tatarstan.ru/pru_kabmin/rasp?nra_id=109964) (дата обращения: 05.04.2021).
7. Распоряжение Минтранса России от 25 марта 2020 года № АК-60-р // [Электронный ресурс]: URL: <https://mintrans.gov.ru/file/458339> (дата обращения: 05.04.2021).

УДК 37

ББК 74

Научная специальность 13.00.01 – Общая педагогика, история педагогики и образования

DOI 10.53039/2079-4401.2021.5.3.017

© Н.М. Кузнецова, 2021

## ВЛИЯНИЕ ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКИХ ОСОБЕННОСТЕЙ ЛИЦ, НЕ ДОСТИГШИХ 18-ЛЕТНЕГО ВОЗРАСТА, НА УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ

**Наталья Михайловна Кузнецова,**

начальник отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения ФКУ «НЦ БДД МВД России», кандидат психологических наук

**Контакты:** ул. Поклонная, д.17, Москва, Россия, 121170**E-mail:** natkuznecova@yandex.ru

Тел. 8 926 1201690

**Аннотация.** В статье отражены статистические сведения, характеризующие состояние дорожно-транспортной аварийности, в том числе из-за нарушения правил дорожного движения водителями в возрасте 16-19 лет, рассмотрены взаимосвязь и влияние психофизиологических особенностей на управление транспортным средством у лиц, не достигших 18-летнего возраста.

**Ключевые слова:** психофизиологические особенности, кандидат в водители, не достигший восемнадцатилетнего возраста, надежность водителя, управление транспортным средством, полушария мозга, доли мозга, нейросозревание, условия дорожной среды

## INFLUENCE OF PSYCHOPHYSIOLOGICAL CHARACTERISTICS OF PERSONS UNDER THE AGE OF EIGHTEEN ON DRIVING A VEHICLE

**Natalia M. Kuznetsova,**

head of scientific support department preventive measures and activities on the formation of legal awareness of road users FКУ "NTS BDD Ministry of Internal Affairs of Russia", phd in psychology

**Contacts:** str. Poklonnaya, d.17, Moscow, Russia, 121170

**Abstract.** The article reflects statistical information characterizing the state of road traffic accidents including those due to traffic violations by drivers aged 16-19 years, traced the relationship and influence of psychophysiological characteristics on driving a vehicle in persons under 18 years of age.

**Keywords:** psychophysiological characteristics, driver candidate under the age of eighteen, driver reliability, driving a vehicle, cerebral hemispheres, lobes of the brain, neuromaturity, road environment conditions

**Для цитирования:** Кузнецова Н.М. Влияние психофизиологических особенностей лиц, не достигших 18-летнего возраста, на управление транспортным средством. // Современная наука. 2021;(3): 97–100.

В настоящее время разработан проект Федерального закона о внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (п. 3 ст. 26) по вопросам допуска к управлению транспортными средствами, в частности, допуска кандидата в водители до достижения им восемнадцатилетнего возраста к самостоятельному управлению транспортным средством (далее – ТС) категории «В» с сопровождающим лицом.

Предполагается, что такое изменение позволит устранить перерыв в управлении, приводящий к частичной потере знаний и навыков управления ТС, возникающий у несовершеннолетних кандидатов в водители, так как согласно действующему Федеральному закону «О безопасности дорожного движения» [1] российские национальные водительские удостоверения выдаются по достижении кандидатом в водители восемнадцатилетнего возраста.

В то же время укажем, что частичная утрата навыков может наступать и вследствие иных

причин, например, правовых (лишение права на управление ТС, возникновение медицинских противопоказаний к управлению ТС, окончание срока действия водительского удостоверения), экономических (отсутствие транспортного средства, средств на его содержание), личностных (страх, нежелание управлять ТС).

Можно предложить, что для несовершеннолетних кандидатов в водители проблема утраты знаний и навыков управления ТС через выдачу водительского удостоверения непосредственно после успешной сдачи соответствующих экзаменов частично будет решена.

Однако анализ статистических сведений за период с 2015 по 2019 год, характеризующий состояние дорожно-транспортной аварийности, в том числе из-за нарушения ПДД водителями в возрасте 16-19 лет, показал, что в группе 16-17-летних водителей наблюдается тенденция к росту количества ДТП. Так, в 2018 году количество ДТП с 16-летними водителями возросло на 1,3%, с

17-летними – на 9,7%, в 2019 году с 16-летними – на 10,6%, с 17-летними – на 1,1%<sup>1</sup>. Количество ДТП в 2018 году с участием несовершеннолетних водителей в возрасте 16 лет и число погибших в

них возросло практически на треть (+26,6%), а с участием водителей в возрасте 17 лет – более чем в два раза (+55%) (таблица 1).

Таблица 1

Количество ДТП и число погибших с участием водителей в возрасте 16-17 лет  
(2015-2019 гг.)

Год	Возраст	ДТП	±%АППГ (ДТП)	Погибло	±%АППГ (Погибло)
2015	16	549	-43,5	33	-37,7
	17	658	-39,6	41	-41,4
2016	16	432	-21,3	33	0
	17	483	-26,6	36	-12,2
2017	16	381	-11,8	15	-54,5
	17	403	-16,5	20	-44,4
2018	16	386	+1,3	19	+26,6
	17	442	+9,6	31	+55
2019	16	427	+10,6	18	-5,2
	17	447	+1,1	25	-19,3

Кроме того, сравнительный анализ результатов психофизиологического тестирования несовершеннолетних и совершеннолетних кандидатов в водители, проведенный в рамках научного исследования в 2020 году, позволяет говорить о существенных различиях (статистически значимых) в психофизиологических и личностных характеристиках, влияющих на надежность управления ТС.

Рассмотрим некоторые психофизиологические, психологические качества кандидата в водители, не достигшего восемнадцатилетнего возраста, и укажем, как они влияют на управление транспортным средством.

В возрастной психологии отсутствуют единые критерии определения границ возрастных периодов, тем не менее возраст 16-17 лет относится к ранней юности [7] (к старшему подростковому) и сопровождается качественной перестройкой всех

физиологических систем организма, что делает юношу чувствительным (сенситивным) к воздействию неблагоприятных факторов.

К 17-18 годам тело практически сформировано, но темп увеличения роста, веса, размеров внутренних органов, изменений в скелетной и мышечной системах индивидуален и скачкообразен (причем у девочек основные физические показатели формируются примерно на два года раньше, чем у мальчиков).

В связи с тем, что кости растут быстрее, чем мышцы, подростки часто испытывают проблемы с координацией, поэтому резкие движения во время управления автомобилем, резкие повороты и остановки, неравномерная нагрузка на правую и левую ногу могут вызвать смещение костей плечевого пояса и таза, что скажется на техническом аспекте управления транспортным средством, а также может привести к неправильному их срастанию в случае травмы.

Но более важным и существенным с точки зрения безопасного управления транспортным средством является тот факт, что мозг продолжает изменяться и расти. Формирование мозга заканчивается примерно к 24-25 годам.

Конечно, на поведение влияет множество факторов: наследственность, приобретенный опыт, социализация, но именно динамика мозга играет важную роль в процессе управления транспортным средством.

Несмотря на то что многие подростки физически сильнее, быстрее и устойчивее взрослых, рассуждают и мыслят эффективнее, данный возраст является критической стадией развития, и в психологии его принято называть трудным. В этом возрасте несовершеннолетние переживают личные драмы, во многом связанные с половым созреванием и гормональным всплеском, для них характерны уязвимость, импульсивность и склонность к риску [2, 4, 6].

Критическую стадию развития в этот период проходит и мозг, и связано это с нейросозреванием. Напомним, что мозг состоит из правого (отвечает за целостное восприятие событий, происходящих на дороге, пространственную ориентацию, интуицию, прогнозирование ситуации и др.) и левого полушария (отвечает за обучение навыкам управления транспортным средством, анализ, синтез и обобщение дорожной информации, которая постоянно поступает от внешней и внутренней среды, выстраивание маршрута движения и др.).

Каждое полушарие имеет четыре доли, выполняющие свои функции. Так, лобные доли мозга отвечают за планирование маршрута передвижения, освоение навыков управления ТС, внимание на дороге, речевое сопровождение всех управляющих действий и др. Височные доли отвечают за слуховое восприятие звуков, возникающих при управлении ТС, превращение этих звуков в образы, обеспечивают восприятие речи, интонации, наполняют смыслом услышанные слова, помогают распознать выражение лиц участников дорожного движения.

Теменные доли помогают ощущать свое тело в процессе управления ТС, различать правую и левую ногу (руку), соотносить части тела, что необходимо для ориентации в пространстве. Кроме того, теменные доли принимают участие в восприятии боли, холода, тепла, что важно, например, для настройки правильного микроклимата внутри салона, который напрямую влияет на работоспособность, возможность длительного управления ТС.

В затылочных долях перерабатывается зрительная информация, поступающая к водителю в ходе управления ТС. Затылочные доли отвечают за обработку информации о форме, цвете дорожных знаков, разметки, движении других автомобилей и др.

Процесс развития долей головного мозга протекает неравномерно и имеет индивидуальные особенности. В частности, по сравнению с другими областями мозга, лобные доли созревают позже. Эта область головного мозга очень важна для управления транспортным средством, так как она вовлечена в планирование и регулирование когнитивного (познавательного) и социального аспекта поведения юноши, принятие решений, согласование мыслей и действий с поставленными целями. Кроме того, важной функцией лобных долей является исполнительная, именно эта функция выявляет конфликтующие мысли (например, двигаться дальше или затормозить), позволяет прогнозировать будущие последствия текущих действий, включает социальный контроль (подавляет мысли, способные привести к социально неприемлемым результатам).

Несформированность лобных долей в процессе управления транспортным средством может проявиться как невнимательность, повышенная отвлекаемость, неспособность спрогнозировать ситуацию, возникшую на дороге, потеря ориентировки в пространстве и другое, что в совокупности может стать причиной ДТП.

В соответствии с современными данными нейрофизиологии доказано, что сознание способно решать очень простые задачи, сложные и важные решения принимает наш мозг [3]. Мозг способен принимать решения в обход сознания. Другими словами, каждый участник дорожного движения задействует не сознание, а мозг, точнее ту информацию, которая в нем хранится, например, знания о ПДД, об опасных ситуациях, возникающих в условиях дорожной среды и др.

Другими словами, головной мозг как большой сервер, в котором хранится информация. Когда мозг сталкивается с проблемой, возникшей в дорожной ситуации, и испытывает озадаченность, он задействует ассоциативные связи между разными участками коры, пытаясь найти ответ. Подобно серверу, он просчитывает информацию, которая на нем находится, прорабатывает возможные варианты.

Информационная мощность мозга подростка ограничена в связи с отсутствием достаточного опыта. Невозможно просчитать информацию, которой нет (то есть мозг ею не владеет) и учесть ее при разрешении трудной (неожиданно возникшей) ситуации в условиях дорожного движения.

Нейрофизиологический аспект состоит в том, что способность строить перспективные планы и прогнозировать дорожную обстановку и возможные опасные ситуации, поведение других участников дорожного движения формируется только к возрасту 21 год. К этому возрастному периоду происходит миелинизация<sup>2</sup> соответствующих (отвечающих за будущее) зон мозга в лобной доле.

Это значит, что подросток не просто не понимает, он физиологически не может спрогнозировать все проблемы, которые могут возникнуть в процессе управления ТС, не знает, имеются ли у него задатки к управлению ТС, при выборе профессии, например, «водитель», как, впрочем, и любой другой, не представляет, с какими сложностями придется столкнуться.

Укажем еще один феномен, который связан с нейрофизиологией мозга и влияет на безопасное управление транспортным средством. Этот феномен называется схема тела и проявляется в том, что мозг как бы продолжает размеры нашего тела до границ автомобиля (на практике этот феномен проявляется как ощущение габаритов автомобиля).

Так, водитель, находясь за рулем конкретного ТС, ощущает схему тела по границам своего автомобиля. Возможность ощущать габариты автомобиля связана с теменной долей мозга, которая формируется к 20 годам. Поэтому подростку выработать схему тела раньше указанного возраста гораздо сложнее. Отсутствие сформированной схемы тела может привести к ДТП в условиях, когда подросток не чувствует границ автомобиля и может не соблюдать безопасную дистанцию до движущегося впереди, а также соседних ТС и др.

Отметим, что в таких странах, как Канада, Великобритания, Германия и др., где, несмотря на то что допуск несовершеннолетних

к управлению ТС категории возможен начиная с 16, 17, 18 лет, управлять транспортным средством при наличии ученического водительского удостоверения разрешено в сопровождении лица, соответствующего установленным требованиям по возрасту и стажу управления. Например, в Германии это лицо не моложе 30 лет, стаж управления не менее 3 лет, в Канаде не моложе 25 лет, стаж управления 4 года и т.д.

Кроме того, по результатам зарубежных исследований можно выделить следующую закономерность: повышение минимального возраста допуска к управлению ТС на один год в возрасте между 16 и 21 годом позволяет сократить риск ДТП в течение первого года вождения на 5-10% [5].

Именно такого принципа придерживаются страны, которым удалось добиться нулевых или низких показателей смертности среди несовершеннолетних водителей (например, в 2019 году в Норвегии – 1 погибший, в Швеции – 2, в Швейцарии – 3, в Великобритании – 7). В странах, где возраст допуска к управлению ТС снижен, показатели аварийности с несовершеннолетними водителями, напротив, достаточно высокие (Германия – 38 погибших, Канада – 72, США – более 1000).

В заключение отметим, что при внесении изменений в нормативные правовые акты, регулирующие допуск к управлению ТС, необходимо наравне с наличием навыков управления ТС учитывать психофизиологические и личностные особенности несовершеннолетних кандидатов в водители, влияющие на надежность управления транспортным средством и, как следствие, на снижение показателей аварийности с участием указанной категории лиц.

#### Литература:

1. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 08.12.2020) «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ, 03.11.2014, № 44, ст. 6063.
2. Байярд Р.Т., Байярд Дж. Ваш беспокойный подросток. – М.: Семья и школа, 1995.
3. Ключарев В. А., Шмидтс А., Шестакова А.Н. Нейроэкономика: нейробиология принятия решений // Экспериментальная психология. 2011. Т. 4. № 2. С. 14-35.
4. Слободчиков В.И., Исаев Е.И. Основы психологической антропологии. Психология развития человека. – М.: Школьная пресса, 2000.
5. Справочник по безопасности дорожного движения. Обзор мероприятий по безопасности дорожного движения / Под редакцией профессора В.В. Сильянова. – Осло-Москва-Хельсинки, 2001.
6. Цукерман Г.А. Психология саморазвития: задача для подростков и педагогов. М., 1994.
7. Эльконин Д.Б. Избранные психологические труды. М.: Педагогика, 1989 г.

<sup>1</sup> На основании данных, представленных в Многопараметрической информационно-аналитической системе прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения Госавтоинспекции МВД России (далее – МИАС).

<sup>2</sup> Миелинизация – это процесс изоляции нервных волокон миелином. По миелинизированным волокнам импульс проводится приблизительно в 5-10 раз быстрее, а это значит, что скорость реакции, например, на возникшую ситуацию в условиях дорожного движения, выше в несколько раз у человека, у которого процесс миелинизации завершен.

УДК 629.113

ББК 39.37

Научная специальность 05.22.10 – Эксплуатация автомобильного транспорта

DOI 10.53039/2079-4401.2021.5.3.018

© О.В. Майборода, И.В. Брагина, А.Е. Чебышев

## О ДОПУСКЕ К УЧАСТИЮ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ АВТОВОДИТЕЛЬ – АВТОМОБИЛЬ

**Олег Владимирович Майборода,**доцент кафедры «Организация и безопасность движения» МАДИ,  
кандидат технических наук, доцент**Контакты:** Ленинградский пр-т, д. 64, Москва, Россия, 125319**E-mail:** mov@bk.ru**Тел.** 8(964)5501853**Ирина Владимировна Брагина,**

юрист АНО «Независимые исследования и судебная экспертиза»

**Контакты:** ул. Октябрьская, д. 33, Балашиха, Московская область, Россия, 143980**E-mail:** 89639772580@mail.ru**Тел.** 8(963)9772580**Алексей Евгеньевич Чебышев,**ведущий научный сотрудник отдела «Безопасности движения  
на автомобильном транспорте» ОАО «НИИАТ»,  
кандидат технических наук, старший научный сотрудник**Контакты:** ул. Героев Панфиловцев, д. 24, Москва, Россия, 125480**E-mail:** chebyshev@niiat.ru**Тел.** 8(964)5330538

**Аннотация.** Методика допуска к участию в дорожном движении систем автоводитель – автомобиль отсутствует. Предложена концепция методики допуска к участию в дорожном движении системы автоводитель –автомобиль. Предложено решение проблемы в определении ответственного за ДТП, совершенного по вине автоводителя.

**Ключевые слова:** надежность управления автомобилем, безопасность управления автомобилем, эффективность управления автомобилем, экологичность управления автомобилем, качество управления автомобилем

## ABOUT THE ADMISSION TO PARTICIPATION IN ROAD TRAFFIC OF CONTROL SYSTEMS AVTOVODITEL-CAR

**Oleg V. Mayboroda,**associate professor of the department organization and safety of traffic MADI,  
candidate of technical sciences, associate professor**Contacts:** Leningradsky Ave., d. 64, Moscow, Russia, 125319**Irina V. Bragina,**

lawyer of the ANO «Independent research and forensic examination»

**Contacts:** ul. Oktyabrskaya, d. 33, Balashikha, Russia, 143980**Alexey E. Chebyshev,**leading researcher of the department  
of traffic safety on automobile transport ОАО «НИИАТ»,  
candidate of technical sciences, senior researcher**Contacts:** ul. Geroyev Panfilovtsev, d. 24, Moscow, Russia, 125480

**Abstract.** There is no methodology for allowing driver-car systems to participate in road traffic. The concept of the methodology of admission to participation in road traffic of the system of the driver-car is proposed. The solution of the problem in determining the person responsible for the accident, committed by the fault of the driver, is proposed.

**Keywords:** reliability of car driving, safety of car driving, efficiency of car driving, environmental friendliness of car driving, quality of car driving

**Для цитирования:** Майборода О.В., Брагина И.В., Чебышев А.Е. О допуске к участию в дорожном движении систем управления автоводитель – автомобиль. // Современная наука. 2021;(3): 101–106.

Интенсивные разработки систем управления автоводитель – автомобиль (далее – АВА) приближают момент принятия решения о возможности их до- пуска на дороги страны. Для этого потребуются решить следующие задачи: определить соответствие установленным требованиям «квалификации» авто-

водителя, технической надежности системы АВА, защищенности автоводителя от внешнего вмешательства в программу его работы. Система АВА не может быть допущена к участию в дорожном движении без определения ответственного за дорожно-транспортное происшествие (далее – ДТП), возникшее в результате ошибки автоводителя.

Для допуска системы АВА к участию в дорожном движении необходимо ответить на следующие вопросы:

- какова цель управления;
- с помощью каких критериев можно оценить качество достижения цели;
- какой должна быть методика проведения испытаний системы АВА с помощью разработанных критериев по оценке качества достижения цели;
- какой должна быть методика оценки качества управления системы АВА.

Автомобиль создан для удовлетворения потребности общества в перемещении людей и грузов из одной точки пространства в другую. Поэтому целью управления является перемещение из точки А в точку В. Возможность достижения цели характеризуется надежностью управления транспортным средством (ТС). Чтобы допустить систему АВА к участию в дорожном движении, надежность управления ТС должна быть не ниже заданной величины.

Управлять означает стремиться к достижению цели управления наилучшим образом. Надежность является одним из показателей качества управления, но надежность не цель, а условие достижения цели управления.

Другими показателями являются эффективность и экологичность управления. Трудности начинаются с отсутствия методики оценки качества управления ТС водителем.

Поэтому необходимо разрабатывать единую методику оценки качества управления ТС как водителем, так и автоводителем.

Для оценки безопасности дорожного движения (БДД) применяются следующие показатели: вероятность гибели жителя в дорожном движении (социальный риск)  $P(\Gamma)$ , вероятность участия жителя в дорожном движении (уровень автомобилизации)  $P(Y)$ , вероятность гибели участника дорожного движения (транспортный риск)  $P(\Gamma/Y)$  вероятность учетного ДТП в случае участия ТС в дорожном дви-

жении  $P(\text{ДТПу}/Y)$  и вероятность гибели участника в учетном ДТП  $P(\Gamma/\text{ДТПу})$ .

ДТП и все, что им предшествует, являются случайными событиями, которые описываются в понятиях теории вероятности [1]. Социальный риск – комплексный показатель. Чтобы житель погиб в дорожном движении, должны совместиться два события: ему необходимо стать участником дорожного движения и погибнуть в нем. Поэтому вероятность гибели жителя в дорожном движении  $P(\Gamma)$  равна произведению вероятности участия жителя в дорожном движении  $P(Y)$  на вероятность гибели участника в дорожном движении  $P(\Gamma/Y)$ .

Транспортный риск  $P(\Gamma/Y)$  также является комплексным показателем более низкого уровня. Чтобы участник дорожного движения погиб, должны совместиться два события: должно произойти учетное ДТП  $P(\text{ДТПу}/Y)$  и должна наступить гибель участника  $P(\Gamma/\text{ДТПу})$ . Поэтому величина транспортного риска  $P(\Gamma/Y)$  равна произведению вероятности учетного ДТП  $P(\text{ДТПу}/Y)$  на вероятность гибели участника  $P(\Gamma/\text{ДТПу})$ . На основании изложенного можно записать:

$$P(\Gamma) = P(Y) P(\Gamma/Y) = P(Y) P(\text{ДТПу}/Y) P(\Gamma/\text{ДТПу}), \quad (1)$$

где  $P(\Gamma) = N_{\text{пг}}/N_{\text{н}}10^{-5}$  – количество погибших на 100 тыс. населения;

$N_{\text{пг}}$  – количество погибших;

$N_{\text{н}}$  – количество населения;

$P(Y) = N_{\text{ТС}}/N_{\text{н}}10^{-3}$  – число ТС на 1 тыс. населения;

$N_{\text{ТС}}$  – количество зарегистрированных ТС;

$P(\Gamma/Y) = N_{\text{пг}}/N_{\text{ТС}}10^{-4}$  – число погибших на 10 тыс. ТС;

$P(\text{ДТПу}/Y) = N_{\text{дтп}}/N_{\text{ТС}}10^{-4}$  – количество ДТП на 10 тыс. ТС;

$N_{\text{дтп}}$  – количество ДТП;

$P(\Gamma/\text{ДТПу}) = N_{\text{пг}}/N_{\text{дтп}}10^{-2}$  – количество погибших на 100 ДТП.

Вероятность ДТП  $P(\text{ДТПу}/Y)$  является показателем активной безопасности дорожного движения, а вероятность гибели участника  $P(\Gamma/\text{ДТПу})$  – показателем пассивной и послеаварийной безопасности дорожного движения.

Чтобы допустить систему АВА к участию в дорожном движении, необходимо определить допустимую величину социального риска.

Определением этой величины занимается теория допустимого риска, которая возникла в 50-60 годы прошлого столетия. В течение длительного времени считалось, что при совершенствовании и разработке новых технологий необходимо гарантировать их безопасное применение. Анализ возникающих техногенных катастроф показал, что в системах с накопленной энергией гарантировать абсолютную безопасность невозможно. Одной из таких систем является дорожное движение. Поэтому удобное и комфортное удовлетворение потребности общества в перемещении людей и грузов, к сожалению, не может не оплачиваться определенной величиной социального риска.

Невозможность обеспечения абсолютной безопасности при реализации опасных технологических процессов объясняется тем, что уровень индивидуального риска гибели жителя зависит от развития техники, величины затрат на обеспечение безопасности и экономических возможностей общества. Чем выше уровень безопасности, тем дороже стоит каждый следующий шаг по его повышению.

Вследствие ограниченности финансовых возможностей общества достижение очень высокой безопасности в одной сфере деятельности человека приведет к снижению безопасности в других сферах деятельности и к повышению индивидуального риска гибели жителя.

Поэтому целесообразно определить допустимые уровни индивидуального риска гибели в различных сферах деятельности, которые будут соответствовать достигнутому уровню техники в различных видах деятельности человека и экономическим возможностям общества [2]. В результате проведения такого анализа определен допустимый уровень социального риска в дорожном движении [3]. Эта работа была выполнена в 2009 году. Допустимая величина социального риска была определена в диапазоне от  $5 \times 10^{-6}$  до  $50 \times 10^{-6}$ . В настоящее время в странах с наиболее высоким уровнем БДД социальный риск снижен до  $20 \times 10^{-6}$ . На основании изложенного в качестве величины допустимого риска можно принять нижнюю границу диапазона, определенную в работе [3] -  $5 \times 10^{-6}$ .

Таблица 1

Значения социального риска в Российской Федерации, Норвегии, Швеции в 2019 году в сравнении с допустимой величиной

Российская Федерация	117
Норвегия и Швеция	20
Допустимый	5

Приведенные в таблице 1 данные позволяют оценить сложность достижения допустимой величины социального риска.

Установление допустимой величины социального риска можно рассмотреть как возможность установить ответственного за ДТП в результате ошибки автоводителя. Если это событие произошло в пределах допустимого социального риска, его следует рассматривать как несчастный случай, а если социальный риск превышен, то необходимо разбираться в том, кто виноват – разработчик, изготовитель или эксплуатант.

С помощью уравнения (1) можно, задавшись величиной  $P(\Gamma)$ , определить значение показателей активной, пассивной и послеаварийной безопасности дорожного движения, соответствующих заданной величине  $P(\Gamma)$ .

Очевидно, что оценку активной безопасности системы АВА необходимо получить не в результате фиксации ДТП, а при их отсутствии или, в крайнем случае, при минимальном их количестве. Такая возможность имеется, поскольку между числом нештатных ситуаций, неучтенных ДТП, количеством раненых и погибших существует статистически устойчивая связь, показанная на рис. 1.



Рис.1. Соотношение числа погибших, раненых, неучетных ДТП и нештатных ситуаций

Соотношение между числом погибших, раненых и неучетных ДТП получено путем обработки статистики ДТП и сведений о количестве заявлений, поданных на возмещение убытков по ОСАГО.

Число нештатных критических ситуаций было определено с использованием данных, приведенных в работе Е.В. Шашиной [4].

Из данных, приведенных на рис. 1, следует, что на одно учетное ДТП в среднем приходится 10 000

нештатных критических ситуаций, а на одно неучетное ДТП – 1000.

В таблице 2 приведены значения показателей БДД в Российской Федерации в 2019 году.

Для сравнения приведены значения этих показателей, при достижении которых социальный риск уменьшится до 5 погибших на млн жителей при уровнях автомобилизации 400 (столбец 2) и 500 (столбец 3).

Таблица 2

Показатели БДД	1	2	3
$P(\Gamma) * 10^{-6}$	117	5	5
$P(Y) * 10^{-3}$	410	400	500
$P(\Gamma/Y) * 10^{-4}$	2,8	0,125	0,1
$P(ДТП_{\Gamma}/Y) * 10^{-4}$	27,3	5,77	5,16
$P(\Gamma/ДТП_{\Gamma}) * 10^{-2}$	10,3	2,18	1,95

Приведенные в таблице 2 данные показывают, при каких уровнях активной и пассивной безопасности будет обеспечен заданный уровень социального риска. Для этого необходимо уменьшить транспортный риск в 22,4-28 раз для значений  $P(Y)$  400 и 500 ТС на тыс. жителей соответственно. Чтобы снизить транспортный риск до указанных в таблице 2 величин, потребуется уменьшить вероятность ДТП  $P(ДТП_{\Gamma}/Y)$  и гибели в ДТП  $P(\Gamma/ДТП_{\Gamma})$  при уровнях автомобилизации 400 и 500 ТС на тыс. жителей в 4,7-5,3 раза соответственно.

Для решения этих задач необходима методика оценки надежности управления ТС. Проект такой методики разработан, для ее реализации изготовлен и апробирован макетный образец устройства для контроля управления ТС, получен патент на

это устройство [5]. Чтобы применить методику для оценки надежности управления ТС с автоводителем, необходимо изготовить опытно-промышленную партию устройств для контроля управления ТС.

Чтобы система АВА повысила надежность управления ТС до заданного уровня, она должна реализовывать нормативную модель поведения водителя в дорожном движении [6].

Нормативная модель поведения водителей в дорожном движении является основой надежного, эффективного и экологичного управления ТС, для повышения которых водитель должен в свободном и частично связанном транспортных потоках ограничивать максимальную скорость на участках свободного движения с учетом скользкости дорожного покрытия и плотности транспортного потока, не за-

нижать безопасную дистанцию в связанном транспортном потоке. Для решения этих задач он должен выполнять следующие правила поведения в дорожном движении:

- разгон при встраивании и пересечении транспортного потока, обгоне и опережении ТС выполнять с интенсивностью, обеспечивающей безопасное выполнение маневра;

- максимальная скорость в свободном транспортном потоке – скорость, установленная ПДД;

- максимальная скорость на участках свободного движения в частично связанном транспортном потоке уменьшается до величины, обеспечивающей оптимальное увеличение продолжительности движения с постоянной скоростью;

- ограничение максимальной скорости при движении между светофорными объектами до величины, позволяющей подъехать к перекрестку на разрешающий сигнал светофора, а при невозможности сделать это, уменьшающей время ожидания разрешающего сигнала;

- интервал между ТС одной категории в связанном транспортном потоке – 3-4 с, уменьшение интервала до 2 с – в насыщенном транспортном потоке;

- интервал при движении за ТС более низкой категории в связанном транспортном потоке – 5-6 с, уменьшение интервала до 3 с – в насыщенном транспортном потоке;

- смена полосы движения – только при необходимости выполнения поворота, разворота, обгона или опережения ТС;

- обгон и опережение только медленных ТС, выпадающих из транспортного потока;

- движение под уклон на ТС с МКП следует выполнять накатом, если скорость увеличивается не более чем на 5 км/ч; при необходимости ограничить увеличение скорости – переходить к торможению двигателем или комбинированному торможению;

- движение под уклон на ТС с АКП – уменьшать перемещение педали скорости до величины, обеспечивающей движение с заданной скоростью; при превышении заданной скорости переходить к торможению двигателем или комбинированному торможению;

- планируемые замедления на ТС с МКП следует выполнять накатом с последующим переходом

к торможению двигателем или комбинированному торможению;

- планируемые замедления на ТС с АКП выполнять торможением двигателем с последующим переходом к комбинированному торможению.

Для объективной оценки соответствия надежности управления ТС автоводителем установленным требованиям необходимо провести подконтрольные эксплуатационные испытания в типичных условиях эксплуатации [7].

Подконтрольные испытания должны проводиться на специально организованных автотранспортных экспериментально-производственных предприятиях, называемых опорными. В подконтрольной эксплуатации должна использоваться единая методика сбора, представления и обработки информации, что позволит получать достоверные оценки показателей надежности управления ТС автоводителем. Для повышения достоверности получаемых результатов подконтрольные испытания должны проводить специалисты соответствующей квалификации.

Поскольку испытания должны охватывать все времена года, их продолжительность не может быть меньше года.

Чем больше количество подконтрольных объектов испытаний, тем выше точность получаемых оценок надежности управления ТС, но тем больше затраты на проведение испытаний. В связи с этим целесообразно испытать не просто наперед заданное количество объектов, а ту минимальную партию (представительную выборку), которая с заданной точностью позволит получить достоверные оценки показателей надежности.

Для объективной оценки надежности управления требуется испытать минимально необходимую партию (представительную выборку) систем АВА [7]. Оценка допустимого уровня достоверности является одной из проблем, которую необходимо будет решить.

Для подготовки возможности принятия объективного решения о допуске участия в дорожном движении систем автоводитель – автомобиль, необходимо решить следующие задачи:

1. Правительству РФ определить ведомство, ответственное за решение этих задач, необходимый объем финансирования и сроки готовности к началу

испытаний по оценке надежности управления систем автоводитель-автомобиль.

2. Уполномоченному Правительством РФ ведомству создать рабочую группу из специалистов, представляющих заинтересованные ведомства, НИИ, ВУЗы, коммерческие общественные организации.

3. Поручить рабочей группе подготовку следующих нормативных документов:

- проект Технических требований к Устройству для контроля управления ТС; проект методики, сертификации Устройства для контроля управления ТС;

- проект методики, сертификации Устройства для контроля управления ТС;

- проект методики оценки качества управления ТС водителем и автоводителем, проанализировать результаты ее апробации и в случае необходимости внести соответствующие изменения;

- проект предложений о внесении изменений в ПДД, КоАП и Технический регламент Таможенного Союза «О безопасности колесных транспортных средств»;

- проект закона об утверждении допустимых величин социального риска и уровня достоверности при проведении испытаний по оценке надежности управления ТС;

- проект методики проведения подконтрольной эксплуатации систем АВА;

- проект методики сертификации экспериментально-производственных опорных транспортных предприятий;

- предложения по утверждению необходимого количества таких предприятий;

- проект приказа Минобрнауки РФ о подготовке специалистов для работы на экспериментально-производственных опорных предприятиях.

4. Уполномоченному ведомству организовать утверждение проектов нормативных документов.

5. Уполномоченному ведомству разместить заказ на изготовление опытно-промышленной партии Устройств для контроля управления ТС, организовать их сертификацию.

6. Уполномоченному ведомству организовать сертификацию опорных автотранспортных предприятий.

7. Уполномоченному ведомству организовать проведение подконтрольных испытаний, проанализировать полученные результаты и принять решение о возможности допуска или недопуска испытанных систем автоводитель – автомобиль.

#### Литература:

1. Вентцель Е.С. Теория вероятностей: учебник для вузов / Е.С. Вентцель. 6-е изд. стер. – М.: Высш. шк., 1999. 576 с.

2. Львов Г. Риск как точная наука // Наука и жизнь. 1991. №3. – С. 2-5, 59-64.

3. Суворова В.В., Мартынюк В.Ф., Грудина С.А. О выборе допустимого индивидуального риска // anaora.ru URL: <http://anaora.ru/public3.htm> (дата обращения: 21.08.2020).

4. Шашина Е.В. Разработка научно-методических основ оценки надежности водителя автобуса в условиях возникновения конфликтных и чрезвычайных ситуаций: дис. на соиск. уч. ст. канд. техн. наук: ФГБОУ ВПО «Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет». - 2014. 165 с.

5. Патент №2664094 Российская Федерация, МПК В60W40/09 (2012.01), В60R 25/00 (2013.01). Устройство для контроля управления транспортным средством: №2017122233; заявл. 23.06.2017; опубл. 15.08.2018 / О.В. Майборода, С.В. Рыбкин, А.Л. Травянко - 11 с.

6. Майборода О.В., Травянко А.Л. Основы управления транспортными средствами. Базовый цикл: учебник водителя транспортных средств всех категорий и подкатегорий. – М.: Издательский центр «Академия», 2020. 192 с.

7. Баженов Ю.В. Основы теории надежности машин: учебное пособие / Ю.В. Баженов. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Высшее образование, 2019. с. 312.

УДК 159.947.5

ББК 88.573

Научная специальность 15.21.45 – Психология деятельности и поведения. Психология мотивации

DOI 10.53039/2079-4401.2021.5.3.019

© О.О. Марокко, 2021

## ОТДЕЛЬНЫЕ СОЦИАЛЬНО-ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОСВЕЩЕНИЯ И ПРОПАГАНДЫ БЕЗОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ НА ДОРОГАХ

**Оксана Олеговна Марокко,**старший государственный инспектор безопасности дорожного движения  
УГИБДД ГУ МВД России по Ставропольскому краю,  
кандидат философских наук**Контакты:** пр. Верный, д.13, Ставрополь, Россия, 355047**E-mail:** oom@bk.ru**Тел.** 8 (928) 631-36-36

**Аннотация.** В статье рассматриваются некоторые социально-психологические аспекты повышения эффективности социальной рекламы в области безопасности дорожного движения. Автором отмечено, что для достижения цели субъект пропаганды должен осознать взаимосвязь между его индивидуальным поведением на дороге и надежностью всей системы жизнеобеспечения.

**Ключевые слова:** социальная реклама, психология мотивации, правовое воспитание, правосознание, безопасность дорожного движения

## CERTAIN SOCIO-PSYCHOLOGICAL ASPECTS OF THE EFFECTIVENESS OF EDUCATION AND PROPAGANDA SAFE BEHAVIOR ON THE ROAD

**Oksana O. Marokko,**chief state traffic safety inspector of the office state road traffic safety inspectorate main directorate of the Ministry of Internal  
Affairs of the Russian Federation across the Stavropol krai,  
candidate of sciences in philosophy**Contacts:** pr. Verniy, d. 13, Stavropol, Russia, 355047

**Abstract.** The article discusses some of the socio-psychological aspects of increasing of social advertising in the field of road safety. The author notes that in order to achieve the goal, the subject of propaganda must aware of the relationship between his individual behavior on the road and the reliability of the entire life support system.

**Keywords:** social advertizing, psychology of motivation, legal education, legal consciousness, road safety

**Для цитирования:** Марокко О.О. Отдельные социально-психологические аспекты эффективности просвещения и пропаганды безопасного поведения на дорогах. // Современная наука. 2021;(3): 107–110.

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из наиболее значимых социально-экономических задач. В Конституции Российской Федерации закреплено, что человек, его права и свободы являются высшей ценностью. Признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина – обязанность государства.

Стабильный прирост автотранспорта, доступность автомобиля как средства передвижения для самых широких слоев населения, увеличение числа начинающих водителей, появление современных, динамичных, безопасных автомобилей и мотоциклов, к сожалению, меняют ситуацию в данной сфере жизни общества во всем мире не в лучшую сторону и сильно усложняют поиски решения вопросов безопасности дорожного движения.

Для совершенствования системы комплексного обеспечения проблем безопасности дорожного движения, снижения аварийности и сокращения до минимума негативных последствий дорожно-

транспортных происшествий важное значение, в числе прочих принимаемых мер, имеет пропаганда безопасности дорожного движения, которая должна решить проблему качественной перестройки поведенческого менталитета всех субъектов дорожного движения в целях безусловного сохранения жизни и здоровья людей. Данная задача по реализации направления, связанного с изменением поведения участников дорожного движения, закреплена в важнейшем документе межотраслевого планирования – Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы.

В то же время представляется несколько преждевременным отмечать формирование в России действенного механизма, обеспечивающего культуру участия в дорожном движении и интеграцию такого механизма в отечественную систему безопасности дорожного движения, несмотря на активно проводимую в последние несколько десятилетий на всех уровнях работу в данном направлении.

Пропаганда безопасности дорожного движения ориентирована как на дорожно-транспортное воспитание (дисциплину и культуру), так и на дорожно-транспортное образование участников дорожного движения. Такое различие направлений объективно обусловлено несколькими причинами, и одна из них заключается в том, что всегда необходимо учитывать целевую аудиторию (группу), так как взрослые люди, в том числе водители-профессионалы, имеющие большой жизненный опыт, могут игнорировать пропаганду именно как воспитательное и принудительное действие государства. Реципиенты и респонденты данной группы, в отличие от детей и юношей, являются определенными по своим намерениям, но неопределенными по фактическому обеспечению указанной целевой группы. Для рассматриваемых субъектов основной целью дорожно-транспортного воспитания является не простой призыв к соблюдению дисциплины, а формирование такого устойчивого образа взаимодействия с окружающей средой, следствием которого являлось бы безопасное и взаимное уважительное поведение в рамках такого аспекта социальной жизни, как дорожное движение.

Пропаганда безопасного поведения на дорогах выступает в качестве разновидности социальной рекламы, в связи с чем, как и любая реклама, главной своей задачей имеет такую подачу материала, чтобы пользователь (участник дорожного движения) чувствовал и относился к данному материалу как его обладатель и включал бы его в свои текущие и будущие жизненные целевые представления и установки.

Для достижения этих задач в обычной рекламе для первичного возникновения или активизации квазипотребности (потребности в продукте) имеется как минимум две возможности. Одна из них – опора на уже существующую потребность и интенсификация в направлении желаемой квазипотребности, уже имеющейся у субъекта. Вторая выражается в прямом непосредственном вызове такой потребности.

При формировании социальной рекламы по безопасности дорожного движения мы можем увидеть довольно весомые расхождения в исходных психологических принципах. В отличие от рекламы определенной продукции, указанный вид пропаганды не

может опираться в призыве на безусловно находящее отклик у реципиента соотношение «затраты-польза» и таким образом ориентироваться на конкретные потребности ее адресата. Дело в том, что потребность в безопасности не является для участников дорожного движения основой для управления своим поведением. Любое активное участие в дорожном движении тем или иным образом приводит к изменению доминирующего чаще всего в иных сферах жизни мотива безопасности в обычный потребительский мотив – вступая в отношения дорожного движения, его участники делают это не для борьбы с опасностью или предотвращения ее возможного появления, а с целью переместиться в нужный пункт назначения. В данном случае в сознании объекта пропаганды идет борьба между мотивом успешного достижения цели передвижения и мотивом избежать несчастья.

Учитывая вышеизложенное, простой и прямой призыв к безопасности на дороге малоэффективен, так как не учитывает устойчивые иерархии потребностей, которые определяют поведение индивида, в том числе и в процессе дорожного движения. Иерархии потребностей, важные для актуального поведения, всегда зависимы от обстановки и межиндивидуальной изменчивости потребностей или мотивов. Безопасность дорожного движения и личная свобода гражданина (конкретного субъекта дорожного движения) часто вступают в противоречие, и одной из задач социальной рекламы по тематике безопасности дорожного движения является обязательный учет психологии мотивации для закрепления в сознании установки, что свобода каждого заканчивается там, где эта начинает приносить вред другим.

Нельзя в полной мере согласиться с некоторыми авторами, которые полагают, что эффективным приемом в подаче социальной рекламы по безопасности дорожного движения может стать переформулировка требований Правил дорожного движения Российской Федерации на более доступный для понимания язык (без изменения смысла фразы) [1]. Также недостаточно эффективны для предупреждения административных правонарушений, ведущих к аварийности на дорогах, обнародование статистических данных об уровне травматизма на дорогах, показ видеосюжетов о последствиях ДТП [2]. Эти

приемы помогают донести до реципиента определенную информацию, но не формируют у него осознанную необходимость соблюдения правил дорожного движения (далее – ПДД, или Правила), не оказывают должного воздействия на его правовое воспитание и мало влияют на непосредственную мотивацию субъекта дорожного движения, его поведенческую модель, переориентацию уже сформировавшихся психологических установок в сторону законопослушного поведения.

Для достижения более успешной перспективы пропаганда безопасности дорожного движения должна учитывать прежде всего дифференцированную структуру мотивации и поведения различных групп участников дорожного движения, рассматривая участие в дорожном движении как поведение в условиях риска. Для того чтобы достичь успеха, пропаганда должна придавать общественной потребности в безопасном поведении на дорогах значение личной квазипотребности, которая подчинена вышестоящей потребности достижения цели. Безопасность не может быть навязана участнику дорожного движения, ее можно внедрить в сознание только для целей реализации доминирующих индивидуальных интересов субъекта.

Проблема заключается также в том, что несмотря на двойственность природы нарушений ПДД (которые одновременно выступают как индивидуальное, так и общественное явление), общество в целом и его отдельные индивидуумы в обыденной жизни чаще всего воспринимают эти события исключительно в индивидуальном аспекте. Так, при совершении любого дорожно-транспортного происшествия всегда устанавливается явный его виновник, который нарушает ПДД и является плохим водителем или пешеходом. При этом индивидуум (реципиент пропаганды) не ассоциирует себя с группой людей, не соблюдающих или не знающих ПДД, неадекватно ведущих себя на дороге. Таким образом, именно поэтому прямые призывы участников целевых групп к безусловному соблюдению Правил зачастую не достигают своей цели, так как воспринимаются конечным потребителем как напоминание об осторожном поведении на дорогах тем людям, к которым субъект-реципиент себя не относит. Аналогично не всегда решает поставленную задачу, например, прямой и открытый призыв

к воздержанию от употребления алкоголя и запрещенных веществ, адресованный целевой группе, изначально малоприспособленной к дорожному движению (к лицам, склонным к употреблению спиртных напитков, запрещенных химических соединений). Здесь можно получить побочный эффект расхолаживающего, оправдательного действия для участников других групп из разряда личностных рассуждений – вот плохие люди пьют и садятся за руль, а я всего лишь иногда превышаю скорость и нарушаю правила остановки!

Здесь мы можем наблюдать своеобразную седиментационную устойчивость как общества, так и отдельных его индивидов, получающих обращение, призывающее к воздержанию от совершения действий, которые могут представлять угрозу для безопасности дорожного движения.

При этом такая индивидуалистская обыденная интерпретация демонстрирует со стороны субъекта нивелирование собственной возможной роли в указанных социальных отношениях и снятие с себя ответственности с возложением надежд исключительно на государственные органы – на их инициативу, принятие необходимых решений, пусть даже принудительного характера. Каждая новая мера, принимаемая государством и направленная на повышение безопасности дорожного движения, особенно связанная с усилением контроля и увеличением санкций, сначала вызывает у большей части населения явное отрицательное отношение, посягательство на личную свободу индивида, которое затем в большинстве случаев меняется в сторону положительного принятия, и немаловажную роль в этом процессе интеграции в обыденное сознание человека и общества принимаемых мер играет социальная реклама по безопасности дорожного движения. Для эффективности достижения целей снижения дорожно-транспортного травматизма на дорогах Российской Федерации необходимо изменить в сознании каждого индивида установку фатальной неизбежности аварии на личную потребность в таком индивидуальном поведении, которое будет направлено для достижения общественной цели – безопасности дорожного движения.

Если провести сравнительный семантический анализ, то можно увидеть, что коммерческая реклама всегда несет исключительно положительную

информацию, в то время как социальная реклама в области безопасности дорожного движения в России акцентирует внимание на значительно менее радостных аспектах для того, чтобы придать данному явлению общественную значимость. Чаще всего она декларирует цель уберечь граждан от одного негативного события – дорожно-транспортного происшествия, закономерно вызывая исключительно неприятные ассоциации.

Некоторые авторы в своих работах ранее уже отмечали, что пропагандистская деятельность – это специально организованное психологическое воздействие, направленное на формирование общих интересов, взаимопонимания, общественного мнения в отношении законопослушного поведения [3].

С учетом современных эмпирических исследований представляется перспективным использовать социальную рекламу в области обеспечения безопасности дорожного движения в качестве проводника для формирования социального самоописания общества как одного из важнейших источников формирования социальных норм и ценностей. При этом под социальным самописанием следует понимать самый широкий спектр практик производства знания – философскую рефлексию, научные исследования, художественное творчество, а также повседневные оценки, штампы и клише, относящиеся к обыденному сознанию [4]. Это сложный, долгий, далеко не однокомпонентный процесс, затрагивающий многие сферы бытия общества, в который, помимо использования накопленного мирового опыта,

необходимо включать постоянный анализ изменения поведенческих мотивов отдельных индивидов, социальных групп.

Таким образом, представляется, что наиболее эффективной, правильно принятой и понятой будет такая социальная реклама по тематике безопасности дорожного движения, которая предложит индивиду-участнику дорожного движения новые возможности в организации значимого для него личного актуального жизненного пространства в системе дорожного движения. Эффективная пропаганда безопасности дорожного движения должна дать возможность субъекту осознать свою личную причастность и взаимосвязь между частным случаем его индивидуального поведения на дороге и надежностью всей системы жизнеобеспечения.

#### Литература:

1. Безруков Д.А. Войтенков Е.А. Психологические аспекты применения социальной рекламы в сфере повышения безопасности дорожного движения // Юридическая психология. 2011. № 2.
2. Дерюга А.Н. Профилактика и предупреждение административных и иных правонарушений: Теоретико-прикладные сходства и отличия // Административное право и процесс. 2016. № 10.
3. Ищенко С.А. Евенко С.А. К вопросу о деятельности ГИБДД по пропаганде дорожного движения // Общество и право. 2014.
4. Марокко О.О. Социальные самописания в современном Российском обществе: автореф. дис. на соискание ученой степени кандидата философских наук. Ставрополь. 2017.

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ  
В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
В 2020 ГОДУ

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР

**Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2020 году. Информационно-аналитический обзор.** – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021, 76 с.

*Приведены основные статистические сведения о правоприменительной деятельности в области безопасности дорожного движения в Российской Федерации за 12 месяцев 2020 года, использованы данные Многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС), федеральной информационной системы Госавтоинспекции (ФИС ГИБДД-М) (банк данных «Адмпрактика»), отдельных форм статистической отчетности о судимости, а также отдельных форм федерального статистического наблюдения и форм статистической отчетности органов внутренних дел Российской Федерации.*

*Авторский коллектив: к.ю.н. К.С. Баканов, П.В. Ляхов, Е.А. Лопарев, А.С. Ермаганбетов, М.М. Исаев, П.С. Коблов, Н.А. Шестериков.*

*Под общей редакцией начальника федерального казенного учреждения «Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» полковника полиции Д.В. Митрошина.*

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ АВАРИЙНОСТЬ  
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ЗА 2020 ГОД

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР

**Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2020 год. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021, 79 с.**

*Приведены основные статистические сведения о дорожно-транспортных происшествиях в Российской Федерации за 12 месяцев 2020 года, использованы данные Многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС) и Автоматизированной информационно-управляющей системы Госавтоинспекции (Журнал ДТП).*

*Использованные данные сформированы в соответствии с Правилами учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий».*  
*Авторский коллектив: к.ю.н. К.С. Баканов, П.В. Ляхов, С.Б. Наумов, Е.А. Лопарев, А.С. Ермаганбетов, М.М. Исаев, Н.А. Шестериков, А.С. Князев, В.С. Ивлев, А.Г. Мохов.*

*Под общей редакцией начальника федерального казенного учреждения «Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» Д.В. Митрошина и начальника организационно-аналитического управления Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации С.А. Рыжова.*