



Министерство внутренних дел Российской Федерации

Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В.В. Лукьянова

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ

Сборник научных статей

Орёл
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова
2024

Министерство внутренних дел Российской Федерации

**Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В.В. Лукьянова**

**АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ
АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ**

Сборник научных статей

**Орел
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова
2024**

УДК 351
ББК 67.99(2)116.1
А43

Редакционная коллегия:

канд. юрид. наук, доцент А.Ю. Фомичев (председатель),
канд. юрид. наук, доцент Ф.Н. Зейналов (заместитель председателя),
канд. юрид. наук, доцент Е.В. Павлова,
канд. юрид. наук В.В. Афонин, канд. юрид. наук М.В. Давыдов,
П.Г. Андреев (ответственный секретарь)

А43 **Актуальные вопросы административно-правовой деятельности органов внутренних дел : сборник научных статей / редкол.: А.Ю. Фомичев [и др.]. – Орёл : ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2024. – 119 с.**
ISBN 978-5-88872-369-2

Сборник содержит статьи профессорско-преподавательского состава, курсантов и слушателей по указанной тематике.
Материалы представлены в авторской редакции.

УДК 351
ББК 67.99(2)116.1

ISBN 978-5-88872-369-2

© ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2024

СОДЕРЖАНИЕ

Андреев П.Г., Литвинов А.В.

Проблемные аспекты использования общественного транспорта для перевозки пассажиров.....6

Афоница Е.Г.

Пропаганда безопасности дорожного движения как элемент профилактики административных правонарушений10

Афонин В.В.

Особенности деятельности сотрудников Госавтоинспекции по применению действующего законодательства в области дорожного движения14

Ахтанина Н.А.

Проблемные аспекты привлечения к административной ответственности лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности17

Барышников М.В.

Отдельные аспекты несения службы участковым уполномоченным полиции на административном участке21

Горынина О.С.

Проблемные вопросы формирования практических навыков по оказанию первой помощи водителями транспортных средств.....24

Давлетшина Л.Х., Смирнов Е.В., Латыфский И.И.

К вопросу о безопасности участников дорожного движения28

Давыдов М.В. Вопросы совершенствования государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения:

основные тенденции развития33

Жбанова С.А.

Проблемные аспекты, возникающие в сфере реализации административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения и пути их разрешения36

Карасева М.В., Афонин В.В.

Роль государственного регулирования в обеспечении безопасности дорожного движения: зарубежный опыт40

Капустина Е.Г.

Использование беспилотных летательных систем в профилактике и выявлении административных правонарушений44

Кокорина А.И., Андреева А.В.

Проблемные аспекты при обучении кандидатов в водители категории «А»47

Коновалова О.А. Актуальные вопросы взаимодействия ГИБДД и СМИ при освещении мероприятий профилактической направленности (на примере Свердловской области)	51
Корнева Ю.Ю. Взаимодействие подразделений ГИБДД со средствами массовой информации, формы и методы	54
Кривушин В.В. Правовые вопросы применения специальных средств при принудительной остановке транспортных средств сотрудниками ГИБДД	57
Куркина Н.В., Мишина Ю.В. Осуществление перевозок пассажиров легковым такси в современных условиях в контексте безопасности дорожного движения	60
Мишина Ю.В. Роль участковых уполномоченных полиции в противодействии экстремизму	63
Ноговицина Е.Н., Андреева А.В. Формирование эффективных механизмов развития практических навыков и умений по управлению транспортным средством в процессе подготовки водителей транспортных средств категории «В»	66
Савин А.А. Штраф как вид наказания за нарушения на транспорте: отличия в уголовном и административном праве	70
Сафонов Р.А., Шевчук Д.В. Анализ опыта автоматизации рабочего места сотрудника дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции Российской Федерации	73
Сидорова М.В. О необходимости подготовки педагогов к обучению детей в сфере безопасности дорожного движения	79
Смирнов И.А., Андреев П.Г. Вопросы и направления подготовки водителей транспортных средств	83
Трофимов В.Е. Профилактика дорожно-транспортных происшествий посредством социальной рекламы	86
Паньков С.Л., Былинин И.А. Современные способы организации дорожного движения посредством использования программных методов	89

<i>Павлова Е.В.</i> Сравнительно-правовой анализ отдельных положений КоАП РФ и КоАП зарубежных стран	95
<i>Подкопаев А.В., Бычков К.А., Шевцова А.Г., Гвоздецкий И.Н.</i> Автоматизация процесса аналитики данных о дорожно-транспортном происшествии с применением систем искусственного интеллекта	102
<i>Покотиленко Н.А.</i> Формирование психологической готовности к управлению транспортными средствами в экстремальных условиях	105
<i>Холодова Д.В., Ахтанина Н.А.</i> Особенности и проблемы в деятельности участкового уполномоченного полиции	109
<i>Царегородцева Е.А.</i> Перспективы внедрения искусственного интеллекта в процесс приема экзаменов для получения водительских удостоверений	112
<i>Чаплицкий Ф.Ф.</i> Основные направления развития административного законодательства, в том числе в области превенции правонарушений	115

Андреев П.Г., Литвинов А.В.

ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ

В данной статье рассматривается вопрос обеспечения безопасности перевозки пассажиров общественным транспортом. Приводятся примеры дорожно-транспортных происшествий, совершенных с участием маршрутного транспорта. В статье указывается на возможность включения мнения общественности в реализацию вопроса организации перевозки пассажиров. Рассматриваются проблемные моменты перевозки детей. Автор приходит к выводу о необходимости пересмотра отдельных правовых норм, позволяющих обезопасить не только пассажиров, но и самих перевозчиков.

Современное развитие транспортной и социально-экономической сфер жизнедеятельности предполагает широкое использование услуг пассажирских перевозок, что является предвестником вероятных дорожно-транспортных происшествий. Самым востребованным видом перевозок в городских условиях является общественный транспорт, перемещающийся по определенному маршруту, облегчающий вопросы жизнедеятельности населения. При этом отсутствуют гарантии полной безопасности передвижения на нем.

Так, за первое полугодие 2024 г. в Орловской области было зарегистрировано 275 дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), в которых 30 человек погибли, 360 человек получили травмы различной степени тяжести. При этом из указанных чисел 15 аварий произошло с участием общественного транспорта, 28 человек получили ранения.

Громкое ДТП было совершено в городе Орле в 2018 г. Районным судом была приговорена по ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ) «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» к 4 годам колонии-поселения женщина-водитель троллейбуса, сбившая на остановке общественного транспорта в центре города 5 человек. Три человека, в числе которых 17-летняя девушка, погибли. 24-летнюю девушку и 17-летнего юношу госпитализировали с многочисленными травмами различной степени тяжести.

По информации следствия, обнародованной средствами массовой информации, водитель троллейбуса, высадив на остановке пассажиров, заведомо зная, что транспортное средство неисправно, нарушив требования правил дорожного движения и положения должностной инструкции, решил самостоятельно устранить поломку, пытаясь продолжить движение. В результате троллейбус начал стремительно двигаться и наехал на пешеходов, которые находились на проезжей части.

Центральными органами, осуществляющими реализацию безопасности дорожного движения, являются Министерство транспорта Российской Федерации, а конкретнее Ространснадзор, Государственная инспекция безопасности дорожного движения Российской Федерации, муниципальные органы власти, а также общественные организации. В соответствии с Положением о Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 25 апреля 2006 г. № 237, комиссия обеспечивает согласование действий федеральных органов исполнительной власти по разработке и реализации основных направлений государственной политики в области обеспечения безопасности

дорожного движения. Однако в данном положении не упоминается взаимодействие государственных органов власти с общественными организациями; они не являются их членами и не могут вносить свои предложения в координационные направления деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. Кроме того, деятельность данной комиссии не освещается средствами массовой информации, что не может гарантировать единогласность принятых решений и их одобрение обществом.

По нашему мнению, внедрение общественности в тесную работу и взаимодействие с органами государственной власти – первостепенный элемент повышения безопасности дорожного движения в целом, включая сферу пассажирских перевозок. Следующим этапом предполагается широкое распространение в средствах массовой информации последствий несоблюдения правил дорожного движения на транспорте, трансляция специальных роликов в телевизионном эфире, размещение наглядных предупреждений на общественном транспорте, особенно в летний период, когда школы находятся на каникулах, а дети разных возрастов передвигаются на маршрутных такси, троллейбусах, трамваях.

Человеческий фактор является основной причиной всех ДТП, в том числе и с участием общественного транспорта [8, с. 352]. Элементарная усталость, несоблюдение режима труда и отдыха могут быть губительными не только для пассажиров, пешеходов, водителей попутных транспортных средств, но и для самого перевозчика [4, с. 33].

Так, в Санкт-Петербурге в январе 2024 г. на пересечении улиц Наличной и Беринга водитель автобуса уснул за рулем, в результате чего произошел наезд на пешеходов. Четверо человек попали в реанимацию. Весной 2024 г. в Ижевске рейсовый автобус попал в аварию на улице Удмуртской, шестеро пострадавших. Это говорит о халатном отношении перевозчика к условиям реализации своей трудовой деятельности.

Рассмотренное ДТП в Орловской области говорит не только о неосторожном поведении участников дорожного движения, но и об эксплуатации устаревших, неисправных транспортных средств. Изношенность троллейбуса представляла заведомую угрозу для передвижения, тем более для перевозки пассажиров. Отсутствие предрейсового технического осмотра автобусов и медицинского освидетельствования водителей или формальное отношение к ним являются основной причиной рассматриваемых дорожно-транспортных происшествий.

Сотрудниками Госавтоинспекции Орловской области ежегодно проводятся профилактические мероприятия с водителями общественного транспорта. В частности, ведутся беседы с водителями пассажирского транспорта, в том числе школьных автобусов. Попутно полицейские осматривают машины, проверяя их техническое состояние, проводятся встречи с водителями МУП «Пассажирские перевозки», в которых разъясняются правила дорожного движения. Особое внимание уделяется вопросу управления транспортным средством в неблагоприятных погодных условиях, так как аварийная ситуация с участием общественного транспорта опасна не только для пассажиров, но и для других участников дорожного движения [5, с. 119]. За нарушение порядка осуществления предрейсового контроля технического состояния транспортных средств и медицинских осмотров водителей-перевозчиков к ответственности привлекаются должностные и юридические лица.

В соответствии с Техническим регламентом безопасности колесных транспортных средств на транспортные средства, оказывающие услуги по перевозке пассажиров и грузов в пределах территории Российской Федерации, в обязательном порядке устанавливаются технические средства контроля соблюдения водителем режима труда и отдыха. Тахографы производят подсчет пройденного пути транспортного средства, время отдыха водителя, а также скорость передвижения. М.М. Власов указывает на

обязанность сотрудников Госавтоинспекции при наличии законных причин для остановки транспортного средства проверять показания тахографов, что позволит своевременно предупредить вероятность возникновения аварийной ситуации в случае, если водитель длительное время не делал остановки в пути [3, с. 100].

Не стоит исключать возможность индивидуальных разовых перевозок пассажиров из одного пункта в другой. Такая деятельность до 2023 г. практически ничем не регламентировалась, при том, что выдача лицензий на право осуществления регулярных пассажирских перевозок осуществляется территориальными органами Ространснадзора. Уведомительный порядок реализации перевозки повышал вероятность возникновения аварийных ситуаций, позволял в некоторой степени скрыть реализацию данной формы деятельности. Однако и в настоящее время законодательно не определен порядок лицензирования единичных случаев перевозки. Достаточно быть официально трудоустроенным в таксомоторной компании.

Следовательно, целесообразным является всеобщность и обязательность лицензирования пассажирских перевозок вне зависимости от количества выполняемых ими услуг. При этом стоит рассмотреть вопрос об упрощенном документарном порядке выдачи лицензий самозанятому населению при полном соблюдении медицинских и технических показателей.

Особое место в деятельности по перевозке пассажиров занимает перевозка групп детей. В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 23 сентября 2020 г. № 1527 «Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами» в случае если организованная перевозка группы детей осуществляется 1 автобусом или 2 автобусами, перед началом осуществления такой перевозки в подразделение Государственной инспекции безопасности дорожного движения территориального органа Министерства внутренних дел Российской Федерации на районном уровне по месту начала организованной перевозки группы детей подается уведомление об организованной перевозке группы детей. В случае если указанная перевозка осуществляется 3 автобусами и более, перед началом осуществления такой перевозки подается заявка на сопровождение автобусов патрульным автомобилем (патрульными автомобилями) подразделения Госавтоинспекции.

Данная правовая норма является безусловно необходимой, но стоит отметить, что при перевозке детей уже двумя автобусами создаются заведомо опасные условия для их безопасности. Например, совершение маневра обгона попутным транспортным средством может быть осложнено отсутствием необходимого расстояния для возврата на необходимую полосу движения. При этом отсутствуют гарантии, что водитель-попутчик не будет совершать обгон одновременно двух автобусов. Дети являются наиболее уязвимой категорией участников дорожного движения, а следовательно обеспечение их безопасности должно быть в приоритете [6, с. 220].

Кроме того, нельзя не согласиться с мнением В.И. Майорова, который предполагал, что наличие детей в транспортном средстве должно расцениваться как отягчающее обстоятельство в случае совершения дорожно-транспортного происшествия, причем как для перевозчика, так и для другого транспортного средства [1, с. 16]. Если доказана вина первого – он необоснованно шел на риск, подвергая угрозе жизни пассажиров, если второго – он пренебрег опознавательным знаком 1.23 «Перевозка детей», который обязательно должен быть размещен на автобусе.

Особое место среди перевозок детей занимают школьные перевозки. Наибольших успехов в области перевозки школьников достигли США, где впервые школьные автобусы для массовой перевозки детей к местам учебы были внедрены около ста лет назад. В США зарегистрировано 480,5 тыс. школьных автобусов, из которых 70 % при-

ходится на частные компании либо школы, 30 % приходится на подрядчиков – подрядные компании, входящие в систему School Bus Contractor [9, с. 201]. Для сравнения в Российской Федерации зарегистрирована 1151 автобусов, из которых десять приходится на Орловскую область.

В Великобритании, Канаде и Японии почти все перевозки школьников осуществляют специальные транспортные подрядные организации, в то время как в России регулярные школьные перевозки, особенно коммерческие, не получили достаточного развития. При этом, как показывает зарубежный опыт, регулярные школьные перевозки – это очень удобный и безопасный способ доставки школьников до учебного заведения, особенно детей младшего школьного возраста.

Тесную взаимосвязь с ДТП любого транспорта, необязательно общественного, занимает дорожное покрытие. Его целостность выступает наибольшим гарантом повышения безопасности дорожного движения [7, с. 342]. Неблагоприятные погодные условия способны усугубить некачественность дорожного полотна, что может стать губительным моментом для участников дорожного движения.

Б.Х. Товбоев говорит о наличии 13-18 % причин ДТП, совершаемых из-за неблагоприятных условий дорожного полотна [2, с. 1422]. Схожим с нашим является мнение о неожиданной смене скоростного режима, объезда препятствия, что усугубляется выездом на полосу встречного движения и может быть осложнено наличием на ней встречного транспорта. Повышается вероятность столкновения транспортных средств. В случае совершения таких маневров автобусом возможно возникновение губительных последствий не только для перевозчика, но и для его пассажиров.

Таким образом, вопрос перевозки пассажиров является многогранным, требующим большего внимания со стороны законодательных органов власти. Необходимость урегулирования пробелов в правовых нормах позволит минимизировать риски совершения дорожно-транспортных происшествий.

1. Майоров В.И. Правовая основа обеспечения безопасности дорожного движения при перевозке детей в возрасте до 12 лет // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2023. № 1 (63). С. 15–21.

2. Товбоев Б.Х. Влияние различных эксплуатационных свойств дороги на безопасность движения // Экономика и социум. 2023. № 12 (115)-1. С. 1421–1423.

3. Власов М.М. Правовые вопросы выявления административных правонарушений в области дорожного движения, являющихся причиной дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств, осуществляющих грузовые и пассажирские перевозки // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2020. № 3 (49). С. 99–103.

4. Гарина О.В. Проблемы правового обеспечения деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 1 (74). С. 33–36.

5. Капустина Е.Г. Основные факторы риска в дорожном движении и их профилактика // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2021. № 3 (88). С. 119–126.

6. Ионкина А.А., Игнатова Н.А. Проблема организованной перевозки детей // Символ науки. 2017. № 5. С. 220–222.

7. Миннебаев Р.Х. Некоторые вопросы правоприменения в области автомобильных пассажирских перевозок // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2018. № 3 (33). С. 342–347.

8. Янучкова О.Е., Янучков М.Р., Якунина Н.В. Особенности условий режима труда и отдыха водителя при организованной перевозке групп детей в междугородном сообщении // Вестник СибАДИ. 2020. № 3. С. 352–363.

9. Бутузова А.Б., Елфимова Н.А. Школьные перевозки в России и за рубежом // Вестник ИрГТУ. Том 22. 2018. № 7. С. 200–207.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Андреев Петр Геннадьевич. Старший преподаватель кафедры организации деятельности Госавтоинспекции.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Литвинов Артём Валерьевич. Кандидат технических наук, доцент. Доцент кафедры деятельности органов внутренних дел в особых условиях.

Омская академия МВД России.
644092, г. Омск, ул. Комарова, 7.

Ключевые слова: безопасность пассажиров, перевозка детей, дорожно-транспортное происшествие, общественный транспорт, перевозчик, профилактические мероприятия.

Афони́на Е.Г.

ПРОПАГАНДА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК ЭЛЕМЕНТ ПРОФИЛАКТИКИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ

В статье анализируются формы и методы взаимодействия Госавтоинспекции со средствами массовой информации, что позволяет выявить наиболее эффективные способы взаимного участия в деятельности по предупреждению фактов дорожно-транспортных происшествий и общей грамотности населения в вопросах соблюдения гражданами правил дорожного движения. Перечисленные в статье варианты взаимодействия способствуют улучшению качества информационной работы Госавтоинспекции и повышению осведомленности населения о важных аспектах дорожной безопасности, а также требований в рамках обеспечения безопасности дорожного движения.

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста.

Современные средства массовой информации в российском обществе являются важнейшим социальным институтом, имеющим постоянно растущее значение в процессах массовых коммуникаций и осуществлении гибких форм информационного гражданского (социального) контроля.

Сотрудникам Госавтоинспекции, также необходимо тесно взаимодействовать со средствами массовой информации. Данное взаимодействие заключается в том, что необходимо [1]:

- анализировать информацию, размещенную в СМИ по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, подготавливать ежедневные обзоры и аннотации к критическим выступлениям с предложениями по решению проблем;
- подготавливать опровержения по недостоверной или искаженной информации по вопросам безопасности дорожного движения;
- выражать в СМИ официальную позицию руководства Госавтоинспекции и распространение информации о деятельности Госавтоинспекции, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения;
- подготавливать ежедневные информационные материалы для СМИ об изменениях в организации, условиях дорожного движения, наличии препятствий, автомобильных заторов и других проблемах безопасности дорожного движения;
- привлекать представителей СМИ для осуществления информационного обеспечения мероприятий, организованных Госавтоинспекцией;
- организовывать и проводить совместно со СМИ тематические рейды и различные акции;
- осуществлять деловые контакты с редакциями СМИ, творческими объединениями и отдельными авторами, оказывать им консультативную помощь в профилактике аварийности и правонарушений в области дорожного движения, правовой пропаганде;
- организовывать и проводить для представителей СМИ встречи, пресс-конференции, брифинги, круглые столы, «прямые линии» с участием руководства Госавтоинспекции по наиболее актуальным вопросам деятельности;
- организовывать выступления руководителей Госавтоинспекции в СМИ, как в плановом порядке, так и по запросам СМИ;
- консультировать и обеспечивать необходимыми информационными материалами представителей СМИ, освещающих проблемы безопасности дорожного движения;
- организовывать в СМИ специальные тематические рубрики для систематического освещения проблемных вопросов, отражения положительного опыта работы Госавтоинспекции;
- организовывать и проводить тематические конкурсы публикаций в СМИ, фотовыставок, телевизионных и радиопередач по безопасности дорожного движения и работе Госавтоинспекции;
- организовывать и проводить совместно с представителями СМИ репортажи с мест ДТП, улиц и дорог, автотранспортных предприятий, лечебных учреждений, залов судов;
- формировать постоянный состав журналистов, специализирующихся на подготовке материалов по проблемам обеспечения безопасности дорожного движения, проводить с ними семинары, привлекать их к участию в целевых профилактических мероприятиях;
- организовывать через СМИ ответы на вопросы по безопасности дорожного движения читателей и теле- и радиослушателей.

Таким образом, взаимодействие ОВД в целом и Госавтоинспекция в частности со СМИ должно осуществляться на основе следующих общих принципов: законности;

уважения прав и свобод человека и гражданина; гуманизма; гласности; непрерывности; равноправия сторон взаимодействия; общности целей, задачи интересов; сочетания единоначалия и коллегиальности, которые должны быть закреплены в нормативно-правовых актах федерального уровня.

В то же время, в связи с тем, что ОВД осуществляют свою функцию по взаимодействию со СМИ, которые являются как ведомственными подразделениями, так и независимыми СМИ, необходимо выделить принципы внутреннего взаимодействия и внешнего.

К принципам внутреннего взаимодействия относятся: постоянная направленность и согласованность действий различных служб на достижение конкретного общего результата; деятельность каждого из участников взаимодействия в пределах своей компетентности; комплексное использование сил и средств ОВД; непрерывность взаимодействия; согласованность планирования взаимодействия и самостоятельность руководителей взаимодействия в выборе форм и направлений взаимодействия.

К принципам внешнего взаимодействия ОВД со СМИ относятся: направленность взаимодействия на достижение положительных результатов правоохранительной деятельности; деятельность субъектов в пределах своей компетенции; оперативность взаимодействия. Следовательно, функция взаимодействия Госавтоинспекции со СМИ должна осуществляться на основе административно-правового регулирования данной деятельности.

Совместно с Госавтоинспекцией в систему обеспечения дорожного движения также входят ведомства и учреждения, ответственные за проектирование, производство, техническую эксплуатацию и экологическую безопасность важнейших элементов транспортного комплекса, за обучение участников дорожного движения и решение прочих вопросов, оказывающих влияние на безопасность дорожного движения, а также органы, осуществляющие контроль дорожного движения, к которым относятся ведомства, обладающими соответствующими межотраслевыми надзорными (надзорными) функциями: Федеральная служба по надзору в сфере транспорта Ространснадзор, Ростехнадзор, военная автомобильная инспекция Вооруженных сил Российской Федерации.

Что же касается взаимодействия Госавтоинспекции с общественными объединениями, то эта деятельность после принятия Федерального закона от 19 мая 1995 г. № 82-ФЗ «Об общественных объединениях», внесения изменений в правила дорожного движения [2], которыми были отменены полномочия внештатных сотрудников, в соответствии с чем инициативные действия добровольных народных дружинников, фактически прекратились. Только в отдельных регионах после принятия соответствующих законов в субъектах Российской Федерации граждане участвуют в охране общественного порядка и обеспечении безопасности дорожного движения, однако широкого распространения эта форма взаимодействия Госавтоинспекции с общественностью пока не получила и используется крайне редко. Исключение, пожалуй, составляет работа Госавтоинспекции с несовершеннолетними детьми в дошкольных и школьных организациях, с отрядами юных инспекторов дорожного движения по обучению и профилактике нарушений правил дорожного движения [3]. В настоящее время вопросы дорожного движения и безопасности на дорогах остаются на пике общественного внимания. СМИ играют ключевую роль в информировании общественности о правилах дорожного движения, изменениях в законодательстве, мерах предосторожности и акциях Госавтоинспекции. Эффективное взаимодействие ГАИ со СМИ способствует повышению уровня дорожной культуры и снижению аварийности на дорогах.

К тому же в эпоху информационных технологий важность прозрачности действий государственных структур перед обществом значительно возросла. Грамотное взаимодействие с СМИ помогает Госавтоинспекции формировать открытый и доверительный диалог с гражданами, что способствует укреплению общественного доверия к данной службе. В условиях распространения недостоверной информации и фейковых новостей, связанных с дорожно-транспортными происшествиями и правилами дорожного движения, наличие четких каналов коммуникации между Госавтоинспекцией и СМИ становится критически важным для обеспечения населения правдивой и актуальной информацией [4]. С развитием цифровых технологий и социальных сетей традиционные подходы к взаимодействию со СМИ требуют адаптации и развития. Анализ форм и методов взаимодействия дает возможность оптимизировать использование ресурсов Госавтоинспекции для ведения эффективной коммуникационной кампании, сокращая траты на неэффективные меры. Понимание механизмов влияния СМИ на общественное сознание позволяет повысить эффективность профилактических мероприятий, направленных на снижение аварийности, числовой показатель которой в 2023 г. по сравнению с показателями 2013–2016 гг. падает, но остается достаточно высоким: 132466 дорожно-транспортных происшествий, 166500 раненых, 14504 погибших.

Таким образом, можно сделать вывод, что с учетом быстрого развития цифровых коммуникаций и изменения медиапотребления, возникает потребность в дополнительной доработке и адаптации нормативной базы для эффективного взаимодействия не только на уровне ведомственных сайтов, но и в социальных сетях, а также при взаимодействии с информационными агентствами.

1. Наумкин Ю.В. Взаимодействие органов внутренних дел с учреждениями массовой информации в борьбе с преступностью. Ташкент, 1990. С. 61–62.

2. О Правилах дорожного движения: постановление Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (в ред. от 2 июня 2023 г.) // Собрание актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 47; 2023. № 41, ст. 7100.

3. Демидов Ю.Н. Административная деятельность полиции: учебник для студентов вузов, обучающихся по специальности «Юриспруденция». М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2014. 527 с.

4. Терехина Е.О. Принципы взаимодействия подразделений ОВД со средствами массовой информации // Традиционная и инновационная наука: история, современное состояние, перспективы: сборник статей Национальной (Всероссийской) научно-практической конференции. Уфа, 2022. С. 12.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Афони́на Евге́ния Григо́рьевна. Преподаватель кафедры административного права и административной деятельности органов внутренних дел.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: дорожно-транспортный травматизм, профилактика, взаимодействие, принципы, средства массовой информации.

Афонин В.В.

ОСОБЕННОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ ПО ПРИМЕНЕНИЮ ДЕЙСТВУЮЩЕГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В данной статье рассматриваются отдельные проблемные аспекты существующей правоприменительной практики, касающейся использования и применения технических средств организации дорожного движения (дорожной разметки). Автором проводится анализ планируемых изменений в действующее законодательство и дается правовая оценка последствий подобных изменений. Кроме того, делается вывод о том, что новеллы позволят максимально обеспечить эффективность функционирования транспортно-дорожного комплекса в России.

Изучая проблемные вопросы практики применения технических средств организации дорожного движения (дорожной разметки) в России необходимо более пристальное внимание уделить существующей статистике, которая в дальнейшем поможет сформировать прогноз и дать оценку эффективности использования дорожной разметки в нашей стране.

Ежегодно проводимый анализ действующих Правил дорожного движения несет информацию о необходимости проведения реорганизации и пересмотре некоторых пунктов [1, с. 169], так как невозможно полностью охватить все юридические аспекты, которые могут иметь место на дорогах. Имеются отдельные участники дорожного движения, которые ищут пробелы в законе, чтобы уйти от административной ответственности за совершенные ими административные правонарушения. Данными действиями они незаметно для себя помогают государству в поисках так называемых пробелов в современном законодательстве.

Конечно, законодатель старается устранить пробелы в законе не только для того, чтобы сократить число недобросовестных участников дорожного движения, но и для повышения безопасности на дорогах в целом. В ряде проведенных исследований различными учеными в исследуемой области изучено множество примеров данных изменений, а также установлена их историческая последовательность, что ещё раз доказывает нам, что человек стремится усовершенствовать систему дорожного движения и максимально обезопасить каждого водителя в пути. К сожалению, не всегда всё зависит от законодателя.

Многие факторы влияют на систему дорожного движения в целом. К примеру, появляются новые виды дорожной разметки, а также приводится обоснованность её применения на соответствующем участке автомобильной дороги. Однако качество и правильность её нанесения зависит не всегда от того, кто осуществляет планирование процесса организации дорожного движения на отдельно взятом участке [2, с. 70].

Данный фактор является не единственным недостатком, также необходимо контролировать износ нанесённой краски на дорожное полотно, осуществлять своевременное и качественное ее обновление. Для этого определяются конкретные должностные лица, создаются организации, которые отвечают за контроль качества нанесенной дорожной разметки. К сожалению, именно данная проблема сейчас распространена повсеместно в нашем государстве.

Последние изменения и дополнения в Правила дорожного движения затронули достаточно большую часть, касающуюся дорожной разметки, отводится отдельное внимание правилам установки видеокамер на дорогах, которые определяют необходи-

мость нанесения соответствующей информации в виде разметки с изображением знаков фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения, где определено расстояние их нанесения за городом не менее чем за 150-300 метров, а в населенных пунктах за 100 метров.

Изучая отдельный региональный опыт, следует отметить, что, например, власти Москвы хотят снизить предел разрешённой скорости с 60 км/ч до 50 км/ч, ведь данный аспект уже давно действуют во многих странах Европы и СНГ, в которых определенная скорость позволяет, согласно статистике, уменьшить процент смертности в ДТП [3, с. 116], а также снизить вероятность фактов их совершения. Но тогда под вопрос становится необходимость расширения дорожного пространства на дорогах Российской Федерации, если можно просто понизить максимальный предел скорости. Эксперты и журналисты утверждают, что данный фактор никак не сыграет на сознание участников дорожного движения, систематически нарушающих скоростной режим, ведь тогда нужно будет увеличивать штрафы, как и во всей Европе за все нарушения ПДД без исключения.

Для людей, которые грубо нарушают правила дорожного движения, рискуют своей жизнью и жизнями окружающих, должны действовать штрафы, соизмеримые с их нарушением. Ведь действующие санкции не всегда эффективны по отношению к данным нарушениям [4, с. 62]. Можно сколько угодно производить ремонт дорог и оснащать технологиями транспортную инфраструктуру, но, если не ужесточить правила дорожного движения и наказания за их несоблюдение, снизить количество совершаемых правонарушений не удастся.

Проанализировав изменения в ПДД, необходимо отметить, что никаких предложений по внесению изменений в дорожно-транспортную разметку не вносится, хотя во многих комментариях автолюбителей можно найти проблемные вопросы, касающиеся не только качества дорожной разметки, но и её новых видов, которые до сих пор не нашли своего полного отражения в Правилах дорожного движения. Так, представители «Автотор» проинформировали водителей Российской Федерации о проведении эксперимента на автотрассах. Заключается он в следующем: на загородных и скоростных дорогах начала появляться горизонтальная разметка, похожая на галочку или шеврон.

Большинство выявленных в ходе эксплуатации комплексов ФВФ нарушений по ст. 12.16 КоАП РФ подлежали квалификации по ч. 1 (несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги) – 79 %, или 14 млн. К их числу относятся, например, действия водителя, совершившего поворот направо в месте, где такой маневр запрещен дорожным знаком и другие. Менее десятой части (6 %, или 1,1 млн) рассматриваемого вида нарушений пришлось на поворот налево или разворот в нарушение требований дорожных знаков и разметки (ч. 2 ст. 12.16 КоАП РФ).

На несоблюдение требований дорожных знаков и разметки, запрещающих остановку и стоянку транспортных средств, пришлось 10 %, или 1,8 млн, из которых почти третья часть (29 %, или более 500 тыс.) выявлена в городах федерального значения Москве и Санкт-Петербурге, где установлены повышенные меры административной ответственности за отдельные административные правонарушения в области дорожного движения ввиду специфики дорожно-транспортной обстановки на территориях данных субъектов Российской Федерации.

Несоблюдение требований дорожных знаков, запрещающих движение грузовых транспортных средств, составило 4 % (почти 700 тыс.) от общего количества таких нарушений, из которых почти третья часть (32 %, или более 200 тыс.) выявлена в горо-

дах федерального значения Москве и Санкт-Петербурге. На иные составы нарушения, предусмотренного ст. 12.16 КоАП РФ, суммарно пришлось менее 1 %.

Специальные символы уже появились на ЦКАД, М-4 «Дон» в Липецкой, Воронежской и Ростовской областях. Также в эксперименте задействованы два участка М-11 «Нева» в Тверской и Ленинградской областях. Даже на только что открытой трассе «Восток» можно заметить данные галочки.

В ГК «Автодор» специалисты дали свои пояснения в части применения новых видов экспериментальной разметки, которые утверждают, что данные галочки указывают водителям на безопасную дистанцию при движении на определенном участке дороге. Так, всем известно, что безопасное расстояние высчитывается согласно формуле: скорость, поделённая на два, а рассчитывается она в метрах. Прекрасным примером могут служить всем известные 30 метров при движении автотранспорта со скоростью 60 км/ч.

Конечно, водителям очень тяжело определить невооруженным глазом нужное расстояние при движении, поэтому данная разметка может им помочь в этом. Для обозначения участка дороги с «галочками» будут созданы дорожные знаки, которые будут очередной раз напоминать водителям о соблюдении безопасной дистанции на дорогах.

Применение данной экспериментальной разметки, согласно мнению представителей Госавтоинспекции МВД России, должно снизить аварийность на скоростных трассах. Однако в средствах массовой информации есть и разногласия по поводу данных «галочек», так на вышеперечисленных автотрассах экспериментальная разметка наносится только на крайнюю левую полосу, что, конечно, нелогично. Так, если по правой полосе двигается автомобиль со скоростью 60 км/ч, его можно обогнать по левой полосе, но совершенно невозможно, если автомобиль двигается по левой полосе со скоростью 60 км/ч при разрешенной 130 км/ч. Получается, что автомобиль, следующий за ним также должен выдерживать дистанцию в 65 км/ч. Поэтому было бы правильнее наносить её на правую полосу движения.

Ввиду предшествующих изменений в дорожную разметку автолюбители начали серьезно переживать о введении новых штрафов, так как новейшие видекамеры могут хорошо рассчитывать траекторию и дистанцию движения машин в соответствии с дорожной разметкой. Несмотря на этот факт, все эти опасения – это лишь слухи некомпетентных водителей.

В законодательстве не установлена конкретная дистанция в метрах, то есть без данных нововведений автолюбителей не за что привлекать к ответственности. Хотя, в некоторых странах Европы всё же существуют подобные штрафы. Например, в Германии данные «галочки» наносятся на скоростных участках магистралей совместно с видекамерами [5, с. 71], чтобы избежать штрафов, водителю необходимо выдерживать, к примеру, две «галочки» между автомобилями.

Таким образом, подводя итог проведенному анализу вопроса, необходимо отметить, что подобные изменения являются актуальными сейчас, так как в некоторых фактах ДТП можно будет четко определить нарушение в соблюдении дистанции. Но при этом необходимо четко установить границу ответственности в законодательстве. Непосредственное изучение содержания и практического применения современных нормативных правовых актов, затрагивающих вопросы функционирования дорожной разметки, дают основания полагать, что необходимо вносить изменения в действующее законодательство и разрабатывать новую нормативную систему в этой сфере. Это в значительной мере позволит максимально обеспечить эффективность функционирования транспортно-дорожного комплекса в России, повысит уровень удовлетворения потребностей экономики и населения в транспортных услугах, разделит полномочия, конкре-

тизирует ответственность всех уровней власти по вопросам организации дорожного движения и дорожной разметки.

1. Кузминова Е.Ю., Зыбина Е.А., Калач Е.В. Перспективы развития административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения // Вестник Воронежского института ФСИН России. 2022. № 3. С. 168–173.

2. Щербаков А. Вдоль по встречной // Автомобильный транспорт. 2007. № 4. С. 70–72.

3. Панфилов И.А. К вопросу уплаты административных штрафов, назначенных за нарушения в сфере безопасности дорожного движения, в размере половины суммы наложенного взыскания // Административное право и процесс. 2017. № 5. С. 38–41.

4. Серебряков В.В. Актуальные вопросы перехода к балльной системе ответственности водителей за нарушение правил дорожного движения в Российской Федерации // Криминологический журнал. 2023. № 1. С. 115–119. DOI 10.24412/2687-0185-2023-1-115-119.

5. Былинин И.А., Шкеля О.В. Федеральный государственный контроль (надзор) в области безопасности дорожного движения в условиях современной административно-правовой реформы // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2024. № 2 (99). С. 61–70.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Афонин Вадим Вячеславович. Кандидат юридических наук. Доцент кафедры организации деятельности Госавтоинспекции.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: дорожная разметка, административная ответственность, Госавтоинспекция, технические средства.

Ахтанина Н.А.

ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ К АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЛИЦ, УПРАВЛЯЮЩИХ СРЕДСТВАМИ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

Данная статья посвящена актуальным правовым отношениям в сфере использования средств индивидуальной мобильности, а также проблемам, возникающим при привлечении к ответственности лиц, управляющими ими. Основаниями привлечения лиц к ответственности, управляющими средствами индивидуальной мобильности, выступают нарушения Правил дорожного движения, которые влекут за собой дорожно-транспортные происшествия и впоследствии причиняется вред здоровью людей. На основании анализа нормативной правовой базы регулирования данных правовых отношения выведен ряд предложений по усовершенствованию законодательства.

Современная реальность поражает колоссальными прорывами в различных сферах жизнедеятельности человека – искусственный интеллект, информационные технологии, использование экологически полезной энергетики, в том числе средства индивидуальной мобильности (далее – СИМ). Данный термин относительно недавно появился в правовом поле и на сегодняшний день имеет слабую закреплённость в законодательстве. Также можно отметить значительное количество пробелов в правоприменении относительно привлечения к ответственности лиц, использующих данные средства. Данные положения обуславливают актуальность темы статьи.

Подтверждают и актуализируют данный правовой раздел и данные статистики Министерства внутренних дел. Согласно показателям за прошедшие года прослеживается тенденция активного роста количества дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) с участием лиц, использующих средства индивидуальной мобильности. Так, в 2019 г. количество аварий со СИМ насчитывалось 142, а в 2022 г. – 941. Число раненных лиц в данных ДТП увеличилось с 147 человек до 976, а число погибших – с 7 до 19.

Появление СИМ связано с непрерывным развитием науки и техники, а также желанием человечества сделать передвижение людей экологичным (а значит сократить негативное влияние на эко сферу земли), быстрым и экономичным. На сегодняшний день существует большой выбор электрических транспортных средств (далее – ТС), к ним можно отнести: электросамокаты, гироскутеры/гироборды, моноколёса, сегвеи, электровелосипеды, электроскейты и т.д. Согласно статистике института территориального планирования «Урбаника», число электросамокатов в российских шеринговых сервисах давно превысило количество велосипедов [1]. Данные правоотношения требовали более серьёзного правового регулирования в Российской Федерации, в силу их популяризации. В постановлении Правительства РФ от 6 октября 2022 г. № 1769 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» появился новый термин «средства индивидуальной мобильности» – устройства, предназначенные для передвижения человека посредством использования электродвигателя и мускульной энергии человека. В данном пункте теперь определены требования к движению лиц, использующий для передвижения данный вид [2]. Указанный Проект различные виды электрических ТС объединяет в категорию «средства индивидуальной мобильности».

Изменения коснулись и Правил дорожного движения (далее – ПДД), что, несомненно, говорит о том, что СИМ обрело нормативное закрепление. В ПДД были внесены правила управления вышеуказанными средствами, что вносит ясность в их действия. Так, лица, использующие СИМ, должны руководствоваться сигналами регулировщика для пешеходов или при выезде из жилой зоны уступить дорогу иным участникам дорожного движения и др. [3] Также законодатель закрепил, что при эксплуатации СИМ обязательным условием будет выступать использование фар и фонарей в данных устройствах. Особо внимание правоприменитель обратил на возрастные ограничения для лиц, использующих СИМ, так лица в возрасте от 7 до 14 лет должны использовать СИМ только в пределах пешеходных зон, а младше 7 лет – только в сопровождении взрослых. Проблемным остаётся непосредственно вопрос использования Сим в пределах пешеходной зоны. Логично было бы ввести ограничение на использование в данных местах СИМ определённой массы в целях безопасности пешеходов (не более 35 кг), а также скоростное ограничение для поддержания скоростного режима в приоритетах безопасного передвижения пешеходов в пешеходной зоне (не более 25 км/ч).

При этом запрещается совершать обгон или объезд ТС с левой стороны в случаях использования СИМ на правом крае проезжей части. Движение в таких случаях должно осуществляться только в один ряд.

Вместе с тем специальные дорожные знаки появились и в ПДД. Для обеспечения безопасности как для лиц, которые используют СИМ, так и для других участников дорожного движения, необходимо соблюдать те требования, которые подробно описаны в внесённых изменениях. Дополнения и изменения в ПДД были необходимы как и для общества, которое мобилизуется с каждым днем, используя при этом современные научные и технические достижения, но и для государства, в точное ее правовой системы и складывающихся в ее рамках правоотношений. Своевременность – базовый критерий, характеризующий эффективность нормотворчества, задача которого заключается в устранении существующих пробелов в праве, а также в регулировании отношений, которые складываются в обществе.

Обратим внимание на то, что СИМ не являются источниками повышенной опасности. Однако в 2021 г. была зарегистрировано 672 ДТП с участием СИМ, что на 70 % больше, чем в предыдущем. По статистическим данным, в результате таких ДТП погибло около 20 человек, в том числе несовершеннолетние. 704 человека получили ранения различной степени тяжести, среди которых в возрасте 16 лет – 133 человека.

При регистрации подобных ДТП учитывается их технические характеристики, в результате которых, определяется и сам субъект. Например, если характеризовать СИМ как персональное электрическое средство передвижения малой мощности, то в качестве субъекта будет пешеход. Вследствие чего такие происшествия характеризуются как наезд на пешехода, и за 2021 г. было зарегистрировано 483 таких ДТП.

Если характеризовать СИМ как средство, имеющее электрический двигатель, соответствующий двигателю мопеда, то субъект – водитель. Чаще всего такие происшествия характеризуются как столкновение ТС, которое было зарегистрировано 189 раз.

Согласно постановлению Пленума Верховного Суда Российской Федерации источником повышенной опасности следует признать любую деятельность, осуществление которой создает повышенную вероятность причинения вреда из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека [4]. Например, остро стоит вопрос о правовом регулировании велосипедов, снабженных электрической двигательной установкой, что характерно для СИМ. Следовательно, из-за этого повышается их общественная опасность, однако, некоторые суды рассматривают такие велосипеды, как СИМ, которые полностью подконтрольны человеком, поскольку при помощи мускульных усилий человека они приводятся в действие, что не подходит под признаки источника повышенной опасности.

На наш взгляд, велосипеды, снабженные электрическими двигательными установками, необходимо относить к источником повышенной опасности из-за низкого контроля повышения скорости движения. Например, двигаясь по горизонтальной поверхности, без склонов и возвышений, скорость такого велосипеда может достигать 40 км/ч, а при движении на спуск, то она может превышать 60 км/ч. Данный факт говорит о том, что в таких случаях понижается возможность контролировать скорость транспортного средства, в том числе возможность моментальной остановки, тем самым повышая риск возникновения ДТП. Происшествия, связанные с такими велосипедами, в результате которых причиняется вред здоровью и жизни других лиц, а также их собственности, говорит о том, что такое транспортное средство необходимо относить к СИМ, которое нуждается в дополнительном правовом регулировании.

Необходимо вносить поправки касательно максимальной скорости движения велосипедов с электрическими установками, а возможности перемещения лишь одного лица, которое управляет таким транспортным средством, регулирование ограниченности контроля над данным средством. Это способствовало бы к тщательному контролю заданным транспортным средством, понизило возможность возникновения ДТП с их участием, а также упростило бы действующее административное законодательство.

А что касается вопроса о привлечении к ответственности лиц, управляющими СИМ, то он весьма неоднозначный. Прежде всего, затрагиваются такие составы, в результате которых причиняется тяжкий вред здоровью или смерть, согласно ст. 268 УК РФ.

Если разбирать данное преступление по составу, то предметом должно быть транспортное средство, с помощью которого нарушается ПДД, при этом оно не является механическим средством. В качестве субъекта выступает лицо, управляющее автомобилем или другим механическим транспортным средством. В примечании к данной статье имеется перечень иных механических транспортных средств, в котором отсутствует СИМ. В данном случае наблюдается пробел в законодательстве, используя лишь узкое определение транспортного средства, а именно механического транспортного средства, к которым не относится СИМ. Мы полагаем, что в данном случае уместно было бы сделать ссылку на административное законодательство, а именно использовать банкетную диспозицию.

Характеризуя СИМ как отдельное средство перемещения, учитывая технические характеристики и мощность двигателя, установленного в данном средстве, необходимо приравнивать их к механическим ТС или мопедам, а следовательно, в соответствии с законодательством необходимо иметь необходимое специальное разрешение – права. Подобное нововведение позволило бы уменьшить количество лиц, способных управлять такими средствами, а также повысить уровень управления ими и уменьшить возникновение ДТП.

Подводя итог вышесказанному, отметим, что СИМ нуждается в дополнительном правовом регулировании. Использование подобных средств лишь повышает риск возникновения ДТП, в результате которых причиняется вред здоровью, жизни, а также собственности другим участникам дорожного движения. Решением возникающих проблем является улучшение нормативной базы и регулирования СИМ, оперативной работы исполнительных и законодательных органов государственной власти в разработке приемов и методов регулирования управления СИМ в повседневной жизни.

1. Ноговицина Е.Н. К вопросу о проблеме эксплуатации средств индивидуальной мобильности в части соблюдения ПДД РФ // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2022. № 1 (90). С. 59–65.

2. О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации: постановление Правительства Рос. Федерации от 6 октября 2022 г. № 1769 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2022. № 41, ст. 7100.

3. Трофимов В.Е. Особенности привлечения к уголовной ответственности лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2022. № 4 (93). С. 111–17.

4. О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина: постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 26 января 2010 г. № 1 // Рос. газ. 2010. 5 февр. № 24.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Ахтанина Наталья Анатольевна. Кандидат юридических наук. Старший преподаватель кафедры административного права и административной деятельности органов внутренних дел.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

***Ключевые слова:** средства индивидуальной мобильности, административная ответственность, безопасность дорожного движения, административное правонарушение, транспортное средство.*

Барышников М.А.

ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ НЕСЕНИЯ СЛУЖБЫ УЧАСТКОВЫМ УПОЛНОМОЧЕННЫМ ПОЛИЦИИ НА АДМИНИСТРАТИВНОМ УЧАСТКЕ

В статье анализируются основные функции и задачи участкового, включая профилактику правонарушений, взаимодействие с населением, а также участие в раскрытии преступлений. Рассматриваются также проблемы, с которыми сталкиваются участковые, включая недостаток ресурсов, высокую нагрузку и необходимость повышения квалификации.

Участковый уполномоченный полиции играет ключевую роль в обеспечении правопорядка и безопасности на вверенной территории. Его деятельность включает в себя не только патрулирование, но и взаимодействие с населением, профилактику правонарушений, а также решение социальных проблем граждан. Несение службы участковым уполномоченным полиции (далее – УУП) – это многогранная деятельность, требующая от него не только профессионализма, но и высокой социальной ответственности. Эффективная работа УУП зависит от его способности наладить контакт с населением, быстро реагировать на изменения обстановки и активно участвовать в жизни своего района. Улучшение условий для работы участковых и повышение их квалификации могут значительно повысить уровень безопасности и доверия к правоохранительным органам.

Деятельность участковых уполномоченных полиции достаточно сложна и многогранна. На обслуживаемом административном участке участковый уполномоченный полиции может совмещать полномочия и оперуполномоченного, и следователя, и сотрудника ГИБДД, и других сотрудников ОВД. Фактически в одном лице участковый уполномоченный полиции заменяет целый орган внутренних дел со всеми возлагающимися на него задачами [1, с. 9].

Приоритетными направлениями деятельности участкового уполномоченного полиции, были и остаются: защита личности, общества, государства от противоправ-

ных посягательств, предупреждение и пресечение противоправных правонарушений, выявление и раскрытие преступлений [3, с. 15], производство по делам об административных правонарушениях.

На взгляд сотрудников участковых уполномоченных, одной из проблем в деятельности УУП связано с большим объемом задач, возложенных на сотрудников, в связи с чем, он не может в полной мере, исполнить свои обязанности, возложенные на него. Не смотря на ежедневные свои обязанности УУП, регулярно задействованы в проведении массовых мероприятий по охране общественного порядка, что зачастую сбивает работу участкового, запланированную на день.

Согласно приказу МВД России от 29 марта 2019 г. № 205 «О несении службы участковым уполномоченным полиции на обслуживаемом административном участке и организации этой деятельности», участковый уполномоченный полиции обязан ежедневно проводить профилактический обход административного участка [2, п. 28], но в связи с большим количеством поступающих материалов о различных происшествиях, зачастую оказываются ложными, но при этом на них уже затрачено время, в связи с чем, не всегда удается посетить административный участок, соответственно получить от жильцов информацию, которая действительно может нести оперативный интерес в пресечении, раскрытии преступлений или правонарушений. При обходе административного участка участковые уполномоченные полиции, особенно впервые назначенные на должность, также сталкиваются с такой проблемой, как правильно выстроить взаимоотношения с жильцами, заработать авторитет, уважение, доверие, что является немаловажным показателем для получения определенных результатов. У большинства жителей сформировано негативное отношение к сотруднику полиции, как к человеку, который злоупотребляет своими должностными полномочиями, недобросовестно исполняет свои обязанности, не реагирует на просьбы жильцов, принимает не законные решения и т.д. В большинстве случаев данные стереотипы появляются и распространяются посредством работы СМИ и социальных сетей, где представлена информация в искаженном виде, отдельные случаи и происшествия гиперболизируются, в связи с этим складывается негативный собирательный образ сотрудника полиции. Это действительно является немаловажной проблемой при взаимодействии участкового уполномоченного полиции и жителей административного участка.

Реализуя служебной деятельности, сотрудники подразделений УУП должны предъявлять законные требования, делать замечания и вносить какие-либо предложения при общении с гражданами в доступной, убедительной, но при этом в юридически грамотной форме. Проявляя самообладание, терпение, выдержку, участковый уполномоченный полиции не допускать споров и действий, способных прямо или косвенно оскорбить честь и достоинство граждан.

Еще одним обстоятельством, затрудняющим несение службы, является ненормированные границы работы, а именно замещение вакантных административных участков, ответственность и работа с инцидентами, возникающими на них. Объем работы УУП увеличивается настолько, что за стремлением выполнить все задачи, в ограниченный период времени, теряется контроль качества выполняемой работы на своём административном участке, способствуя тем самым ухудшению служебных показателей, не говоря уже об эмоциональном и физическом состоянии сотрудника. Подобные трудности возникают вследствие неукомплектованности кадрового обеспечения.

Руководители территориальных органов Министерства внутренних дел Российской Федерации должны проводить постоянный анализ общественного мнения о деятельности участковых уполномоченных полиции для координации работы в проблемных направлениях [4, с. 75].

Важно отметить, что сотрудники подразделений УУП находятся в тесном контакте с должностными лицами органов исполнительной власти, представителями общественных объединений, организаций, а также с гражданами, имеющими активную гражданскую позицию и высокий уровень правосознания, таким образом, реализуя принцип взаимодействия и сотрудничества.

Реализуя свою профессиональную деятельность, у сотрудников подразделения УУП возникает необходимость выстраивания доверительных отношений с гражданами. Эффективным способом для этого является проведение профилактического обхода территории административного участка, в ходе которого у участкового уполномоченного происходит регулярный контакт с жителями. Проведение информирования, предупреждение об опасностях, проведение право-просветительной работы создает возможность получать необходимую информацию для предупреждения и пресечения противоправных действий и преступлений.

Созданию доверительных отношений также способствуют ежегодные отчеты перед населением о проделанной работе. Возможность граждан задавать вопросы, вносить предложения, сообщать иную оперативно значимую информацию создают благоприятные условия для взаимодействия и сотрудничества между населением и органами внутренних дел в целом.

В заключение хотелось бы отметить, что деятельность участкового уполномоченного является многогранной и разнообразной. Данный сотрудник полиции должен обладать необходимым личностными качествами, а также знаниями законодательства для выполнения своих служебных обязанностей.

1. Андреев Д.В., Тырышкин В.В. Проблемные аспекты деятельности участковых уполномоченных полиции в сфере осуществления федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения // Служба участковых уполномоченных полиции: вчера, сегодня, завтра... (к 95-летию образования): сборник тезисов докладов и выступлений (Барнаул, 16 ноября 2018 г.). Барнаул: Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Барнаульский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации», 2018. С. 9–12.

2. О несении службы участковым уполномоченным полиции на обслуживаемом административном участке и организации этой деятельности [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 29 марта 2019 г. № 205. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. Ахтанина Н.А. Правовые механизмы предупреждения сотрудниками органов внутренних дел административных правонарушений экстремистской направленности // Актуальные вопросы развития службы участковых уполномоченных полиции в современных условиях: сборник научных статей по итогам внутриведомственного круглого стола. Нижний Новгород, 2024. С. 8–15.

4. Административная деятельность полиции: учебник для студентов вузов, обучающихся по специальности «Юриспруденция» / под ред. Ю.Н. Демидова. М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2014. С. 75.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Барышников Максим Валерьевич. Кандидат юридических наук. Доцент кафедры специальной подготовки.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: *участковый уполномоченный полиции, административный участок, профилактический обход, профилактика правонарушений, население.*

Горынина О.С.

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ФОРМИРОВАНИЯ ПРАКТИЧЕСКИХ НАВЫКОВ ПО ОКАЗАНИЮ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ ВОДИТЕЛЯМИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

По данным информационно-аналитического обзора дорожно-транспортной аварийности, в 2023 г. впервые за 10 лет на территории нашей страны зарегистрирован рост основных показателей аварийности, в том числе детского дорожно-транспортного травматизма.

В стратегических и программных проектах приоритетными задачами социально-экономического развития Российской Федерации являются, в том числе, снижение смертности и тяжести последствий травм у пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий. Учитывая, что на трудоспособный возраст приходится 74,4 % от общего числа погибших в автокатастрофах, рассматриваемая в статье проблематика является чрезвычайно актуальной.

В Российской Федерации в 2023 г. произошло 132466 (АППГ – 126705) дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими. Каждое девятое – со смертельным исходом. За год на дорогах нашей страны погибли 14504 человека (АППГ – 14172). Также настораживает рост показателей детского дорожно-транспортного травматизма – в 2023 г. с участием лиц в возрасте до 18 лет зарегистрировано 21531 (+9,2 %) ДТП, в котором погибли 788 (+5,2 %) и получили ранения 23889 (+9,2 %) несовершеннолетних [1].

Медицинскими экспертами приводятся данные, что каждый пятый погибший имел шансы на выживание при выполнении мероприятий первой помощи на месте происшествия. В Российской Федерации, к сожалению, частота и качество оказания первой помощи водителями транспортных средств на месте происшествия до прибытия медицинских работников, несмотря на принимаемые меры, остаются на низком уровне. В данной статье рассмотрены объективные причины складывающейся ситуации и актуальные тенденции.

Только в минимальном проценте случаев – 7-8 % – водители автотранспортных средств выполняют мероприятия первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, а в большинстве случаев ограничиваются вызовом скорой медицинской помощи. При этом неотложные мероприятия требуются не менее чем у 65 % всех пострадавших на дорогах. У 60-65 % людей в автокатастрофах развивается тяжелая политравма, которая и становится причиной высокой летальности, и, соответственно, требует от оказавшихся рядом, немедленной оценки состояния пострадавшего и простых действий по устранению и предотвращению жизнеугрожающих ситуаций, до прибытия специальных служб, ликвидирующих последствия дорожно-транспортного происшествия. Нельзя не учитывать тот факт, что более 50 % граждан погибают до поступления в лечебное учреждение и в первые часы после получения травмы. Основными причинами смерти пострадавших являются: сочетание шока и кровопотери – более

40 %, тяжёлая черепно-мозговая травма – более 30 %, травма, несовместимая с жизнью – около 20 %. Из приведенных данных можно сделать вывод, что вовремя не остановленное сильное кровотечение и не обеспечение проходимости дыхательных путей у пострадавшего в бессознательном состоянии, в том числе и при черепно-мозговой травме, составляют основную часть причин развития необратимых изменений, приводящих к тяжким последствиям дорожно-транспортного происшествия – гибель пострадавшего или глубокие нарушения функционирования организма – стойкая инвалидизация. Поэтому и существует острая необходимость оказания первой помощи пострадавшим на этом этапе и создания всех условий для активного оказания первой помощи широким кругом лиц – теми, кто находится рядом с пострадавшими.

При оказании помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях чрезвычайно важную роль играет временной фактор, так называемые «бриллиантовые минуты» и «золотой час»: проведение мероприятий первой помощи в первые минуты после аварии (остановка жизнеугрожающего кровотечения, обеспечение проходимости дыхательных путей) и передача пострадавших медицинским работникам для оказания квалифицированной помощи в условиях лечебного учреждения, в течение первого часа после дорожно-транспортного происшествия, увеличивает шансы на выживание до 90 %. В цепочке выживания пострадавших в дорожно-транспортном происшествии основная роль отводится водителям транспортных средств.

Согласно ч. 4 ст. 31 Федерального закона от 21 ноября 2011 г. № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» водители транспортных средств и другие лица вправе оказывать первую помощь при наличии соответствующей подготовки и (или) навыков [2].

А обязанности водителя в п. 2.6 Правил дорожного движения сформулированы следующим образом: «Если в результате дорожно-транспортного происшествия погибли или ранены люди, водитель, причастный к нему, обязан принять меры для оказания первой помощи пострадавшим» [3]. Но не «оказать первую помощь». То есть фраза «принять меры» подразумевает следующие действия (вызвать скорую медицинскую или позвать кого-то, кто сможет помочь) и не предпринимать непосредственно никаких действий по оказанию первой помощи (не останавливать жизнеугрожающее кровотечение, не обеспечивать проходимость дыхательных путей при нарушении или отсутствии дыхания).

Одновременно с этим, согласно п. 19 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25, действия водителя транспортного средства, поставившего потерпевшего в результате дорожно-транспортного происшествия в опасное для жизни или здоровья состояние и в нарушение требований Правил (п. 2.6) не оказавшего ему необходимую помощь, если он имел возможность это сделать, подлежат квалификации по ст. 125 УК РФ. Под заведомостью оставления без помощи лица, находящегося в опасном для жизни или здоровья состоянии, следует понимать случаи, когда водитель транспортного средства осознавал опасность для жизни или здоровья потерпевшего, который был лишен возможности самостоятельно обратиться за медицинской помощью вследствие малолетства, старости, болезни или беспомощного состояния (например, в случаях, когда водитель скрылся с места происшествия, не вызвал скорую медицинскую помощь, не доставил пострадавшего в ближайшее лечебное учреждение и т.п.)» [4].

Таким образом, с учетом формулировки п. 2.6 Правил дорожного движения и постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 водитель может быть привлечен к ответственности по ст. 125 УК РФ только в случае полного бездействия по отношению к пострадавшему, когда «водитель скрылся с места происше-

ствия, не вызвал скорую медицинскую помощь, не доставил пострадавшего в ближайшее лечебное учреждение и т.п.», но не в том случае, когда он не выполнил те мероприятия первой помощи, в которых он не уверен. Аналогичный подход прослеживается и в правоприменительной практике.

Итак, напрашивается замена формулировки в п. 2.6 ПДД «принять меры для оказания первой помощи» на «обязан оказать ПП», но и здесь возникают справедливые возражения – как возложить эту обязанность на водителя транспортного средства, который имеет большой водительский стаж и не обучался основам оказания первой помощи по актуальному нормативному документу – приказу Министерства здравоохранения Российской Федерации от 3 мая 2024 г. № 220н «Об утверждении порядка оказания первой помощи», вступившему в силу с 1 сентября 2024 г. [5]

Приказом Минобрнауки России от 26 декабря 2013 г. № 1408 утверждены примерные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, которые предусматривают 16-часовое обучение основам оказания первой помощи, из них 8 часов занятий лекционного типа и 8 часов отводится практическим занятиям. Здесь уже имеется почва для не вполне качественной подготовки водителей транспортных средств, так как:

- нет уверенности в качестве подготовки всех, кто обучает основам первой помощи в автошколах (многие проходят ее дистанционно, а, значит, формально и не обладают знаниями, умениями и навыками для передачи их будущим водителям транспортных средств);

- различная материальная база автошкол, необходимая для получения знаний и формирования навыков оказания ПП (многие владельцы автошкол не готовы нести расходы на качественные манекены, симуляторы и расходные медицинские материалы – жгуты, бинты);

- при сдаче экзамена на право управления транспортным средством знания по основам оказания первой помощи проверяются только тестовыми заданиями («зазубрил, сдал, забыл») и не осуществляется никакого контроля владения практическими приемами оказания первой помощи в психотравмирующей ситуации, которой является дорожно-транспортное происшествие с пострадавшими;

- нормативными документами не предусмотрена периодичность восполнения знаний и совершенствования навыков оказания первой помощи водителями транспортных средств;

- водитель, обучавшийся 10 и более лет назад, вообще не владеет актуальными знаниями и навыками оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии с пострадавшими.

Также обучение основам оказания первой помощи предусмотрено для работников, к трудовым функциям которых отнесено управление автотранспортным средством. Постановлением Правительства РФ от 24 декабря 2021 г. № 2464 «О порядке обучения по охране труда и проверки знания требований охраны труда» предусмотрена организация и проведение обучения по оказанию первой помощи пострадавшим. И, что важно, четко раскрыто понятие «обучение по оказанию первой помощи пострадавшим», – представляет собой процесс получения работниками знаний, умений и навыков, позволяющих оказывать первую помощь до оказания медицинской помощи работникам при несчастных случаях на производстве, травмах, отравлениях и других состояниях и заболеваниях, угрожающих их жизни и здоровью. Обращает на себя внимание акцент на практическую направленность обучения – приобретение умений и навыков водителей транспортных средств, работающих по найму.

Таким образом, низкая приверженность (отсутствие обучения на должном уровне, несформированность умений и навыков) водителей транспортных средств оказывать первую помощь пострадавшим, действительно, имеет объективную составляющую.

Ниже приведу предложения, требующие, несомненно, более детального изучения, которые, на мой взгляд, обеспечат качественную подготовку водителей транспортных средств основам оказания первой помощи пострадавшим, а также контроль за процессом и его результатом.

1. К обучению кандидатов в водители транспортных средств допускать лиц, прошедших очное повышение квалификации для преподавания первой помощи, включая дистанционный формат обучения.

2. Расширить требования к кандидату в водители транспортных средств в части, касающейся демонстрации владения простейшими приемами оказания первой помощи пострадавшему в дорожно-транспортном происшествии, а не ограничиваться успешным решением тестовых заданий на экзамене на право управления транспортными средствами.

3. Разработать систему периодичности и (или) оснований подтверждения знаний, умений и навыков оказания первой помощи пострадавшему в дорожно-транспортном происшествии.

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2023 [Электронный ресурс]: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. URL: <http://stat.gibdd.ru>.

2. Об основах охраны здоровья граждан Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 21 ноября 2011 г. № 323-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. О Правилах дорожного движения [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (в ред. от 2 июня 2023 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. Закурдаева А.Ю. Некоторые аспекты участия органов внутренних дел в организации оказания первой помощи участникам дорожного движения пострадавшим // Вестник Саратовской государственной академии. 2015. № 2 (103). С. 142–148.

5. Об утверждении порядка оказания первой помощи [Электронный ресурс]: приказ Министерства здравоохранения Рос. Федерации от 3 мая 2024 г. № 220н. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Горынина Оксана Сергеевна. Преподаватель кафедры специальной подготовки. Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова. 302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

***Ключевые слова:** обучение водителей автотранспортных средств, оказание первой помощи, пострадавшие в дорожно-транспортном происшествии.*

Давлетшина Л.Х., Смирнов Е.В., Латыфский И.И.

К ВОПРОСУ О БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В связи с ростом личного автопарка граждан Российской Федерации, сегодня как никогда кажется актуальной постановка задач по обеспечению охраны жизни, здоровья подрастающего поколения через предупреждение дорожно-транспортного происшествия путем применения инновационных методов нанесения световозвращающих элементов на текстильные материалы и экипировку. В настоящей статье приведен анализ совершенных происшествий с участием несовершеннолетних лиц за 2023 г. Предложены меры профилактического характера для снижения аварийности и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

Увеличивающаяся тенденция коэффициента смертности на дорогах и ее искоренение является главной приоритетной задачей любой страны. Россия не является исключением. Многообразие утвержденных федеральных программ и социальных кампаний, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения [1], и вливание федерального и региональных бюджетов в ее реализацию удивляет своей масштабом. Говорить о том, что со стороны государства не проводятся мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения, не актуально, реализуемые мероприятия широко распространены и освещаются как в средствах массовой информации, так и в очном формате вовлекая все большее население.

В 2023 г. с участием лиц в возрасте до 18 лет зарегистрировано 21531 дорожно-транспортное происшествие (далее – ДТП), в котором погибли 788 и получили ранения 23889 несовершеннолетних.

В возрасте до 16 лет зарегистрировано 17289 ДТП, в которых погибли 611 и получили ранения 18885 несовершеннолетних. Динамика последних лет показывает, что социальный риск для детей увеличился (см. рис. 1).

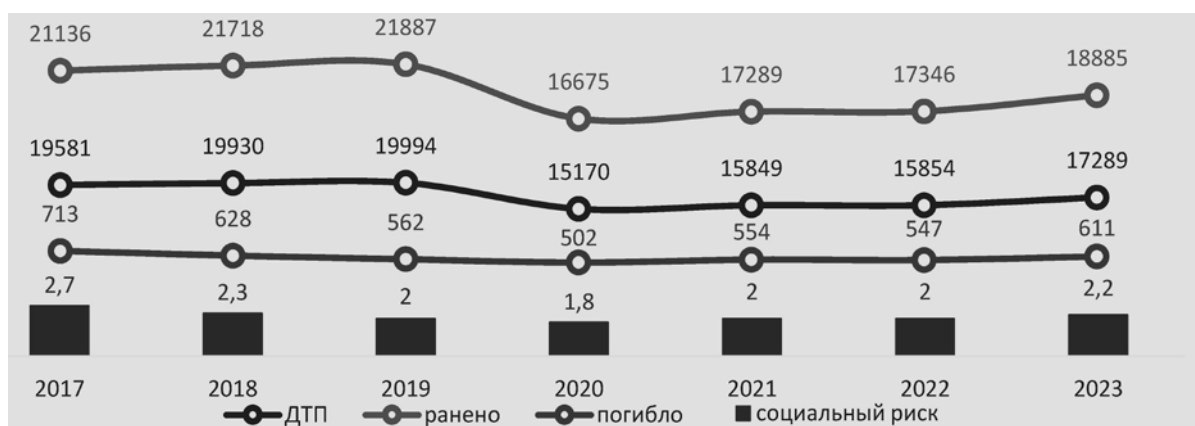


Рис. 1

Увеличение роста ДТП также отмечается в крупных регионах страны по следующим показателям (см. рис. 2).

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ
Республика Бурятия	187	+34,5	10	+25	212	30,1
Республика Дагестан	220	+8,4	29	+7,4	234	+17,6
Республика Калмыкия	99	+39,4	8	+300	117	+33
Республика Марий Эл	103	+12	3	+50	113	+7,6
Республика Северная Осетия – Алания	123	+20,6	3	+50	148	+28,7
Республика Татарстан	442	+6,3	17	+54,5	469	+5,9
Республика Тыва	90	+28,6	5	+150	100	+12,4
Республика Хакасия	88	+23,9	3	+50	101	+34,7
Чувашская Республика – Чувашия	134	+8,9	7	+75	153	+8,5
Пермский край	302	+20,3	14	+40	326	+25,9
Ставропольский край	298	+2,8	22	+69,2	314	+4,3
Брянская область	76	+11,8	4	+33,3	83	+5,1
Волгоградская область	362	+13,8	19	+280	400	+5,8

Рис. 2

Большинство детей, пострадавших в ДТП, – это маленькие пешеходы, попавшие под колеса. Самые тяжелые травмы – результаты наезда. Чем выше скорость, тем сильнее удар и серьезные последствия. Психологи утверждают, что у детей до семи лет сужено поле зрения, восприятие непосредственное, внимание ограничено. Соответственно он не может определить, даже приблизительно, расстояние до машины. А понять с какой скоростью движется автомобиль, способен не каждый школьник. Это происходит с опытом – и взрослый-то человек мучительно решает: успею или нет. Малыши дошкольного возраста вообще не воспринимают машину как угрозу, не предполагают, что такое смерть, боль, таким образом, не способны взять ответственность за самих себя и это должны сделать взрослые.

В 2023 г. чаще всего дети пострадали в ДТП в качестве пассажиров и пешеходов. В весенний период доли детей-велосипедистов и детей водителей механических транспортных средств (далее – ТС) увеличиваются и достигают максимальных показателей (см. рис. 3).

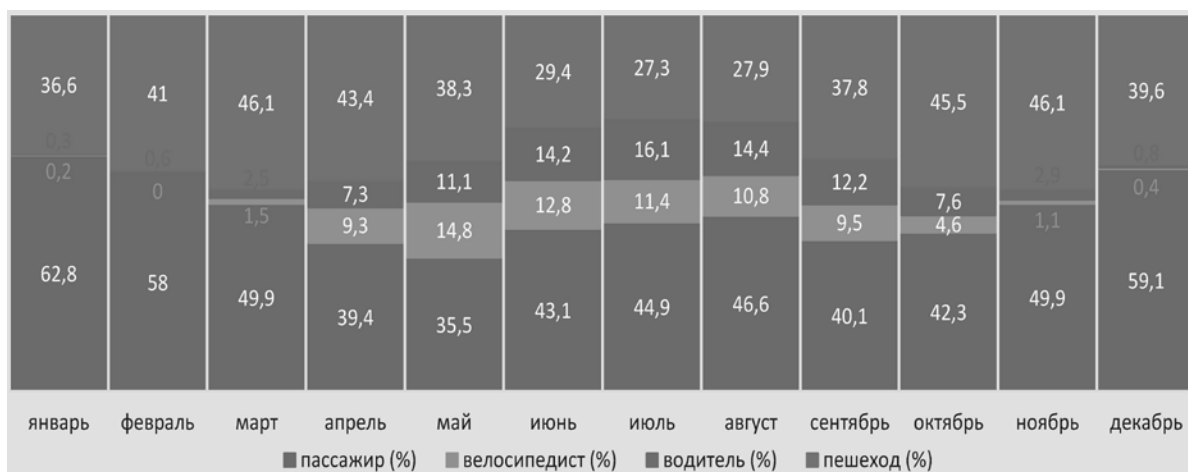


Рис. 3

К основным факторам, определяющим угрозы безопасности детей и подростков на дорогах можно отнести:

- эскалация национального противостояния и дестабилизации обстановки в стране;
- необорудованность мест отдыха детей и подростков;
- разрушение дорожного покрытия, узость проезжей части дорог (в старых городах и районных центрах), отсутствие дорожной разметки на улицах и дорогах;
- рост автомобильного парка в стране;
- низкий уровень культуры и правового сознания законных представителей несовершеннолетних.
- не привитие культуры безопасного поведения на ранних этапах взросления;
- отсутствие исследований факторов, механизмов и тенденции изменений ценностей у детей и подростков;
- предоставление детям огромного количества свободного времени в период каникулярного отдыха.

В сумерках или темное время суток дети остаются практически незаметными. Благодаря световозвращающим элементам (далее – СВЭ) в условиях недостаточной видимости дети и подростки могут обезопасить себя при движении по тротуарам и дорогам. СВЭ – это элементы, изготовленные из специальных материалов, обладающих способностью возвращать луч света обратно к источнику [2].

Яркие блики, которые образуются при попадании света на такие элементы, привлекают внимание всех участников дорожного движения, помогая предотвратить последствия.

Тяжесть последствий наездов на детей-пешеходов, не имевших в темное время суток СВЭ, почти в два раза ниже в тех случаях, когда СВЭ присутствовали на экипировке или одежде ребенка (см. рис. 4).

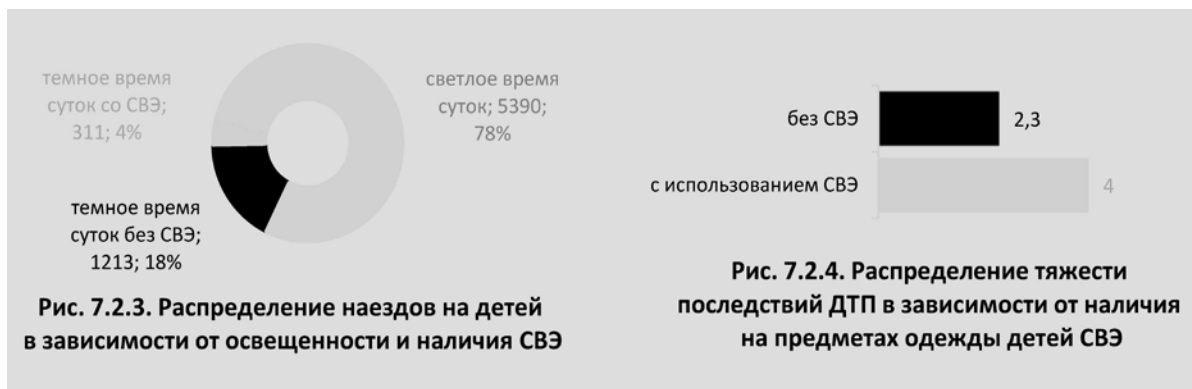


Рис. 4

Основное преимущество наличия СВЭ – это профилактика ДТП в темное время суток с участием пешеходов. Такой элемент видим всегда, так как отражает свет фар и дает водителю транспортного средства возможность увидеть идущего человека. Независимо от погодных условий, СВЭ будет виден всегда. СВЭ должны использовать не только несовершеннолетние лица, но и другие участники дорожного движения.

Пункт 4.1 Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ) гласит: «...при переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется, а вне населенных пунктов пешеходы обязаны иметь при себе предметы со СВЭ и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств» [3]. За нарушение пешеходами ПДД РФ предусмотрена административная ответственность по

ст. 12.29 КоАП РФ. Также ПДД РФ обязывает водителей в случае вынужденной остановки транспортного средства или дорожно-транспортного происшествия вне населенных пунктов в темное время суток и в условиях ограниченной видимости должны быть одетым в куртку, жилет или жилет-накидку с полосами световозвращающего материала.

Если водитель управляет транспортным средством с ближним светом фар, то возможность увидеть пешехода появляется на расстоянии примерно 25-50 метров, с дальним светом до 70-100 метров. Если пешеход использует на одежде или личных вещах световозвращающие элементы, то расстояние, на котором он будет замечен, увеличивается до 350 метров, что в свою очередь дает водителю в среднем 15-20 секунд для принятия решения.

Для популяризации световозвращающих элементов среди населения сотрудниками Госавтоинспекции совместно с руководителями образовательных организаций проводится ежегодная акция «Засветись». В рамках акции проводятся профилактические беседы в образовательных организациях, мастер-классы по изготовлению световозвращающих элементов для детей и их родителей. Данная акция заключается в том, чтобы напомнить о правилах дорожного движения и призвать их использовать световозвращающие элементы на одежде в качестве «маячков безопасности». Принцип действия таких «маячков» прост: когда свет попадает на светоотражающий элемент, он почти полностью возвращается обратно к источнику. Источником может быть свет фар автомобиля или фонарь, именно поэтому спектр использования светоотражателя очень широк: производство дорожных знаков, разметки, значков, брелоков, наклеек для пешеходов, велосипедистов и прочих участников дорожного движения.

Анализируя вышесказанное можно отметить, что СВЭ играют значимую роль в безопасности дорожного движения. Ношение одежды и предметов личного пользования со СВЭ – один из самых простых, но эффективных способов, с помощью которого пешеходы (а также другие участники дорожного движения) могут быть более заметными на дороге в темное время суток.

В основе комплексного планирования деятельности государства лежит учет интересов граждан. Система обеспечения безопасности детей и подростков на дорогах формируется государственными органами. Одним из возможных вариантов планирования является внедрение федеральных программ в жизнь общества.

На основании формирования интересов, авторами предлагается создание долгосрочной и перспективной федеральной программы «Развитие безопасности дорожного движения среди детей и подростков в Российской Федерации на 2024–2034 гг.» с ожидаемым снижением смертности детей и подростков на российских дорогах. Основными задачами программы являются:

- осуществление законодательного регулирования деятельности государственных и общественных структур в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- рассмотрение и утверждение стратегии безопасности дорожного движения среди детей и подростков на дорогах, а также финансового обеспечения реализации программы;
- строгая регламентация по выдаче СВЭ законным представителям несовершеннолетних лиц;
- комплексный охват мер обеспечения безопасности детей в темное время суток;
- приоритетность вышеназванной программы в целях обеспечения защиты интересов детей и подростков в условия возникающих и прогнозируемых угроз;
- сохранение жизни и здоровья молодого поколения;

- реализация государством мер по обеспечению безвозмездной доступности получения СВЭ.

В ходе реализации данной программы планируется внедрять в сети образовательных организаций России, включая и дошкольные, массовое снабжение СВЭ элементами детей и подростков на безвозмездной основе за счет средств федеральных ассигнований, выделенных под реализацию программы.

Кроме того, возложить ответственность за раздачу СВЭ на классных руководителей, кураторов, воспитателей, под роспись законным представителям несовершеннолетних лиц на собраниях и иных мероприятиях. Тем самым, ставится стратегическая задача перед обществом в целом, по обеспечению безопасности детей на достойном уровне.

Вместе с тем, говоря о вышеназванной программе, автоматически должен быть проработан вопрос об ответственности законных представителей несовершеннолетних за размещение СВЭ на одежде и экипировке детей, как на жизненно важных элементах видимости на дорогах. Авторами также предлагается вариант внесения изменений в ст. 5.35 КоАП РФ, предполагающую включение новой диспозиции и привлечения к административной ответственности законных представителей за отсутствие на ребенке и его экипировке СВЭ в темное время суток.

1. URL: <http://www.fcp-pbdd.ru/propaganda>.

2. URL: <https://гибдд.рф>.

3. О Правилах дорожного движения: постановление Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (в ред. от 2 июня 2023 г.).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Давлетшина Ландыш Ханифовна. Старший преподаватель кафедры специальных дисциплин.

Филиал Казанского юридического института МВД России (г. Набережные Челны).

423800, г. Набережные Челны, ул. Мелиораторная, 23/2.

Смирнов Евгений Викторович. Старший преподаватель кафедры оперативно-розыскной деятельности ОВД.

Международный межведомственный центр подготовки сотрудников оперативных подразделений МВД России.

423800, г. Набережные Челны, ул. Мелиораторная, 23/2.

Латыфский Ильдус Ильгизович. Преподаватель кафедры специальных дисциплин.

Филиал Казанского юридического института МВД России (г. Набережные Челны).

423800, г. Набережные Челны, ул. Мелиораторная, 23/2.

Ключевые слова: безопасность, правила дорожного движения, световозвращающие элементы, профилактика, несовершеннолетние лица.

Давыдов М.В.

ВОПРОСЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ

В представленной статье раскрываются основные тенденции государственной политики, направленные на снижение основных показателей аварийности в области дорожного движения, определяются субъекты государственного регулирования, мероприятия экономического, социального, демографического характера.

В современной России, как и большинству стран мира, вопросам безопасности дорожного движения (далее – БДД) отведена ключевая роль. Дело в том, что проблема БДД имеет многоаспектный характер, она напрямую связана с экономической и социальной сферами жизни общества. От уровня ее решения во многом зависит стабильность функционирования общества в целом.

Неслучайно в стратегических и программных документах вопросы обеспечения безопасности дорожного движения определены в качестве приоритетных направлений развития Российской Федерации. В настоящее время в стране реализуется «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» в рамках которой к 2030 г. смертность на дорогах страны должна снизиться до уровня 4 погибших на 100 тыс. населения [2]. В этом году планируется подведение промежуточных итогов действия стратегии. Но уже сегодня понятно, что за счет грамотной политики государства, удалось добиться значительных результатов в снижении основных показателей аварийности.

Несмотря на наметившуюся тенденцию в последнее десятилетие по снижению количества погибших в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП), в 2023 г. впервые за многие годы произошел рост основных показателей аварийности по всем показателям: ДТП – 132466 (+4,5 %), погибших – 14504 (+2,3 %), раненных – 166500 (+4,3 %) [4]. Подобная ситуация как отмечают в МВД России никак не связана с реализуемыми сегодня программами в области дорожного движения. В основном повышению показателей аварийности послужили объективные факторы, выразившиеся в изменении логистических маршрутов, увеличения транспортных потоков в южно-восточном и азиатском направлениях, и прежде всего, за счет повышения внутреннего туристического потока. На территории Орловской области по итогам прошлого года в отличие от многих субъектов РФ удалось значительно сократить число погибших в ДТП. Благодаря проведенным мероприятиям на территории области количество погибших в 2023 г. сократилось на 20,3 %. Все это стало возможным благодаря улучшению и совершенствованию улично-дорожной сети. В регионе активно реализуется государственная программа Орловской области «Развитие транспортной системы Орловской области». Благодаря принятым решениям в последние годы наблюдается стабильность по основным показателям аварийности.

Вместе с тем, несмотря на достигнутые результаты в последние годы по снижению уровня основных показателей аварийности, как мы видим, проблема не утратила своей актуальности, а приобрела остроту в условиях разработки и реализации на основе положительного опыта дальнейших поступательных шагов по решению стратегической задачи – снижение смертности в ДТП к 2030 г. до уровня 4 погибших на 100 тыс. насе-

ления, что нашло отражения в новой стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 гг., которая и представляет собой межотраслевой документ стратегического планирования на среднесрочный период.

В результате предупреждение ДТП, снижение тяжести их последствий, устранение причин и условий, влияющих на аварийность, наказание виновных за их совершение, предполагает комплексное решение одновременно социально-экономических, воспитательных, технических и ряда других проблем. Решение этих вопросов должно строиться с учетом многообразия и сложности тех процессов и явлений, которые связаны с дорожным движением и могут оказать влияние на его безопасность.

В решении указанной проблемы особая роль отводится подразделениям Госавтоинспекции, сотрудники которых призваны в пределах предоставленных полномочий проводить профилактические мероприятия по недопущению нарушений требований законодательства в области дорожного движения, пресекать административные правонарушения, привлекать виновных к административной ответственности, чтобы исключить в будущем ДТП.

По данным Научного центра безопасности дорожного движения МВД России в 2023 г. было возбуждено 247,9 млн (+17 %) дел об административных правонарушениях, находящихся в компетенции органов внутренних дел. При этом 96,7 % всех возбужденных правонарушений приходится на сферу безопасности дорожного движения 240,1 млн (+17,6 %). Подавляющее большинство которых фиксируются специальными техническими средствами, работающими в автоматическом режиме 221 млн, или 92 %. Непосредственно сотрудниками полиции в прошлом году пресечено 26,9 млн административных правонарушений, из которых 19,1 млн, или 71 % – нарушения в анализируемой сфере. Практически все нарушения в сфере безопасности дорожного движения пресечены «наружными» службами охраны общественного порядка, что обусловлено спецификой дорожного движения как совокупности общественных отношений, происходящих на дороге с использованием транспортных средств или без таковых. Сотрудниками Госавтоинспекции пресечено около 19 млн, что составило 99,2 % от всех нарушений в сфере БДД, пресеченных непосредственно сотрудниками полиции. Участковыми уполномоченными полиции пресечено около 95 тыс. нарушений в сфере БДД, что в общей структуре составило 0,5 %. По сравнению с предшествующим годом количество пресеченных сотрудниками указанного подразделения нарушений в сфере БДД уменьшилось на 26 % [5].

На территории Орловской области при непосредственном участии сотрудников Госавтоинспекции в 2023 г. осуществлялись мероприятия по выявлению и пресечению административных правонарушений в области дорожного движения. Всего сотрудниками полиции (с учетом комплексов автоматической видеофиксации правонарушений) в отчетном периоде возбуждено 855837 административных нарушений в области безопасности дорожного движения, вынесено 838496 постановлений о наложении административного штрафа на общую сумму 645 млн рублей. Сотрудниками Госавтоинспекции направлено в суд 4237 материалов по фактам управления транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения.

Указанные мероприятия являются итогом совместной и целенаправленной работы всех заинтересованных субъектов власти, каждому из которых принадлежит своя роль в достижении положительных результатов в области дорожного движения. При всем их многообразии, Правительство Российской Федерации, разграничивая компетенцию уполномоченных федеральных органов исполнительной власти в области дорожного движения, рассматривает МВД России в качестве основного органа, решающего важнейшую государственную задачу обеспечения безопасности личности, обще-

ства и государства от угроз в области дорожного движения. При этом действующее законодательство определяет МВД России не только в качестве основного субъекта, самостоятельно участвующего в осуществлении различных мероприятий, направленных на недопущение нарушений в области дорожного движения, но и как органа, координирующего работу иных субъектов, принимающих непосредственное участие в решении общей задачи в рассматриваемой сфере [1].

В системе МВД России обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения возложены на Госавтоинспекцию, в структуре которой создано огромное количество подразделений, так или иначе участвующих в реализации государственной политики по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения. Начавший действовать с 1 июля 2021 г. Федеральный закон «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» [3], а также последующие изменения в основные нормативные правовые акты, регламентирующие организационно-правовые основы Госавтоинспекции, заставил по-новому взглянуть на ее деятельность в свете изменений и преобразования законодательства.

В настоящее время в условиях оптимизации деятельности Госавтоинспекции федеральный государственный надзор в области безопасности дорожного движения осуществляется с учетом риск-ориентированного подхода, содержание которого определяется в зависимости от степени угроз охраняемым интересам, специфики объекта надзора, его репутации. В настоящее время выделяются следующие категории рисков: чрезвычайно высокий риск; высокий риск; значительный риск; средний риск; умеренный риск; низкий риск. В результате исходя из возможных рисков определяется комплекс профилактических и контрольных мероприятий, используемых в деятельности Госавтоинспекции.

Снижение основных показателей аварийности возможно только за счет формирования действенной государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения, профилактики, предупреждения и пресечения ДТП, а также взаимодействия Госавтоинспекции с органами власти различного уровня; анализа дорожно-транспортных происшествий, выявления и устранения причин и условий этому способствующих; ужесточение ответственности в рамках совершенствования законодательства; внедрения новых методов работы в организации дорожного движения, в том числе информационно-пропагандистского воздействия на участников дорожного движения.

1. Капустина Е.Г. Государственно-правовые средства и факторы безопасности дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2020. № 1 (3). С. 213.

2. Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы [Электронный ресурс]: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gibdd.ru> (дата обращения: 20.09.2024).

5. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. С. 6–7.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Давыдов Максим Вячеславович. Кандидат юридических наук. Старший преподаватель кафедры административного права и административной деятельности органов внутренних дел.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, Госавтоинспекция, надзор, аварийность, проблемы.

Жбанова С.А.

ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ, ВОЗНИКАЮЩИЕ В СФЕРЕ РЕАЛИЗАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ПУТИ ИХ РАЗРЕШЕНИЯ

В статье рассматриваются ключевые проблемные аспекты, возникающие в сфере реализации административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения. Анализируются существующие недостатки в законодательстве и практике применения норм, регулирующих ответственность за нарушения правил дорожного движения. Особое внимание уделяется вопросам правоприменения, а также возможным пробелам и противоречиям, которые могут затруднять эффективное привлечение к ответственности нарушителей. В статье предложены пути разрешения выявленных проблем, включая рекомендации по совершенствованию законодательства, оптимизации работы правоохранительных органов и повышению правовой грамотности граждан.

В связи с тем, что проблема процента роста дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) все же имеет место (по итогам 9 месяцев 2024 г. на территории Российской Федерации зарегистрировано 96389 (-1,6 %) дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли и (или) были ранены люди. В данных ДТП погибли 10422 (+0,6 %) и получили ранения 120152 (-2,5 %) человека), параллельно возникает и проблема, связанная с реализацией санкций за рассматриваемые правонарушения в частности с исполнением административных штрафов.

Исследование проблемных аспектов исполнения административных штрафов в области дорожного движения, весьма актуально и имеет важное значение, так как на практике возбуждается более 35 млн исполнительных производств по отсутствию добровольной уплаты рассматриваемых штрафов. Также проблемным фактом является то, что добровольной уплатой штрафа должниками заканчивается менее 50 % производств.

Если проанализировать по санкции предполагаемые за административные правонарушения, то можно констатировать, что самым частым наказанием является назначение административного штрафа.

Ключевой проблемой в сфере исполнения постановления о наложении административного штрафа является ненадлежащее уведомление правонарушителя о необходимости уплаты административного штрафа и сроках его уплаты. Обязанность по об-

ращению к исполнению постановлений о наложении административных штрафов в области дорожного движения возложена на должностных лиц Госавтоинспекции и судей.

На оплату штрафа законодательством регламентирован конкретный срок и равен он 60 дням, данная норма содержится в ст. 3.5 КоАП РФ. Однако определенным положительным моментом является тот факт, что законодатель регламентировал право правонарушителя оплатить 50 % от назначенной суммы наказания по некоторым видам правонарушений в рассматриваемой сфере, однако, тут тоже регламентирован срок, который равен 20 дням.

Просрочка указанного в законодательстве периода ведет за собой негативные последствия для нарушителя.

Практика свидетельствует о том, что правонарушители по большей части оплачивают штрафы именно в течение двадцати дней с 50 % скидкой, что, безусловно, свидетельствует о том, что данная законодательная норма весьма логична и действенна. Иными словами данная норма стимулирует правонарушителей не просрочить оплату штрафа.

На счет исчисления срока здесь тоже есть одно правило, в данном случае срок исчисляется с момента вынесения постановления о наложении административного штрафа.

Современная реальность такова, что в любую сферу внедряются цифровые нововведения, так и новый порядок доставления постановления по делу о правонарушении в области дорожного движения был внедрен в практику, а именно указанные постановления отправляют правонарушителю посредством Единого портала государственных услуг, в том случае, если субъект дал разрешение на получение документов таким образом. Однако здесь возникает вопрос, а как считать документ доставленным до адресата. Здесь существует следующее правило: в течение семи дней с даты размещения постановления на портале, как только пользователь зайдет на сайт, документ будет считаться доставленным на следующий день [1].

А если правонарушитель в течение недели так и не был зафиксирован на сайте, то постановление будет направлено ему по почте (такой же порядок действует и при отказе лица получать документы посредством Госуслуг) [2].

Но и здесь мы можем выделить весьма существенную проблему, такую как ненадлежащую работу почты или некорректную работу сайта Госуслуг и из-за этих неполадок правонарушитель может вообще не получить документ и даже не знать о его существовании или получить с существенной задержкой. В связи с этим субъект автоматически лишается возможности уплатить штраф со скидкой или же вообще в срок.

Так, мы можем констатировать, что для того, чтобы улучшить процесс уплаты административных штрафов за совершение правонарушений в области дорожного движения целесообразно скорректировать работу почты России и соответственно улучшить работу портала Госуслуг посредством совершенствования автоматизации процессов, обучению кадров и систематизации их работы. Также, полагаем, логичным будет наладить и обратную связь на портале Госуслуг, т.к. в случае каких-либо неисправностей, лицо, обязанное выплатить штраф могло бы осуществить связь со специалистом, который мог бы помочь устранить проблему и зафиксировать обращение с датами в случае просрочки, но зачастую человеку приходится по часу дожидаться звонка по горячей линии портала и все равно не разрешить свою проблему и даже получить неверную консультацию, которая приведет к негативным последствиям для лица, которое добровольно желает уплатить штраф.

Также полагаем необходимым внести изменения в ч. 2 ст. 29.11 КоАП РФ, а именно, уменьшить срок направления копии постановления по делу об административ-

ном правонарушении по почте почтовым заказным отправлением с 3 дней до 1 дня, для того, чтобы увеличить вероятность получения лицом, привлеченным к административной ответственности, копии постановления до истечения 20 дней со дня его вынесения и возможности оплаты штрафа с 50 % скидкой.

Определение дня, когда постановление вступает в силу, часто вызывает сложности. Чтобы избежать таких проблем, целесообразно в тексте ч. 2 ст. 29.11 КоАП РФ указать, что уведомление отправляется «заказным почтовым отправлением с уведомлением». Если получатель уклоняется от получения письма, согласно п. 34 Правил оказания услуг почтовой связи, оно возвращается отправителю. В этом случае днем вступления постановления в законную силу будет считаться день, когда копия постановления о наложении административного штрафа поступила обратно к органу или должностному лицу, который его вынес.

Наблюдается ситуация, когда мера наказания лиц, ответственных за содержание дорог и невыполняющих предписаний по устранению выявленных недостатков, не соответствует затратам на их устранение. Это ведет к затягиванию сроков ремонта, что только усугубляет положение на дороге и ведет к повышению количества аварий. На основе вышеизложенного можно сделать вывод, что предотвращение административных правонарушений в сфере дорожного движения является одной из важнейших задач государства, потому что имеет общенациональное значение.

Из смысла Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 гг., утвержденной распоряжением Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р [3] прямо вытекает ключевая задача государства в данной сфере, а именно снижение количества административных правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения (далее – ОБДД).

Правила дорожного движения (далее – ПДД) являются важным средством трудового регулирования в сфере дорожного движения, воспитания его участников в духе дисциплины, ответственности, взаимной предусмотрительности, внимательности. Исполнение абсолютно всех условий Законов дорожного процесса формирует посылы конкретного, а также не опасного перемещения автотранспорта, а также пешеходов согласно улицам [4].

Исследование ПДД немаловажно расширяет возможность обучения знающего пешехода, а также позволяет принципиально понизить дорожно-автотранспортный травматизм между детьми, а также юными ребятами. Госавтоинспекция разрабатывает множества различных контролей на бдительность, как для пешеходов, так и для водителей. Устанавливают предостерегающие знаки, размещают на дорогах лежачие полицейские, проводят проверки и даже привлекают родителей выходить на дороги в качестве профилактики в светоотражающих жилетах. Однако нарушения ПДД и ДТП все равно случаются, и это требует серьезной законодательной проработки.

Так, если опираться на большинство научных концепций имеющих своей направленностью изучение аспектов совершенствования и реформирования законодательства в области ОБДД, то можно проследить, что у большинства учёных вся методика и предложения строятся на принципе донесения до участников дорожного движения осознания необходимости не нарушать правила дорожного движения.

Законодатель также учёл данный принцип при реформировании правовых актов, об этом свидетельствуют изменения, которые коснулись КоАП РФ и УК РФ, а именно законодатель пошел по пути ужесточения наказания за управление ТС в состоянии опьянения (ст. 264 УК РФ). Также обращение внимание именно на такое правонарушение вызвано тем, что общественная опасность управления лицом, находящимся в со-

стоянии опьянения, причем, как алкогольном, так и наркотическом, значительно высока, так как такое лицо не способно контролировать свои действия [5].

Также можно заметить некоторую коллизию по части закрепления данного запрета в нормах ПДД (п. 2.7), но отсутствии его регламентации в КоАП РФ. Такое опущение дает возможность водителям пренебрегать ПДД.

Моментом, требующим преобразований, являются недостаточно большие суммы штрафов. Так, многие граждане целенаправленно пренебрегают правилам и законодательным нормам, считая, что им проще оплатить штраф, чем стоять, к примеру, в пробке или соблюдать скоростной режим, это, причем, касается и мер личной безопасности водителя и граждан, находящихся в ТС (ремни безопасности, детское кресло и т.д.).

Проанализировав все вышесказанное, можно предложить, провести следующие мероприятия и внести законодательные нововведения, в частности:

1) в постановлении по делу об административном правонарушении в случае наложения административного штрафа необходимо указывать не только реквизиты уплаты штрафа, а также порядок его уплаты и ответственность за неуплату административного штрафа, предусмотренную ч. 1 ст. 20.25 КоАП РФ;

2) необходимо законодательно закрепить отказ в регистрационно-экзаменационных действиях лицам, не уплатившим административные штрафы в области дорожного движения, а также необходимо предусмотреть возможность лишения права управления транспортным средством лиц, которые не выполняют обязанность по уплате административного штрафа в связи с совершением административного правонарушения. Например, за неуплату в срок более 2 штрафов подряд;

3) для повышения уровня показателя добровольного исполнения постановлений о наложении административных штрафов целесообразно предусмотреть возможность уплаты административного штрафа в размере 50 % суммы в установленный законом срок для других составов административных правонарушений, но также и существенное увеличение изначальной суммы штрафа, чтоб исключить халатное отношение к маленькой сумме платежа;

4) в частности при блокировке банковской карты приставами, целесообразно закрепить на законодательном уровне порядок предварительного уведомления граждан о блокировке и списании с банковской карты просрочки платежа.

5) введение пеней за просрочку оплаты административного штрафа назначенного в ходе производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения.

В качестве причин низкой эффективности мер административной ответственности называют следующие:

1. Отсутствие в законодательстве в области безопасности дорожного движения недвусмысленных, четко сформулированных определений, раскрывающих юридическую природу явлений в области дорожного движения, а также многочисленность норм отраслевого регулирования, которые вносят путаницу в правоприменительную практику и зачастую создают предпосылки для правонарушений. Кроме того, отдельные затруднения связаны с использованием в правовых актах, регулирующих безопасность дорожного движения, категорий, предполагающих субъективную оценку. К примеру, правила дорожного движения ограничивают маневрирование «при интенсивном движении» (пп. 9.4 и 9.11).

Таким образом, считаем целесообразным регламентировать внесение в КоАП РФ статьи «Предупреждение административных правонарушений», закрепляющей обязанность физических лиц (граждан), должностных лиц, юридических лиц осуществлять комплекс мер по формированию высокого уровня правосознания, недопущению право-

нарушений, выявлению причин и условий, способствующих совершению административных правонарушений.

Безопасность дорожного движения и предотвращение административных правонарушений является первоочередной задачей Правительства РФ, поскольку имеет общенациональное значение.

1. Закопырин В.Н., Зверев А.В., Дазмарова Т.Н. К вопросу об административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения и платных парковок // Евразийский юридический журнал. 2019. № 1. С. 179–180.

2. Гапонов О.Н., Исаев В.М. Проблемы достижения целей применения отдельных мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения // Юридическая наука. 2017. № 3. С. 178–182.

3. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 гг. [Электронный ресурс], утв. распоряжением Правительства Рос. Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

4. Терентьев В.В., Андреев К.П., Киселев В.А. Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям организации дорожного движения // Грузовик. 2020. № 3. С. 37–42.

5. Королева Е.Г., Степкин А.С. О совершенствовании отечественного законодательства об административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Сборник научных статей по итогам Недели российской науки в Рязанском филиале Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя. Рязань, 2022. С. 649–652.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Жбанова Светлана Александровна. Кандидат экономических наук. Заместитель начальника кафедры организации деятельности Госавтоинспекции.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Карасева М.В., Афонин В.В.

РОЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

В научной статье изучается зарубежный опыт, а также роль государственного регулирования в обеспечении безопасности дорожного движения с целью его дальнейшего изучения и применения в практической деятельности в Российской Федерации.

Многие развитые страны к началу XXI в. накопили значительный опыт в повышении безопасности дорожного движения. Политические, экономические, правовые и культурные особенности каждого государства влияют на разработку и внедрение стратегий безопасности дорожного движения.

В научных исследованиях вопросы государственного регулирования в сфере безопасности дорожного движения обычно подразделяются на три основные категории:

- 1) нормативно-правовое регулирование;
- 2) организационная структура государственного регулирования;
- 3) кадровое, материально-техническое и финансовое обеспечение.

Правительства большинства зарубежных стран активно работают над разработкой и улучшением нормативно-правовой базы, регулирующей ключевые аспекты общественных отношений в сфере дорожного движения. В настоящее время эта база представляет собой систему, включающую международные правовые акты, действующие на уровне всего мирового сообщества или отдельных континентов (например, Европы), а также акты национального законодательства. Следует отметить, что система нормативного правового регулирования в данной области в зарубежных странах формируется и развивается на основе определенных принципов государственного регулирования, ключевых направлений государственной политики, критериев обеспечения безопасности дорожного движения и основных тенденций в этой сфере.

Социальная направленность правовых норм в области дорожного движения подчеркивает важность интеграции государственных усилий с потребностями общества. Главенствующая роль государства в этой сфере подразумевает не только ответственность за разработку и внедрение нормативных актов, но и за их реализацию, что в конечном итоге влияет на качество жизни людей. Социальный аспект становится ключевым элементом в формировании и совершенствовании правового регулирования дорожного движения, что позволяет более эффективно реагировать на вызовы современности и обеспечивать устойчивое развитие общества.

Ключевыми направлениями государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, признанными зарубежными специалистами, являются:

а) снижение рисков на дорогах: внедрение инновационных подходов к землепользованию, направленных на уменьшение опасности дорожного движения, включающее в себя стимулирование перехода с более рискованных видов транспорта на более безопасные, например, предоставление приоритета общественному транспорту и автомобилям, перевозящим большее количество пассажиров, а также внедрение поэтапной системы получения водительских удостоверений, что позволит повысить квалификацию водителей;

б) создание безопасной дорожной инфраструктуры: разработка классификации дорог с установлением скоростных ограничений в зависимости от их назначения и функциональности; внедрение аудита безопасности на этапах проектирования и строительства дорог, а также оснащение дорожной сети средствами защиты от столкновений и реконструкция наиболее опасных участков;

в) переход к современным и безопасным транспортным средствам: улучшение видимости автомобилей на дороге, включая обязательное использование ближнего света фар в дневное время, включающее в себя улучшение конструкции автомобилей с установкой передних бамперов, безопасных для пешеходов и велосипедистов; защита водителей и пассажиров обеспечивается с помощью удерживающих и надувных устройств, а также поощрение использования «умных» транспортных средств, оснащенных системами адаптации скорости, стабилизации торможения и сигнализации о необходимости пристегивания ремней безопасности;

г) обеспечение соблюдения правил дорожного движения: важным направлением является улучшение контроля за соблюдением скоростного режима, использованием ремней безопасности и защитных шлемов, а также соблюдением режима труда и отдыха води-

телей; активный контроль за трезвостью водителей, принятие соответствующих законодательных и нормативных актов, а также пропаганда соблюдения правил в средствах массовой информации играют ключевую роль в повышении безопасности на дорогах;

д) совершенствование системы медицинской помощи пострадавшим: необходимо оптимизировать порядок оказания неотложной помощи пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП); важно также улучшить организацию лечения травм в больницах и обеспечить качественную реабилитацию пострадавших, что существенно повысит шансы на восстановление и снизит последствия ДТП для здоровья граждан.

Эксперты Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) подчеркивают, что в последние годы произошел значительный сдвиг в понимании проблемы безопасности дорожного движения. Определелись новые принципы, которые становятся все более распространенными при формировании критериев обеспечения безопасности на дорогах:

1. ДТП полностью не предотвратимы, но смертность и травматизм могут быть прогнозируемы и сокращены;

2. Основой служат достоверные данные и научный подход для принятия эффективных решений;

3. Проблема ДТП влияет на различные сферы, и все они должны принимать участие в ее решении;

4. Системы транспортной безопасности должны быть основной частью транспортной системы, учитывая уязвимость человека и важность контроля скорости;

5. ДТП – это вопрос социального равенства; все пользователи дорог должны быть в равной степени защищены, особенно уязвимые группы (пешеходы);

6. Обмен знаниями и опытом полезен, но должен адаптироваться к местным условиям и потребностям;

7. Координация между местными, региональными и национальными уровнями усиливает эффективность мер по снижению травматизма.

Выделенные тенденции в области движения транспортных средств в XXI в. подчеркивают необходимость адаптации законодательства и практики обеспечения безопасности дорожного движения к новым вызовам и реалиям. Основные выводы из перечисленных тенденций можно сформулировать следующим образом:

1) увеличение загруженности дорог: с ростом числа автомобилей и увеличением трафика необходимо разрабатывать стратегии управления дорожными потоками, включая улучшение инфраструктуры и внедрение систем управления движением;

2) контроль скорости: внедрение электронных устройств для контроля скорости может значительно снизить количество ДТП, связанных с превышением скорости, что требует соответствующих изменений в законодательстве;

3) изменение размеров и массы транспортных средств: увеличение грузоподъемности грузового транспорта и уменьшение размеров легковых автомобилей требуют пересмотра стандартов безопасности и повышения требований к конструкции автомобилей;

4) агрессивное поведение водителей: необходимы меры по профилактике агрессивного вождения, включая образовательные программы и более строгие наказания за подобные нарушения;

5) значение возраста водителей: увеличение доли пожилых водителей в населении требует разработки специальных программ обучения и оценки их способности к безопасному вождению;

6) автоматизация контроля нарушений: расширение применения автоматических систем фиксации нарушений ПДД должно быть подкреплено законодательными ини-

циативами, направленными на защиту прав водителей и обеспечение справедливости в применении санкций;

7) технические средства на месте ДТП: использование современных технологий для работы на месте происшествий может ускорить процесс расследования и повысить безопасность участников ДТП;

8) сокращение времени проверок: оптимизация процесса остановки и проверки водителей позволит снизить заторы и повысить эффективность работы правоохранительных органов;

9) роль дорожной полиции: дорожная полиция продолжает играть ключевую роль не только в обеспечении безопасности на дорогах, но и в борьбе с преступностью, что требует поддержки и ресурсов для эффективной работы.

В целом эти тенденции подчеркивают необходимость комплексного подхода к совершенствованию законодательства, направленного на улучшение безопасности дорожного движения, защиту прав участников и адаптацию к изменяющимся условиям.

По форме выражения такие акты предстают прежде всего в виде законов. Так, например, в Великобритании действуют законы: «Об автодорогах» (1980 г.); «О дорожном движении» (1988 г.); «О нарушителях правил дорожного движения» (1988 г.); «Об управлении дорожным движением» (2004 г.); в Дании действует Закон о дорожном движении (1976 г.); в Норвегии Закон о правилах дорожного движения и дорожном движении (1965 г.); в Японии Закон о дорожном движении (1960 г.); в ФРГ законы: «Об административных правонарушениях»; «О правилах дорожного движения»; «О технических требованиях к эксплуатации безрельсовых транспортных средств». В Израиле, Франции, Бразилии, Чехии соответствующие правовые нормы кодифицированы в дорожных кодексах.

В США система законов о безопасности дорожного движения отличается от многих других стран из-за федеративного устройства государства. Нет единого федерального закона, регулирующего дорожное движение. Каждый штат принимает свои собственные правила дорожного движения (ПДД). Кроме того, исполнительные органы в США имеют значительную власть в этой области, издавая стандарты и руководящие указания, которые конкретизируют и иногда заменяют положения ПДД.

В зарубежных странах подход к ответственности за нарушения ПДД акцентируется на материальной ответственности, включая значительные штрафы, лишение водительских прав и конфискацию транспортных средств. Новая практика исчисления штрафов основывается на доходе нарушителя: сумма штрафа зависит от его месячного оклада (за вычетом налогов) или минимального заработка в стране. Это позволяет сделать систему штрафов более справедливой и пропорциональной финансовым возможностям нарушителей.

В Германии водители, получающие штрафные очки за нарушения ПДД, сталкиваются с увеличением стоимости страховки: на первом году – на 500 евро, на втором – на 1000 евро, на третьем – на 2000 евро. Для водителей с зарплатой 3000-5000 евро это значительные расходы, поэтому некоторые предпочитают не использовать автомобиль целый год, чтобы избежать высоких затрат на страховку.

Во многих странах, включая Великобританию, Германию и США, ответственность за вождение в состоянии наркотического опьянения приравнивается к вождению в пьяном виде. В Великобритании пьяного водителя могут лишить свободы на 6 месяцев и отстранить от вождения на год, а в случае ДТП с пострадавшими – на срок до 14 лет и наложить штраф до 5000 фунтов. Новые правила позволяют проводить тесты на наркотики, и отказ от тестирования считается равнозначным нахождению в состоянии опьянения.

Анализ практики государственного регулирования обеспечения безопасности дорожного движения в зарубежных странах позволяет выделить следующее:

- 1) системный подход, включающий целевые показатели и обоснованные меры, необходим для снижения аварийности;
- 2) законодательство о безопасности дорожного движения учитывает конституционные принципы и национальные особенности каждой страны;
- 3) российская система значительно отличается от зарубежных аналогов, поэтому заимствование опыта требует тщательного анализа и учета действующего законодательства; превышение скорости, вождение в нетрезвом виде и проезд на красный свет повсеместно считаются наиболее опасными нарушениями.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Карасева Мария Владимировна. Студент юридического факультета.
Среднерусский институт управления – филиал РАНХиГС при Президенте РФ.
302001, г. Орел, ул. Октябрьская, 12.

Афонин Вадим Вячеславович. Кандидат юридических наук. Доцент кафедры организации деятельности Госавтоинспекции.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

***Ключевые слова:** безопасность дорожного движения, государственное регулирование, снижение аварийности.*

Капустина Е.Г.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ СИСТЕМ В ПРОФИЛАКТИКЕ И ВЫЯВЛЕНИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ

Развитие технологий неуклонно ускоряется, трансформируя прежние представления о доступности в сегодняшние реалии. Размышления о технологическом ландшафте двух десятилетий назад выявляют резкий контраст с повсеместным распространением цифровых устройств, таких как компьютеры, телевизоры и смартфоны, подключенные к Интернету, в современную эпоху. Современный мир становится свидетелем распространения роботизированных систем доставки продуктов питания, средств индивидуальной мобильности, электромобилей и беспилотных летательных систем, оснащенных камерами видеонаблюдения и навигацией. Резкий рост использования БПЛА знаменует собой устойчивую тенденцию во всем мире, обусловленную скачками в возможностях микропроцессоров, передовой навигацией, прорывами в области информационных технологий и интеграцией искусственного интеллекта.

Современные модели беспилотных летательных систем могут похвастаться множеством креплений, вариантов полезной нагрузки и способностью автономно пересекать воздушное пространство, что свидетельствует об этих технологических достижениях. Сегодня дроны используются в различных областях, расширяя сферу своего

применения до мониторинга окружающей среды, картографирования, разведки, фото-съемки, развлечений, маркетинга, управления сельским хозяйством, инженерно-геологических изысканий, реагирования на чрезвычайные ситуации и операций по обеспечению национальной безопасности [1, с. 266].

Беспилотные летательные аппараты следует активно использовать в профилактике правонарушений и преступлений, что позволит осуществить широкий спектр потребностей, от наблюдения и обеспечения безопасности до отслеживания несанкционированной деятельности в местах массового скопления граждан, проведения культурно-массовых и спортивных мероприятий. За короткое время беспилотник может обследовать протяженные территории, обеспечивая оперативность реагирования полиции на совершаемые противоправные деликты.

Учитывая необходимость принятия рациональных решений по борьбе с правонарушениями, использование БПЛА приобретает беспрецедентное значение в современных стратегиях безопасности. Их способность выявлять потенциальные нарушения безопасности и правонарушения на удаленных протяженных участках местности усиливается благодаря передовым технологиям наблюдения. Эффективность действий по обеспечению безопасности зависит от тактической проницательности сотрудников правоохранительных органов, эффективности подготовки к их использованию. Аэро-фотосъемка, осуществляемая беспилотными летательными системами, обеспечивает всесторонний визуальный отчет, который играет важную роль в доказывании противоправных деликтов.

Беспилотники способны маневренно и быстро преодолевать любые пространства, что позволит проследить за правонарушителем и установить место его нахождения для пресечения правонарушения и задержания. Применение тепловизора дает возможность работать в темное и ночное время суток или в условиях выявления потенциальных угроз в зданиях, на площадях, на объектах.

Таким образом, возможности БПЛА в деятельности полиции многообразны: осмотр местности; поиск объектов на местности, обнаружение объекта; распознавание объекта по достаточной совокупности; фиксирование координат объекта; вербальное описание объекта (автомобиль, человек); фото-, видеосъемка объекта; наблюдение и сопровождение объекта; получение информации в целом.

В целях профилактики и пресечения правонарушений преимуществом проводимых рейдовых мероприятий с использованием БПЛА является эффект неожиданности, когда возможно задержание лиц, совершающих противоправные деяния, таких как, нарушение правил оборота наркотических средств, уничтожение или повреждение чужого имущества, мелкое хищение, нарушение установленного федеральным законом запрета курения табака, транспортировка незаконно заготовленной древесины, нарушение правил охоты, рыбалки, в области дорожного движения, нарушение правил обращения с ломом и отходами цветных и черных металлов нарушение установленного порядка организации либо проведения собрания, митинга, демонстрации, шествия или пикетирования и многие другие.

Внедрение БПЛА существенно повышает эффективность процессов сбора информации. Эти устройства ускоряют обнаружение и документирование нарушений нормативных требований, облегчая мгновенную передачу информации на пульт оператора. Кроме того, затраты на приобретение и эксплуатацию этих систем сравнительно невелики.

В антитеррористических операциях беспилотные летательные системы играют ключевую роль в наблюдении за поверхностью земли, территориальном надзоре, мониторинге дорожного движения, обнаружении угнанных транспортных средств и наблю-

дении за чувствительными зонами, включая объекты инфраструктуры и военные объекты. Технология тепловизионного изображения, используемая беспилотными летательными аппаратами, обнаруживает тепловые аномалии, указывающие на потенциальные угрозы, повышая точность определения местоположения целевого объекта [2, с. 193].

Кроме того, беспилотные летательные системы могут быть оснащены такими приспособлениями, как громкоговорители для распространения информации или предотвращения незаконных действий, а также средствами освещения для выявления не санкционированных действий. Шумоподавляющие устройства, прикрепленные к беспилотным летательным аппаратам, также могут служить для рассеивания или устрашения во время специальных операций. Экспертный анализ показывает, что развертывание таких устройств с помощью беспилотных летательных аппаратов выгодно в сценариях, где традиционные методы неосуществимы, неэффективны или слишком опасны.

Ключевое значение имеет наличие вины, что особенно актуально в случае использования БПЛА, как и иных достижений современной техники, таких как автомобили, управляемые без участия человека.

Вместе с тем возникает закономерный вопрос, к примеру: кто несет ответственность за вред, причиненный неисправным БПЛА, – запускающий дрон или компания-производитель, либо же ситуацию можно рассматривать как несчастный случай.

Как видится, БПЛА могут быть признаны источниками повышенной опасности. Как устанавливается в ст. 1079 «Ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих» ГК РФ [3], «1. Юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, механизмов, электрической энергии высокого напряжения, атомной энергии, взрывчатых веществ, сильнодействующих ядов и т.п.; осуществление строительной и иной, связанной с нею деятельности и др.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Владелец источника повышенной опасности может быть освобожден судом от ответственности полностью или частично также по основаниям, предусмотренным пунктами 2 и 3 статьи 1083 настоящего Кодекса». В связи с этим считаем, целесообразно внести соответствующие изменения в Гражданский кодекс Российской Федерации.

1. Лукьянчик В.Н., Дворников С.А., Майбурд С.В., Чебунина М.В. Особенности боевого применения, управления и связи беспилотными летательными аппаратами // Инновационная деятельность в Вооруженных Силах Российской Федерации: труды всеармейской научно-практической конференции (Санкт-Петербург, 13–14 октября 2022 г.). Санкт-Петербург, 2022. С. 265–274.

2. Мажирин Ю.А., Окунев В.И. Развитие беспилотных летательных аппаратов в вооруженных силах НАТО, Российской Федерации. Боевое применение БЛА в вооруженных конфликтах, специальной военной операции и локальных войнах // Научные чтения имени профессора Н.Е. Жуковского: сборник научных статей XIII Международной научно-практической конференции (Краснодар, 21–22 декабря 2022 г.). Краснодар, 2023. С. 191–202.

3. Гражданский кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Капустина Елена Геннадьевна. Кандидат педагогических наук, доцент. Доцент кафедры административного права и административной деятельности органов внутренних дел.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

***Ключевые слова:** обеспечение безопасности, дорожное движение, водительское удостоверение, подготовка водителей.*

Кокорина А.И., Андреева А.В.

ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ ПРИ ОБУЧЕНИИ КАНДИДАТОВ В ВОДИТЕЛИ КАТЕГОРИИ «А»

В настоящей работе рассматриваются проблемные аспекты, возникающие при обучении кандидатов в водители категории «А», которые оказывают отрицательное влияние на обеспечение безопасности дорожного движения. Предложены методы по совершенствованию отработки практических навыков для повышения уровня мастерства и профессионализма управления мототранспортом.

В соответствии с приказом Минпросвещения России от 8 ноября 2021 г. № 808 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» в специальный уровень подготовки водителей ТС категории «А» входят следующие учебные предметы:

1. Устройство и техническое обслуживание транспортных средств категории «А» как объектов управления, состоящий из двух разделов, один из которых посвящен изучению устройства транспортных средств данной категории, а второй – правилам и рекомендациям по техническому обслуживанию мотоциклов.

В разделе по устройству мотоциклов кандидаты в водители изучают общее устройство транспортных средств категории «А»: классификация и основные технические характеристики транспортных средств категории «А»; общее устройство транспортных средств категории «А», назначение основных агрегатов и систем; назначение и расположение органов управления, контрольно-измерительных приборов, индикаторов, звуковых сигнализаторов и сигнальных ламп; особенности устройства и эксплуатации электромобилей. Кроме того, усваиваются знания о двигателе, его устройстве и принципах работы, виды бензиновых и охлаждающих жидкостей, их состав и свойства; имеющие значение для эксплуатации мотоцикла, а также основные свойства и правила применения моторных масел; назначение и принципы работы трансмиссии, ее элементы и принципы их работы, правила эксплуатации, неисправности двигателя, при наличии которых запрещается эксплуатация транспортного средства. Изучаются элементы ходовой части, тормозной системы, их общее устройство и назначение, рекомендации по эффективной и безопасной эксплуатации и неисправности, при которых запрещается передвижение на мотоциклах [1].

В разделе, посвященном техническому обслуживанию мотоциклов, изучаются меры безопасности, в том числе правила и рекомендации по использованию надлежащей экипировки при эксплуатации мотоциклов, значимость соблюдения правил обслу-

живания мотоцикла в период использования, правила подготовки к эксплуатации после «зимовки». Кроме того, усваиваются навыки диагностики состояния элементов устройства мотоцикла, производство ремонта и рекомендации по устранению неисправностей в функционировании данного вида транспортных средств.

2. Основы управления транспортными средствами категории «А». Данный предмет направлен на усвоение водителями мотоциклов знаний о приемах управления мотоциклом, силах, которые действуют на данное транспортное средство при движении в различных погодных условиях. Правила посадки на мотоцикл, действия с органами управления мотоцикла, а также рекомендации по выбору передачи в зависимости от дорожной обстановки и наличия вспомогательных систем. Кроме того, предусмотрен раздел действий мотоциклиста по управлению транспортным средством, как в штатных, так и в нестандартных ситуациях, то есть рекомендации и правила маневрирования, начала и окончания движения, выбора мест стоянки и остановки и прочих действиях водителя во время участия в дорожном движении с использованием мотоцикла. Изучаются причины и условия возникновения нестандартных ситуаций, и способы безопасного выхода из них. Методы устранения и предупреждения возникновения причин и условий таких ситуаций, к которым можно отнести заносы, возгорания мотоцикла, разрывы шин и другие.

3. Вождение транспортных средств категории «А» в зависимости от вида трансмиссии – механической или автоматической. В рамках данного предмета водителями усваиваются и отрабатываются навыки езды на мотоцикле, в том числе процесс запуска двигателя, начало движения, выполнение различных маневров, таких как езда в рамках кругового движения, движения так называемой «восьмеркой», навыки поворотов и разворота, переключения передач, ускорения и замедления движения, в том числе различными способами торможения. Кроме того, происходит отработка навыков и умений подачи сигналов поворотов и остановки руками, в том числе во время движения на мотоцикле.

Так, Д.Е. Ивлиев отметил, что для снижения уровня дорожно-транспортного травматизма мотоциклистов, а также уменьшения общего числа ДТП, происходящих по их вине или с их участием необходима отработка сложных двигательных реакций, необходимых к выполнению при возникновении опасной ситуации на дороге [2].

Кроме того, по данным, представленным Научным центром безопасности дорожного движения МВД России в обзоре дорожно-транспортной аварийности за 2023 г. отмечено, что значительно увеличилось все основные показатели аварийности с участием мотоциклов. Количество ДТП увеличилось почти на 23 % (7805), число погибших – на 17 % (744), число раненых – на 22,8 % (8363). Тяжесть последствий данных происшествий составила 8,2, то есть в них погиб каждый 12-й пострадавший. В 2023 г. из-за нарушений ПДД водителями мотоциклов совершено 4250 (+23,1 %) ДТП, в которых погибли 478 (+19,5 %) и получили ранения 4496 (+22 %) человек. Водители мотоциклов были виновны более чем в половине случаев (54,5 %). Тяжесть последствий составляет 9,6 [3, с. 154].

Следует отметить, что особенностью подготовки водителей-мотоциклистов является то, что в рамках данного предмета усвоение практических навыков вождения происходит исключительно на специальных площадках, без пробы участия в условиях реального дорожного движения.

В данном случае, мы считаем, что для повышения уровня и качества подготовки мотоциклистов необходимо обеспечить возможность отработки практических навыков вождения в условиях реального дорожного движения, так как, несмотря на умение водить на территории специальной площадки, движение в транспортном потоке, а также в

условиях наличия в пределах дорог велосипедистов и пешеходов значительно усложняет возможности водителя мотоцикла эффективно использовать полученные при обучении умения и обеспечить не только личную безопасность в дорожном движении, но и других его участников.

Примером таких осложнений может служить неправильный выбор дистанции между транспортными средствами в транспортном потоке, ошибки при расположении мотоцикла на проезжей части в виду нестандартных габаритов данного вида транспортных средств.

В целях подтверждения гипотезы данной работы по совершенствованию уровня подготовки водителей далее представлен рисунок 1, содержащий таблицу с основными нарушениями, которые допустили водители мотоциклов, ставшие причиной дорожно-транспортных происшествий.

Наиболее распространенные нарушения, допущенные водителями мотоциклов, ставшие причиной ДТП							
	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Несоблюдение скоростного режима движения	1758	+23,1	210	+4,48	1789	+24,8	10,5
Нарушение правил расположения ТС на проезжей части	834	+12,1	102	+17,2	863	+7,7	10,6
Неправильный выбор дистанции	465	+21,7	41	+105	484	+13,6	7,8
Несоблюдение очередности проезда	321	+40,8	26	+52,9	374	+41,1	6,5
Выезд на полосу встречного движения	340	+37,7	70	+40	368	+34,3	16
Нарушение требований сигнала светофора	100	+56,3	12	+71,4	115	+38,6	9,4

Рисунок 1 – Наиболее распространенные нарушения, допущенные водителями мотоциклов, ставшие причиной ДТП

В настоящее время вопрос о снижении количества ДТП и тяжести их последствий стоит остро. Конечно, стоит упомянуть, что цель по снижению аварийности прорабатывается в соответствии с национальным проектом «Безопасные качественные дороги», но необходимо уделить внимание водителям. Именно повышение уровня активной безопасности водителя, его качества обучения и тщательная подготовка к дорожному движению является важнейшим составляющим обеспечения безопасности дорожного движения. Проработка данного вопроса играет огромную роль и по причине автомобилизации населения, повышения уровня интенсивности движения [4, с. 70].

Для реализации данного предложения по обеспечению возможности отработки практических навыков вождения мотоцикла в условиях реального дорожного движения, мы считаем целесообразным обеспечить возможность дистанционной блокировки двигателя, которая позволит в случае внештатной ситуации и необходимости вмешательства инструктора при отработке навыков на дороге заглушить двигатель мотоцикла.

Следует отметить, что законодателем предусмотрен широкий перечень материалов и средств материально-технического обеспечения процесса обучения кандидатов в водители мотоциклов. Кроме учебных пособий, которые допустимо представлять в виде плаката, стенда, макета, планшета, модели, схемы, кинофильма, видеofilmа, мультимедийных слайдов, кабинет для занятий обучающихся на профессию водителя-

мотоциклиста должен быть оборудован тренажером либо учебным мотоциклом, аппаратно-программный комплекс тестирования и развития психофизиологических качеств водителя (АПК), компьютер с соответствующим программным обеспечением, мультимедийный проектор, экран (монитор, электронная доска), магнитная доска со схемой населенного пункта (может быть заменена соответствующим электронным учебным пособием). Для усвоения предмета первая помощь при ДТП кабинет должен быть оснащен тренажером-манекеном взрослого пострадавшего (голова, торс, конечности) с выносным электрическим контроллером для отработки приемов сердечно-легочной реанимации, тренажером-манекеном взрослого пострадавшего (голова, торс) без контроллера для отработки приемов сердечно-легочной реанимации, тренажером-манекеном взрослого пострадавшего для отработки приемов удаления инородного тела из верхних дыхательных путей, расходными материалами для тренажеров (запасные лицевые маски, запасные «дыхательные пути», пленки с клапаном для проведения искусственного дыхания), мотоциклетным шлемом, аптечкой для оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях (автомобильная), табельными средствами для оказания первой помощи: устройства для проведения искусственного дыхания: лицевые маски с клапаном различных моделей, средства для временной остановки кровотечения – жгуты, средствами иммобилизации для верхних, нижних конечностей, шейного отдела позвоночника (шины), перевязочными средствами (бинты, салфетки, лейкопластырь), а также подручными материалами, имитирующими носилочные средства, средства для остановки кровотечения, перевязочными средствами, иммобилизирующими средствами [1].

Следует отметить высокий уровень требуемого материально-технического обеспечения подготовки водителей мотоциклов, вышеуказанные устройства, средства, наглядные схемы, учебные пособия способны обеспечить прочное усвоение теоретических знаний о правилах движения в пределах дорог, об особенностях устройства выбранной категории транспортных средств, а также отработку прикладных навыков действия водителя по оказанию помощи пострадавшим. Работа на тренажере обеспечит более надежную физическую и психологическую подготовку водителя к движению на транспортном средстве.

Резюмируя все вышеуказанное, следует прийти к выводу о том, что, по нашему мнению, система подготовки водителей рассмотренной категории транспорта еще не является совершенной, так как при достаточном уровне теоретической подготовки, в том числе правовой, а, в частности по вопросам изучения ПДД, к сожалению, замечается недостаточное количество учебного времени, отводимого для отработки применения полученных знаний в реальных условиях движения. Особенно это касается нетипичных, внезапных ситуаций, возникающих во время участия в дорожном движении.

Примерами таких ситуаций могут явиться внезапное появление пешехода на проезжей части, возникновение заноса, внезапное обливание водой и многие другие.

Для решения данных проблем предлагается обеспечить возможность моделирования указанных ситуаций во время отработки практических навыков вождения в пределах специальной площадки образовательной организации. Данное решение позволит выработать навыки действий при возникновении опасных ситуаций, что позволит снизить уровень аварийности и дорожно-транспортного травматизма, возникающего вследствие образования таких ситуаций.

1. Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий: приказ Минпросвещения России от 8 ноября 2021 г. № 808 (в ред. от 26 сентября 2022 г.).

2. Ивлиев Д.Е. Совершенствование сложных двигательных реакций мотоциклистов как средство повышения безопасности при управлении мотоциклом в критических ситуациях [Электронный ресурс] // ТипФК. 2015. № 1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovershenstvovanie-slozhnyh-dvigatelnyh-reaktsiy-mototsiklistov-kak-sredstvo-povysheniya-bezopasnosti-pri-upravlenii-mototsiklom-v>.

3. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024.

4. Кокорина А.И., Никулин Е.Д. Активная безопасность водителей транспортных средств: роль и необходимость ее повышения в условиях роста интенсивности дорожного движения // Актуальные вопросы административно-правовой деятельности органов внутренних дел: сборник статей профессорско-преподавательского состава, курсантов и слушателей (Орел, 23 ноября 2023 г.). Орел: Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 2023. С. 70–74.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Кокорина Анастасия Игоревна. Преподаватель кафедры организации деятельности Госавтоинспекции.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Андреева Алина Валерьевна. Старший инспектор отделения планирования и контроля качества учебного процесса и практики учебного отдела.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: *подготовка водителей, основы управления, аварийность ТС категории «А», практические навыки вождения мотоциклом.*

Коновалова О.А.

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ГИБДД И СМИ ПРИ ОСВЕЩЕНИИ МЕРОПРИЯТИЙ ПРОФИЛАКТИЧЕСКОЙ НАПРАВЛЕННОСТИ (НА ПРИМЕРЕ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ)

В статье автор анализирует статистические данные детского дорожно-транспортного травматизма в Российской Федерации за 2023 г. и проведение работы по профилактике и предупреждению дорожно-транспортных происшествий с участием детей посредством анализа опубликованной информации в Интернет-СМИ. На примере организации взаимодействия Госавтоинспекции Свердловской области с представителями региональных СМИ выявляет проблемы по освещению хода и результатов проведения профилактических мероприятий.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью национальных задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни граждан России.

В целом ряде стратегических и программных документов вопросы обеспечения безопасности дорожного движения определены в качестве приоритетов социально-экономического развития Российской Федерации.

Исследуя проблемы организации и проведения мероприятий, направленных на предупреждение ДТП с участием несовершеннолетних, передвигающихся по дорогам, в том числе с использованием средств индивидуальной мобильности, необходимо учитывать особенности формирования у детей культуры безопасного поведения на дороге, которая зависит от общей культуры человека, то есть «от ценностных установок людей, мотивов их поведения, личностных и профессиональных качеств и способностей зависит в определяющей степени эффективность мероприятий по обеспечению безопасности жизнедеятельности, снижению индивидуальных, коллективных и глобальных рисков» [1].

По данным Госстатотчетности Госавтоинспекции МВД России, на территории страны в 2023 г. в результате 757 дорожно-транспортных происшествий с участием детей, управляющих мопедами и приравненными к ним транспортными средствами, погибли 19 и ранен 741 ребенок в возрасте до 16 лет. При этом по причине нарушения Правил дорожного движения самими детьми произошло 505 ДТП, в которых 13 детей погибли и 494 – ранены. Рост основных показателей детского травматизма, связанного с использованием элетросамокатов для движения по дорогам общего пользования составил по сравнению с 2022 годом 66 % [2].

Вместе с тем проведенный анализ размещенной в открытых источниках сети Интернет информации об организации и проведении профилактических мероприятий, направленных на предупреждение ДТП с участием несовершеннолетних, передвигающихся по дорогам с использованием СИМ, показал, что на территории тех регионов Российской Федерации, где за 2023 г. зарегистрирован рост количества пострадавших в ДТП детей, а это территории Липецкой области, г. Москвы, г. Санкт-Петербурга, Краснодарского края, Свердловской области, Челябинской области, мероприятия проводятся силами сотрудников Госавтоинспекции МВД России и подразделений по делам несовершеннолетних и защите их прав во взаимодействии с органами образования. За 2023 г. проведено 689 мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, из них всего 186, направленных на предупреждение ДТП с участием несовершеннолетних, использующих СИМ для передвижения по дорогам. Вместе с тем, из 186 данных мероприятий, 74 организованы по фактам ДТП с участием детей, в момент ДТП использующих СИМ.

Вместе с тем по итогам 2022 г. на территориях этих же субъектов отмечался рост показателей травмирования несовершеннолетних, использующих СИМ для передвижения по дорогам. Однако статистические данные за 2023 г. свидетельствуют о неэффективной организации и проведении мероприятий по профилактике ДТП с участием данной категории несовершеннолетних участников дорожного движения, которые носят либо развлекательный характер, либо нравоучительный, проводимый в форме лекций и бесед, без учета психофизиологических особенностей той возрастной категории детей, которая становится участником данных ДТП. Не учитывается современное состояние дорожного движения, активное использование детьми школьного возраста индивидуальных средств передвижения и различных гаджетов. Основной акцент в тематике мероприятий сделан на изучение дорожных знаков, сигналов регулировщика и правил перехода проезжей части дороги, заимствованных из опыта работы школы советского периода. Не использовались новые образовательные технологии, методики и приемы, практические занятия по отработке и применению знаний правил дорожного движения не проводились.

С учетом того, что использование современных технических средств индивидуальной мобильности с электродвигателем является для детей увлекательным способом перемещения, необходимо осуществлять планомерную и систематическую работу по профилактике ДТП с их участием во взаимодействии со всеми субъектами профилактики, в том числе и средствами массовой информации, взаимодействие с которыми зачастую строится только в интересах самих СМИ. Так, на территории Свердловской области Госавтоинспекцией региона налажено взаимодействие с 44 зарегистрированными как СМИ организациями: телерадиокомпаниями и Интернет-СМИ из 543, действующих на территории Свердловской области.

Основная проблема во взаимодействии с представителями СМИ отмечается как раз при освещении ими мероприятий профилактической направленности [3]. Тогда как информация о произошедших тяжких дорожно-транспортных происшествиях, в результате которых погибли и ранены люди, востребована ими в оперативном режиме. В ходе проводимых рабочих встреч с представителями региональных СМИ, сотрудники Госавтоинспекции региона поднимают острый вопрос о необходимости освещения хода проведения и результатов профилактических мероприятий по безопасности дорожного движения, однако, данный вопрос не находит понимания ни со стороны журналистов, ни редакторов телекоммуникационных каналов. Отсутствие заинтересованности со стороны СМИ в освещении данных мероприятий оправдывается низкой читабельностью новостей подобного характера, и, соответственно, снижения рейтинга и просмотров СМИ.

Вместе с тем эффективность деятельности по организации и проведению мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма во многом зависит от уровня взаимодействия не только заинтересованных субъектов профилактики, но и средств массовой информации.

1. Хашимов М.М., Валиуллина Н.М. О понятии транспортной культуры [Электронный ресурс]. URL: <http://pandia.org/text/78/012/76785.php>.

2. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru>.

3. Ахтанина Н.А. Средства индивидуальной мобильности: проблемы административно-правового регулирования участия в дорожном движении // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования: сборник материалов XVIII Международной научно-практической конференции. В 2 частях. Орёл, 2024. С. 47–51.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Коновалова Оксана Александровна. Преподаватель кафедры административного права и административной деятельности органов внутренних дел.

Уральский юридический институт МВД России.

620057, г. Екатеринбург, ул. Корепина, 66.

Ключевые слова: средства массовой информации, детский дорожно-транспортный травматизм, профилактика ДТП, Госавтоинспекция.

Корнева Ю.Ю.

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГИБДД СО СРЕДСТВАМИ МАССОВОЙ ИНФОРМАЦИИ, ФОРМЫ И МЕТОДЫ

В статье анализируются основные формы и методы взаимодействия подразделений ГИБДД и УОС МВД со средствами массовой информации, правовая основа такого взаимодействия, а также рассматриваются перспективные направления совершенствования форм взаимодействия вышеуказанных подразделений со СМИ. Обосновывается необходимость дополнительного правового регулирования в соответствии с общественными тенденциями.

Вопросы дорожного движения и безопасности на дорогах остаются на пике общественного внимания. СМИ играют ключевую роль в информировании общественности о правилах дорожного движения, изменениях в законодательстве, мерах предосторожности и акциях ГИБДД. Эффективное взаимодействие ГИБДД со СМИ способствует повышению уровня дорожной культуры и снижению аварийности на дорогах.

В настоящий момент согласно официальной статистике портала мвд.ру за отчетный период 9 месяцев 2023 г. наблюдается тенденция на фактическое увеличение количества дорожно-транспортных происшествий, что свидетельствует о необходимости совершенствования работы в направлении безопасности дорожного движения, в том числе и взаимодействия подразделений ГИБДД со СМИ.

К тому же в эпоху информационных технологий важность прозрачности действий государственных структур перед обществом значительно возросла. Грамотное взаимодействие с СМИ помогает ГИБДД формировать открытый и доверительный диалог с гражданами, что способствует укреплению общественного доверия к данной службе.

В условиях распространения недостоверной информации и фейковых новостей, связанных с дорожно-транспортными происшествиями и правилами дорожного движения, наличие четких каналов коммуникации между ГИБДД и СМИ становится критически важным для обеспечения населения правдивой и актуальной информацией.

С развитием цифровых технологий и социальных сетей традиционные подходы к взаимодействию с СМИ требуют адаптации и развития. Исследование эффективных форм и методов коммуникации позволит ГИБДД эффективнее использовать современные медиа-платформы для достижения своих целей.

Исследование настоящей тематики позволит выявить наиболее эффективные способы взаимодействия с СМИ, что способствует улучшению качества информационной работы ГИБДД и повышению осведомленности населения о важных аспектах дорожной безопасности, а также требований в рамках обеспечения безопасности дорожного движения [1].

Анализ форм и методов взаимодействия дает возможность оптимизировать использование ресурсов ГИБДД для ведения эффективной коммуникационной кампании, сокращая траты на неэффективные меры. Понимание механизмов влияния СМИ на общественное сознание позволяет повысить эффективность профилактических мероприятий, направленных на предотвращение ДТП [2].

Таким образом, изучение темы настоящей темы не только актуально, но и имеет важное практическое значение для повышения эффективности работы ГИБДД и безопасности на дорогах.

Формы и методы взаимодействия ГИБДД со средствами массовой информации могут быть многообразными и направлены на достижение различных целей: от информирования общественности о текущем состоянии дорожного движения до просвещения в области дорожной безопасности и изменений в законодательстве. Нормативное регулирование этой деятельности помогает обеспечить её прозрачность, эффективность и соответствие закону [3].

1. Пресс-конференции и брифинги, подразумевающие организацию регулярных встреч с представителями СМИ для обсуждения актуальных вопросов, изменений в законодательстве или реагирования на дорожные инциденты.

2. Пресс-релизы, включающие распространение официальных сообщений через СМИ, информационные агентства, содержащих информацию о нововведениях, мерах безопасности, статистике ДТП и других важных аспектах работы ГИБДД.

3. Использование официальных аккаунтов в социальных сетях и на сайтах для оперативного информирования общественности и взаимодействия с гражданами.

4. Организация тематических встреч и круглых столов, организация мероприятий с участием экспертов, общественных активистов и представителей СМИ для обсуждения вопросов дорожной безопасности.

5. Реализация совместных проектов с СМИ, направленных на повышение осведомленности водителей и пешеходов о правилах дорожного движения и безопасном поведении на дорогах.

Из настоящих форм взаимодействия наиболее актуальной и представляющей интерес в рамках нормативного регулирования представляется взаимодействие со СМИ и размещение информации в сети интернет, ключевую роль в организации которой играет подразделение управления по обеспечению связей с общественностью (УОС) Министерства внутренних дел (МВД), непосредственно осуществляющая взаимодействия между органами внутренних дел, в том числе Государственной инспекцией по безопасности дорожного движения (ГИБДД), и средствами массовой информации. Это подразделение отвечает за формирование положительного образа ведомства, информирование общественности о деятельности МВД, а также за координацию и поддержку общения с прессой и другими СМИ.

Наиболее значимым нормативным регулятором в деятельности, как территориальных подразделений ГИБДД, так и подразделений УОС МВД в сфере общественно-го взаимодействия, представляется приказ МВД России от 26 февраля 2018 г. № 109 «О порядке подготовки и размещения информации о деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», который был принят с целью нормализации процессов подготовки, утверждения и публикации информации о деятельности МВД России в интернете. Этот приказ важен для обеспечения эффективного и организованного взаимодействия подразделений ГИБДД МВД с общественностью через современные информационные каналы.

Приказ играет ключевую роль в структурировании и упорядочении информационного взаимодействия МВД с обществом и СМИ через интернет. Он не только способствует улучшению информационной открытости ведомства, но и повышает эффективность коммуникаций, делая их более понятными, доступными и прозрачными для широкой аудитории.

Приказ МВД России от 26 февраля 2018 г. № 109, безусловно, играет важную роль в организации работы ведомственных сайтов МВД, обеспечивая регламентацию процессов подготовки и размещения информации в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет». Однако, с учетом быстрого развития цифровых коммуника-

ций и изменения медиапотребления, возникает потребность в дополнительной доработке и адаптации нормативной базы для эффективного взаимодействия не только на уровне ведомственных сайтов, но и в социальных сетях, а также при взаимодействии с информационными агентствами [4].

1. Публикация информации в социальных сетях:

- Социальные сети требуют более динамичного и визуально привлекательного контента. Необходимо разработать рекомендации по адаптации информации для различных социальных платформ, учитывая их специфику и аудиторию.

- Важно усилить взаимодействие с пользователями через комментарии, опросы и прямые трансляции, что требует четких рекомендаций по управлению обратной связью и модерации.

2. Взаимодействие с информационными агентствами:

- Необходимо обеспечить оперативное и прозрачное предоставление информации информационным агентствам, включая срочные сообщения и комментарии от официальных лиц МВД.

- Разработка и внедрение механизмов партнерского взаимодействия с СМИ может способствовать более эффективному распространению важной для общества информации.

3. Обновление нормативной базы:

- В свете постоянного развития цифровых технологий и медиа необходимо регулярно обновлять нормативную базу, включая правила публикации информации в новых медиаформатах.

- Важно обеспечить соблюдение требований по защите персональных данных при публикации информации в интернете и социальных сетях.

Для обеспечения актуальности, достоверности и эффективности распространения информации о деятельности МВД в современном медиапространстве требуется не только соблюдение существующих нормативных актов, но и их постоянная адаптация к меняющимся условиям.

Это обуславливает разработку дополнительных актов нормативного регулирования, методических рекомендаций и процедур, особенно в части взаимодействия с социальными сетями и информационными агентствами, а также обеспечение соответствия информационной деятельности современным требованиям защиты информации и персональных данных.

1. Терехина Е.О. Принципы взаимодействия подразделений ОВД со средствами массовой информации // Традиционная и инновационная наука: история, современное состояние, перспективы: сборник статей Национальной (Всероссийской) научно-практической конференции. Уфа, 2022.

2. Кузьменко Н.И. Взаимодействие органов внутренних дел со средствами массовой информации // Проблемы становления гражданского общества: сборник статей VII Международной научной студенческой конференции. Рязань, 2019.

3. Ворошилов В.В. Современная пресс-служба: учебник. М.: КНОРУС, 2021.

4. Об организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях и признании утратившим силу нормативного правового акта МВД России: приказ МВД России от 12 августа 2022 г. № 598.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Корнева Ю.Ю. Кандидат педагогических наук. Старший преподаватель кафедры административной деятельности органов внутренних дел.

Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя.

117997, г. Москва, ул. Академика Волгина, 12.

***Ключевые слова:** взаимодействие, информирование, средства массовой информации, ГИБДД МВД, безопасность дорожного движения.*

Кривушин В.В.

ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ ПРИМЕНЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ СРЕДСТВ ПРИ ПРИНУДИТЕЛЬНОЙ ОСТАНОВКЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ СОТРУДНИКАМИ ГИБДД

В статье рассматриваются вопросы правового применения специальных средств при принудительной остановке транспортных средств (далее – остановка) сотрудниками ГИБДД (далее – сотрудник). Кроме того, анализируются основные нормативные правовые акты, определяющие порядок применения специальных средств при остановке сотрудниками; высказано предложение в части внедрения стационарно-заградительных устройств для остановки с целью снижения количества дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и травматизма при преследовании транспортного средства, водитель которого не выполнил законное требование об остановке.

Нередко в ходе надзора за дорожным движением происходит игнорирование водителями требования сотрудников об остановке. В таких случаях сотрудники, как правило, приступают к преследованию на патрульном автомобиле, оборудованном световыми и звуковыми сигналами. В результате такого преследования могут наступать опасные последствия в виде дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), влекущих причинение вреда здоровью или смерти как самого водителя, так и его пассажиров либо случайных людей, а также причинения материального ущерба. Причины подобного поведения, как правило, следующие: у водителя отсутствуют документы на право управления, водитель не имеет/лишен права управления; управляет с признаками опьянения, в связи с чем скрывается и допускает нарушения ПДД, таких как красный, скоростной режим, не предоставление преимущества пешеходам и автомобилям.

Основными нормативно-правовыми актами при применении мер принудительной остановки являются Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» (далее – ФЗ «О полиции») [1], приказ МВД России от 2 мая 2023 г. № 264 «Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения» (далее – Порядок осуществления надзора) [2].

Принудительная остановка осуществляется на основании отказа водителя от выполнения законных требований сотрудника об остановке согласно п. 9 ч. 1 и п. 9 ч. 2 ст. 21 ФЗ «О полиции». При этом необходимо учитывать ряд ограничений, предусмотренных п. 3 ч. 1 ст. 22 ФЗ «О полиции», выражающихся в недопущении применения

средств принудительной остановки. Один из вариантов принудительной остановки в ходе преследования является применение огнестрельного оружия по основаниям, предусмотренным ст. 23 ФЗ «О полиции». При этом подобный способ остановки ТС является достаточно опасным, так как большая часть преследований происходит на оживлённых участках дорог, в жилых массивах, где большое количество граждан; связи с этим огнестрельное оружие чаще всего не применимо.

В пп. 57, 58 и 59 Порядка осуществления надзора [2] указан алгоритм действий сотрудников при невыполнении водителем требования об остановке, а также применения специальных средств принудительной остановки и запретов.

Пунктом 59 Порядка осуществления надзора [2] предусмотрены средства принудительной остановки транспорта – при наступлении условий и в порядке, предусмотренном ст. 18, 19, 21 и 22 ФЗ «О полиции» [1], в соответствии с инструкциями о применении таких средств. При этом не допускается применение средств принудительной остановки транспорта в порядке, предусмотренном ч. 2 ст. 22 ФЗ «О полиции» [1];

- посредством временного ограничения или запрещения движения на отдельных участках дорог с использованием сигналов регулировщика, технических средств регулирования и организации дорожного движения, при условии обеспечения безопасности иных участников дорожного движения ч. 1 ст. 13 ФЗ «О полиции» [1];

- с применением огнестрельного оружия ст. 18, 19 и 23 ФЗ «О полиции» [1];

- посредством размещения на проезжей части патрульного автомобиля (патрульных автомобилей) с включенными специальными световыми сигналами;

- посредством размещения на проезжей части грузовых автомобилей.

Состоящие на вооружении органов внутренних дел Российской Федерации средства принудительной остановки, такие как «Диана», «Еж» и «Лиана-6000», как показала практика, не всегда гарантируют безопасность участников дорожного движения. Кроме того, не эффективны для грузового транспорта, особенно автомобилей (повышенной проходимости), а также спецтехники (тракторов, колесных бронетранспортеров) имеющих систему централизованного регулирования давления воздуха в шинах.

Еще одним способом осуществления принудительной остановки – это его остановка путем создания на пути следования заграждения специальными устройствами, ограничивающими движение (различные ворота, шлагбаумы, балки с вмонтированными в основания прокалывающими и режущими элементами, тросовые устройства, системы-ловушки и т.д.) [3], что тоже имеет свои достоинства и недостатки.

Помимо средств остановки, применяемых российскими сотрудниками, в силовых ведомствах зарубежных государств существуют средства остановки, которые, по мнению авторского коллектива, неплохо было бы иметь сотрудникам России. К таким средствам относятся «Невод» и электромагнитные «Глушилки». Преимущество таких средств остановки и методов – остановка автомобиля без ущерба здоровью водителя и пассажиров [4].

Кроме того, проанализирован утративший силу 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» [5], в котором также был указан алгоритм действий сотрудников при невыполнении водителем требования об остановке, а также применения специальных средств принудительной остановки и запретов (пп. 95,

96, 97 и 98) в результате чего сделан вывод, что в Порядке осуществления надзора [2] алгоритм действий сотрудников изменен в части нумерации пунктов принудительной остановки.

В настоящее время идеального способа принудительной остановки не существует. Во многих случаях преследования сотрудникам необходимо отталкиваться от возникших обстоятельств, руководствоваться не только законом, но и складывающейся обстановкой. Необходимо проводить оценку между общественно опасным деянием скрывающегося автомобиля (водителя) и последствиями, которые могут возникнуть при использовании средств остановки. В основе прежде всего должна лежать безопасность граждан и самих сотрудников.

На мой взгляд, необходимо продолжить разработки в данном направлении и внедрение их на дорогах общего пользования, например, в местах ранее существовавших стационарных постах ГИБДД (выездах из города), а также принятие их на обеспечение полиции [3].

1. О полиции [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 2 мая 2023 г. № 264. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. Литвинов А.В., Князев К.С., Личман А.В. [и др.] Научный обзор разработок в области средств принудительной остановки транспортных средств // Современные наукоемкие технологии. 2020. № 6-2. С. 304–309.

4. Желтобрюх А.В., Сошин А.А. Применение средств принудительной остановки транспорта в деятельности полиции // Международная научно-практическая конференция – наука, технологии, образование: актуальные вопросы, тенденции и перспективы развития: сборник научных трудов по материалам. 2020. № 34. С. 160–163.

5. 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 [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Кривушин Владимир Владимирович. Преподаватель кафедры деятельности органов внутренних дел в особых условиях.

Омская академия МВД России.

644092, г. Омск, просп. Комарова, 7.

Ключевые слова: принудительная остановка, специальные средства, световые сигналы, звуковые сигналы, правовые основания.

ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ ЛЕГКОВЫМ ТАКСИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ В КОНТЕКСТЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В статье исследуются отдельные аспекты, связанные с перевозкой пассажиров легковым такси. Обозначается тенденция к увеличению количества лиц, пользующихся данными услугами. Анализируется состояние аварийности с участием водителей легковых такси. Выявляются причины дорожно-транспортных происшествий этой категории.

Современный ритм жизни обуславливает необходимость частого перемещения, нередко на большие расстояния. Тот факт, что человек еще утром находился на одном континенте, а вечер проводит на другом уже давно не вызывает удивления. Для жителей мегаполисов становится обыденностью долгая дорога до места работы и обратно. Постепенно тенденция увеличения временных затрат распространяется и на другие населенные пункты. По данным социологического опроса, каждый второй житель России (50 %) тратит на дорогу до места работы от 40 до 60 минут, еще 22 % добираются до работы дольше – более часа, а 13 % жителей страны успевают приехать в интервале от 20 до 40 минут. Лишь 15 % респондентов сообщили, что дорога занимает у них до 20 минут [1].

Растет количество транспорта на дорогах. Вопрос наличия парковочных мест в деловой или исторической части городов становится все более насущным, поскольку количество таких мест, как правило, остается прежним (а иногда и сокращается), уступая ранее завоеванные территории общественным пространствам. В совокупности с другими причинами это приводит к повышению спроса на таксомоторные услуги. По данным ВЦИОМ, по состоянию на июль 2024 г. для поездок внутри города 38 % россиян обычно пользуются такси. 10 % опрошенных прибегают к услугам такси раз в неделю и чаще, 27 % несколько раз в месяц, 36 % – несколько раз в полгода, 18 % – раз в год и реже, и только 8 % – не пользуются вообще [2]. О максимальном спросе на услуги такси говорили еще в 2023 г., когда загруженность водителя в час достигла показателя 3 вызова в час. В 2022 г. это показатель составлял 2,5 поездок, в 2021 – 2,6, в 2020 – 1,7 [3].

Согласно данным Федеральной государственной системы легковых такси «Такси», к концу 2023 г. в России было зарегистрировано 462600 автомобилей, включенных в реестр такси [4]. Важной характерной особенностью этого вида транспорта, с точки зрения пользователей, считается скорость и мобильность, благодаря которой можно добраться до нужной точки даже в большом мегаполисе. Как отмечают С.А. Щербаков и А.А. Гуськов, таксомоторные перевозки отличаются высоким уровнем удобства перевозки пассажира и его багажа, высокой скоростью, возможностью заказа такси на нужное пассажиру время [5]. Однако насколько поездка в такси безопасна?

По данным Госавтоинспекции, в 2023 г. аварийность с участием легкового такси снизилась. Общее количество таких происшествий сократилось на 7,4 % (3079), число погибших – на 12,5 % (112), раненых – на 7,4 % (3854). Обращает на себя внимание и тот факт, что тяжесть последствий в происшествиях с легковым такси почти в два с половиной раза меньше, чем для происшествий с участием легкового транспорта в целом: 2,8 к 7,8. Более того этот показатель в полтора раза ниже, чем в ДТП с участием автобусов [6].

Показатели аварийности с участием легкового такси за последние пять лет выглядят следующим образом (таблица 1) [6; 7; 8; 9]:

Таблица 1

Аварийность с участием легкового такси

	2019	2020	2021	2022	2023
Всего ДТП	3615	3574	3703	3324	3079
Погибло	146	200	149	128	112
Ранено	4752	4637	4661	4162	3854

Наблюдается тенденция снижения не только общего количества таких происшествий, но и уменьшению количества погибших и раненых в них.

В то же время необходимо признать, что большая часть ДТП с участием легкового такси происходит все же по вине водителей этих автомобилей. Так, в 2020 г. вина водителей такси была установлена в 62 % ДТП с их участием, в 2021 г. – в 61,2 %, в 2022 г. – в 62,4 %, в 2023 г. – 60,7 %. Наиболее часто происшествия с участием легкового такси имели место по причинам, приведенным в следующей таблице (таблица 2) [6; 7; 8]:

Таблица 2

Наиболее распространенные нарушения, допущенные водителями легкового такси, ставшие причиной ДТП

	2021		2022		2023	
	всего	% от ДТП	всего	% от ДТП	всего	% от ДТП
Несоблюдение очередности проезда	495	21,8	413	19,9	419	22,4
Неправильный выбор дистанции	422	18,6	456	22	418	22,4
Нарушение правил проезда пешеходного перехода	312	13,8	253	12,6%	245	13,1
Нарушение скоростного режима движения	268	11,8	271	13,1%	217	11,6

Анализ статистических показателей позволяет сделать вывод, о том что, не смотря на снижение количества ДТП по причине несоблюдения очередности проезда и неправильного выбора дистанции в абсолютных цифрах, доля таких нарушений в общем объеме ДТП с участием легковых такси выросла.

Увеличение количества ДТП по вине водителей, управлявших такси в состоянии опьянения не носит системного характера. Рост количества ДТП с их участием наблюдался в 2020 и в 2022 гг., причем в последний из указанных периодов – за счет лиц, находившихся на момент ДТП в состоянии наркотического опьянения [8; 9].

Согласно данных опроса, каждый четвертый пассажир легкового такси отмечает, что водитель ехал «неаккуратно». Объемность представленного понятия не позволяет определить, нарушал ли водитель при движении правила дорожного движения, или просто его манера вождения была резкой, либо движение сопровождалось объездом выбоин, ям и т.д. К тому же пассажир не всегда знает правила дорожного движения в

объеме, касающемся водителей транспортных средств. Однако даже в этом случае 14 % пассажиров (т.е. каждый седьмой пассажир) заявили о том, что во время поездки имело место опасное нарушение ПДД со стороны водителя их такси [2]. Приведенные цифры согласуются с позицией 12 % опрошенных пассажиров, заявивших, что они сомневаются в безопасности поездки [2].

Вопросы безопасности перевозок легковыми такси нередко поднимаются в контексте анализа профессиональной пригодности лиц, осуществляющих такие перевозки. Резонансные случаи управления транспортными средствами лицами, не имеющими права управления (в том числе мигрантами), водителями, не соблюдающими режим труда и отдыха и «кочующими» от одного агрегатора такси к другому обусловил в 2023 г. существенную корректировку законодательства в рассматриваемой сфере. В то же время объективная нехватка квалифицированных водителей, уход самозанятых в «теневой» спектр перевозок могут негативно повлиять на состояние безопасности дорожного движения.

В этой связи возрастает роль профилактических мероприятий. Не смотря на снижение количества ДТП с участием легкового такси в абсолютных цифрах, необходимо уделить внимание нарушениям ПДД, имеющим скрытую тенденцию к росту в качестве фактора ДТП. Кроме того, представляется важным обеспечить контроль за выполнением лицами, осуществляющими деятельность по перевозке пассажиров всех требований, предъявляемых к водителю легкового такси Федеральным законом от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации».

1. Россияне рассказали о потраченном на дорогу до работы времени [Электронный ресурс]. URL: <https://lenta.ru/news/2024/08/30/rossiyane-rasskazali-o-vremeni-doro> (дата обращения: 10.10.2024).

2. Такси в России: восприятие и оценка качества услуг. ВЦИОМ новости [Электронный ресурс]. URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/taksi-v-rossii-vosprijatie-i-ocenka-kachestva-uslug> (дата обращения: 10.10.2024).

3. Проблемы Спрос на услуги такси достиг максимума за пять лет [Электронный ресурс]. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2023/03/21/967417-spros-uslugi-taksi-maksimuma?ysclid=m3bvgjv32s413792014> (дата обращения: 01.09.2024).

4. ФГИС «Такси» [Электронный ресурс]. URL: https://fgis-taxi.online/?utm_source=yandex&utm_medium=cpc&utm_campaign=112496410&utm_term=---autotargeting&yclid=14903042480823074815 (дата обращения: 11.10.2024).

5. Щербаков С.А., Гуськов А.А. Обеспечение безопасности движения при перевозке пассажиров автомобилями-такси // Техника и технология транспорта. 2022. № 4 (27). С. 24.

6. Обзор дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации за 2023 год [Электронный ресурс]. URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/5767457> (дата обращения: 11.10.2024).

7. Обзор дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации за 2022 год [Электронный ресурс]. URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/5055549> (дата обращения: 11.10.2024).

8. Обзор дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации за 2021 год [Электронный ресурс]. URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/3935922> (дата обращения: 11.10.2024).

9. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2020 год [Электронный ресурс]. URL: https://нцбдд.мвд.рф/dop_stranici/%D0%BE%D0%B1%D0%B7%D0%BE%D1%80%D1%8B-2020 (дата обращения: 11.10.2024).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Куркина Наталья Васильевна. Кандидат юридических наук. Доцент кафедры общей юриспруденции факультета юриспруденции и правового регулирования. Российский государственный социальный университет.

Мишина Юлия Вячеславовна. Старший преподаватель кафедры специальных дисциплин.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: перевозка пассажиров, аварийность с участием такси, безопасность такси, безопасность перевозок.

Мишина Ю.В.

РОЛЬ УЧАСТКОВЫХ УПОЛНОМОЧЕННЫХ ПОЛИЦИИ В ПРОТИВОДЕЙСТВИИ ЭКСТРЕМИЗМУ

В статье исследуются особенности реализации участковым уполномоченных полиции полномочий, направленных на противодействие экстремизму. Отмечается, что наиболее эффективным способом противодействия экстремисткой деятельности является ее профилактика. Выделяются факторы, оказывающие влияние на успешность деятельности участковых уполномоченных полиции по профилактике экстремизма.

В современном мире экстремизм является одной из наиболее актуальных угроз для национального суверенитета многих государств, в том числе, Российской Федерации. Усиливающиеся процессы глобализации способствуют трансформации экстремизма появления его новых форм. Развитие информационно-коммуникационных технологий, упрощающее вербовку новых членов экстремистских организации и их финансирование, появление новых каналов криминального сбыта оружия, проявление тенденции к разобщенности социальных групп, ранее мирно сосуществовавших на одной территории, способствует расширению масштаба экстремизма. Возрастающая интенсивность миграционных процессов приводит к перемещению большого количества лиц, в регионы, где уклад жизни кардинально отличается от привычного мигрантам. Как следствие, возникают своеобразные анклав, жители которых, отказываясь принимать традиции государства или отдельного региона, на территории которого они обосновались, пытаются воссоздать кусочки «малой родины», причем нередко в негативном контексте.

По данным Следственного комитета России, иностранные граждане, пребывающие на территории Российской Федерации, за восемь месяцев 2024 г. совершили более 26 тыс. преступлений. При этом число преступлений, совершенных лицами незаконно

находящимися на территории России, выросло практически в три раза: с 2880 до 8059. Также констатирован рост преступлений экстремистской направленности – с 59 в 2023 г. до 73 в 2024 [1].

Как показывает практика, формирование замкнутых анклавов по религиозному или этническому признаку влечет появление в рядах мигрантов представителей радикализма, которые, в свою очередь предпринимают попытки осуществления экстремистской деятельности, навязывая свою «правду». Факты противоправных действий мигрантов вызывают повышенный общественный резонанс. Анализируя взаимосвязь миграционных процессов и экстремизма, С.Д. Гринько отмечает, что «даже общеуголовные преступления представителей диаспор способны усиливать национальную нетерпимость и провоцировать преступления экстремистской направленности и массовые протестные выступления граждан» [2, с. 70].

Сегодня борьба с проявлениями экстремизма ведется в разных направлениях. При этом наиболее эффективным способом противодействия данной деятельности является ее профилактика [3]. Определение факторов, влияющих на появление и развитие различных экстремистских течений, выявление причин и условий данного деструктивного явления позволяет эффективно нейтрализовать асоциальную деятельность на начальной стадии.

Важнейшая роль в превентивной работе по данному направлению принадлежит службе участковых уполномоченных полиции [4]. Такая деятельность не является для них основной. Однако, обладая информацией о специфике обслуживаемого участка, ежедневно контактируя с большим количеством местных жителей, участковый уполномоченный способен не только своевременно получить конкретную корректную информацию о фактах изготовления экстремистских материалов, их распространителях, лицах, публично демонстрирующих символику экстремистских организаций, и т.п., но и своим вниманием к девиантному поведению лиц, «сочувствующих» экстремистам, уберечь их от последующего вовлечения в деструктивную деятельность экстремистских организаций.

Положения ст. 12 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3 «О полиции» предписывают сотрудникам органов внутренних дел принимать меры, по предупреждению, выявлению и пресечению экстремистской деятельности граждан, общественных объединений, религиозных и иных организаций.

Только в 2023 г. за совершение различных правонарушений экстремистской направленности было привлечено к административной ответственности более восьми тысяч человек. Из них 5163 – по ст. 20.3 и 20.3.1 КоАП РФ (за пропаганду либо публичное демонстрирование нацистской или экстремистской атрибутики или символики, возбуждение ненависти или вражды и т.д.) и 415 по ст. 20.29 КоАП РФ (производство и распространение экстремистских материалов) [5].

С целью противодействия экстремистским и террористическим проявлениям при осуществлении профилактических мероприятий общего характера, в соответствии с Инструкцией по исполнению участковым уполномоченным полиции служебных обязанностей на обслуживаемом административном участке, утвержденной приказом МВД России от 29 марта 2019 г. № 205, участковым осуществляется обход административного участка, как одной из самостоятельных форм несения службы.

При этом участковый уполномоченный в рамках деятельности по профилактике экстремизма:

- посещает расположенные на обслуживаемой территории здания, помещения и сооружения, при необходимости обследуя помещения, находящиеся в общедомовой собственности;

- взаимодействует с владельцами объектов недвижимости, расположенных на территории административного участка;

- выясняет и анализирует сведения об иностранных гражданах и лицах без гражданства, постоянно проживающих или временно находящихся на территории России с нарушением правил въезда либо режима пребывания (проживания); о гражданах России, проживающих в жилых помещениях без регистрации; о случаях антиобщественного или противоправного поведения жильцов квартир и домовладений.

Большую роль в профилактике экстремистских проявлений играет разъяснительная работа, особенно в молодежной среде [6]. Природное стремление заполнить духовный вакуум стимулирует молодых людей на поиск нового, неизведанного, и, нередко, запретного. Пополняя ряды неформальных организаций, они нередко ориентируются на внешнюю атрибутику, возможность найти единомышленников и не всегда правильно понимают смысл предлагаемых учений и лозунгов, предпочитая проверить различные идеи лично, получив опыт путем проб и ошибок.

В этой связи участковому уполномоченному полиции необходимо обращать внимание и на те признаки, которые фактически не являются проявлением экстремизма, но могут служить его предвестниками: на лиц в одежде с руническими символами (не относящимися к категории запрещенных), лиц, вступающих в составе группы в словесные перепалки с представителями других национальностей и т.д.

Успешная деятельность участковых уполномоченных полиции в профилактике экстремизма зависит от ряда факторов, в числе которых:

- знание особенностей закрепленного административного участка;
- информированность о качественных характеристиках проживающего на территории населения;
- способность своевременно и правильно устанавливать признаки преступлений и правонарушений, совершенных на национальной, религиозной или политической почве;
- общая эрудированность и знание факторов, влияющих на возникновение и распространение экстремизма.

Экстремизм во всех его проявлениях ведет к нарушению гражданского мира и согласия, основных прав и свобод человека и гражданина, подрывает государственную и общественную безопасность. Принципы борьбы с экстремизмом строятся на упреждающей стратегии превентивных мер. В этой связи сложно переоценить роль службы участковых уполномоченных полиции в борьбе с проявлениями экстремистского характера. Именно в компетенцию участковых уполномоченных входит выявление и устранение причин и условий правонарушений экстремистского характера на вверенных административных участках, выявление лиц, склонных к совершению подобного рода деяний и применения к таким лицам соответствующих, предусмотренных законом мер.

1. СКР: в 2024 году преступность среди нелегальных мигрантов выросла почти втрое [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7197764?ysclid=m37keqeuiv0903267647> (дата обращения: 18.10.2024).

2. Гринько С.Д. Взаимосвязь незаконной миграции и экстремизма // Закон и право. 2020. № 2. С. 70–71.

3. Гедугошев Р.Р., Корсаков Ю.В., Абазова М.В. Основные направления противодействия терроризму и экстремизму в современных условиях // Журнал прикладных исследований. 2021. № 5-2. С. 185–189.

4. Ахтанина Н.А. Правовые механизмы предупреждения сотрудниками органов внутренних дел административных правонарушений экстремистской направленности // Актуальные вопросы развития службы участковых уполномоченных полиции в современных условиях: сборник научных статей по итогам внутриведомственного круглого стола. Нижний Новгород, 2024. С. 8–15.

5. Показатели по отдельным правонарушениям [Электронный ресурс]: судебная статистика Рос. Федерации. URL: <https://sudstat.ru/stats/arb/t/42/s/1?ysclid=m350om7eiy411804327> (дата обращения: 01.09.2024).

6. Машекуашева М.Х. Организация деятельности органов внутренних дел по профилактике экстремизма // Социально-политические науки. 2018. № 3. С. 40–41.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Мишина Юлия Вячеславовна. Старший преподаватель кафедры специальной подготовки.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: профилактика экстремизма, деятельность участковых, противодействие экстремизму.

Ноговицина Е.Н, Андреева А.В.

ФОРМИРОВАНИЕ ЭФФЕКТИВНЫХ МЕХАНИЗМОВ РАЗВИТИЯ ПРАКТИЧЕСКИХ НАВЫКОВ И УМЕНИЙ ПО УПРАВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ В ПРОЦЕССЕ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КАТЕГОРИИ «В»

Дорожное движение – это сложная система взаимодействия таких элементов, как «человек – автомобиль – дорожная среда», в которой свойственные ей противоречия влекут непоправимые последствия от событий, происходящих в результате дорожно-транспортных происшествий. Природа дорожно-транспортного происшествия многофакторна, где при оценке роли отдельных факторов риска, риск аварий связан, в том числе и с человеческой ошибкой в процессе движения. В этой связи не малую роль играют перспективы развития и совершенствования подготовки водителей в системе обеспечения безопасности дорожного движения.

Создание безопасных условий для жизнедеятельности человека, одна из первоочередных задач, стоящих перед государством. В современном мире признано считать, что одну из таких реальных угроз для безопасного развития гражданского общества, представляет дорожное движение, которое с каждым годом становится все более разнообразным, динамичным, сложным и многогранным. Прогресс и рост автомобилизации населения, ее несоответствие существующей дорожно-транспортной инфраструктуре, увеличение мощностей и скоростных качеств автомобилей, общий уровень технических требований к их безопасности, качество подготовки и дисциплины водителей транспортных средств, обусловлены ежегодными показателями состояния аварийности.

Несмотря на предпринимаемые государством меры, состояние аварийности на территории Российской Федерации продолжает показывать нестабильную динамику, так, по итогам 6 месяцев 2024 г. зарегистрировано 56369 дорожно-транспортных происшествий (-0,9 %). В результате погибло – 5967 чел. (+0,4 %), как видим, незначительный рост, но все-таки рост, а это невозполнимые человеческие жизни. Получили ранения – 70469 чел. (-2 %) и опять боль, страдания, инвалидность и т.д. Наибольшее количество ДТП (88,5 %) зарегистрировано из-за нарушений правил дорожного движения совершенных водителями транспортных средств, это – 49912 ДТП (-1 %), погибли 5175 (+0,8 %) и ранены 64263 человека (-2,5 %), тяжесть последствий составила 7,5. По мере увеличения стажа водителей растет значение и тяжести последствий, так, для начинающих водителей (со стажем управления до двух лет) величина данного показателя составила 6,5, а для водителей со стажем свыше 30 лет – 9 [1] .

Как видим, нарушают все, малоопытные и водители со стажем, поэтому надо понимать, что безопасность дорожного движения в первую очередь зависит не от стажа, а от действий водителей транспортных средств, которые садясь за руль автомобиля и выезжая на дорогу, обязаны понимать и знать Правила дорожного движения. Так же обладать уверенными умениями и навыками управления транспортным средством, обеспечивающими в любых дорожных условиях свою и других участников дорожного движения безопасность.

Основой знаний, умений и навыков будущего водителя транспортного средства являются этапы его подготовки – теоретической и практической, где в формировании его профессиональных навыков очень важную роль занимает не только качество обучения, но и личностный подход будущего водителя к этому процессу. Это и определяет актуальность проблемы создания наиболее эффективной системы допуска водителей транспортных средств к участию в дорожном движении.

Общая мировая тенденция заключается в повышении требовательности к лицам, желающим участвовать в дорожном движении в качестве водителя транспортного средства. В разных странах качественной подготовке водителей уделяется значительное внимание, однако подходы к обучению все же различны. В России при обучении и допуске к участию в дорожном движении учитывается вид транспортного средства, возраст и обученность водителя правилам безопасного движения, наличие навыков управления и т.д.

На сегодняшний день в России действует достаточно четкая система правового регулирования подготовки водителей транспортных средств, которую условно можно подразделить на две группы: стратегического [2; 3] и непосредственно правового [4; 5; 6; 7] характера, в которой участвуют субъекты ответственные за реализацию системы подготовки водителей и допуску к управлению транспортными средствами. Нормативно-правовая регламентация рассматриваемой области, начиная с 2013 г., имеет целенаправленное конструктивное развитие повышения требований образовательной подготовки обучающихся вождению транспортным средством, как теоретической, так и практической основ. Программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий в последние годы претерпели заметные улучшения, увеличилось количество часов на получение практических навыков вождения в условиях реальной дорожной обстановки, вне зоны «заученных» учебных маршрутов. С апреля 2021 г. изменился порядок проведения экзамена на право управления транспортными средствами в Госавтоинспекции, на экзамене всего 2 этапа: теоретический и вождение, которое объединило площадку с городом. Пересмотрена степень влияния ошибок на безопасность, например: «если не пристегнул ремень безопасности» или «использовал во время движения телефон», такие действия экзаменуе-

мого считаются грубыми ошибками, являющимися основанием для прекращения проведения экзамена с оценкой «Не сдал». Повысились требования к организации и состоянию учебно-материальной базы автошкол, с 1 апреля 2024 г. учебное заведение должно иметь лицензию на образовательную деятельность и заключение Госавтоинспекции о соответствии учебно-методической базы.

Система подготовки водителей транспортных средств должна соответствовать всем социально-экономическим и технологическим изменениям, происходящим в обществе и государстве. Однако именно в процессе обучения водителей на сегодняшний день скрыто наибольшее количество проблемных вопросов подготовки будущих участников дорожного движения.

Обратимся к статистическим данным, представленным начальником управления надзорной деятельности Госавтоинспекции МВД России Р. Мишуровым радиостанции «Милицейская волна»: «По итогам 2023 г. с первого раза практический экзамен сдали порядка 11 % кандидатов в водители, а теоретический экзамен – порядка 30 %. Число кандидатов в водители, которые не сдали теоретическую часть экзамена в ГАИ с четвертой и более попытки, достигло 7,6 %. Практический экзамен с четвертой или более попытки в 2023 г. не сдали 16 % кандидатов. Поэтому было принято решение увеличить до 6 месяцев срок пересдачи экзаменов после трех попыток до 6 месяцев» [8].

Безусловно, одним из главных аспектов, на который необходимо делать упор при обучении будущих водителей – это умение предвидеть риски дорожного движения, то есть развитие опасной ситуации на дороге, возникающей в процессе движения транспортного средства и требующий дополнительного контроля со стороны водителя. Развитие и закрепление данного навыка возможно, только посредством применения в учебном процессе современных технических средств. Для подготовки к сдаче теоретического экзамена на компьютере желательно использовать учебные компьютерные комплексы тестирования, позволяющие проводить тестирование водителей не со статичной картинкой, схемой и фотографией, а с динамичным материалом – видео, что дает возможность его адаптации в среде, которая в большей степени соответствует действительности.

Следует обратить внимание на особенности работы с «Тематическими задачами» и «Экзаменационными билетами», при решении которых рекомендуется использовать моделирующие макеты, магнитные или интерактивные доски. Решение ситуационных задач в процессе изучения каждой темы позволяет более качественно усвоить теоретический материал и запомнить правила применительно к дорожной ситуации [9].

Положительным аспектом при теоретической подготовке водителей будет являться использование различных интерактивных технологий обучения, например: «Деловая игра». Эффективность методики ее проведения заключается в образности восприятия материала, когда сухой язык официального документа (ПДД) передается в виде воображаемого движения по дорогам ученика за рулем автомобиля с одновременным практическим разбором отдельных положений ПДД. Работа с учебно-наглядными пособиями: плакатами, стендами, макетами, схемами, мультимедийными слайдами, планшетами и т.д. Просмотр и обсуждение учебных видеofilьмов. Для получения кандидатами в водители практических навыков и умений по вождению транспортным средством соответствующей категории, в процессе обучения необходимо использовать профессиональные автотренажеры и симуляторы вождения, воспроизводящие реальную 3D-обстановку на дороге, учебные транспортные средства. Ну и, конечно же, учет психофизических и возрастных особенностей обучающихся, это значит, что методы обучения должны быть ориентированы и на индивидуальные особенности каждого [10].

Таким образом, требования к методам обучения в автошколе продиктованы основами законодательства в сфере дорожного движения, учебным планом, индивидуальными особенностями обучающихся. Индивидуализация – это важнейший аспект образования взрослых. Поскольку процесс их обучения весьма специфичен и строится с учетом вариативности образования, это дает возможность выбрать преподавателю наиболее подходящие методы обучения взрослых учеников.

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 6 месяцев 2024 года: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 36 с.

2. Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р.

3. О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р.

4. О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (в ред. от 8 августа 2024 г.).

5. О допуске к управлению транспортными средствами: постановление Правительства Рос. Федерации от 24 октября 2014 г. № 1097 (в ред. от 16 декабря 2023 г.).

6. Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий: приказ Минпросвещения России от 8 ноября 2021 г. № 808 (в ред. от 26 сентября 2022 г.).

7. Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений: приказ МВД России от 20 февраля 2021 г. № 80 (в ред. от 5 марта 2024 г.).

8. В РФ в 2023 году только 11 % кандидатов сдали экзамен по вождению с первого раза [Электронный ресурс] // Интерфакс.ру. 2024. 28 марта. URL: <https://www.interfax.ru/russia/952949>.

9. Николаева Р.В. Повышение безопасности дорожного движения методами совершенствования системы подготовки водителей транспортных средств // Техника и технология транспорта. 2021. № 4 (23). С. 99.

10. Слышалов И.В. Направления повышения эффективности подготовки водителей транспортных средств // Алтайский юридический вестник. 2021. № 1 (33). С. 63.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Ноговицина Елена Николаевна. Преподаватель кафедры организации деятельности Госавтоинспекции.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Андреева Алина Валерьевна. Старший инспектор отделения планирования и контроля качества учебного процесса и практики учебного отдела.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: аварийность, безопасность, дорожное движение, подготовка водителей, программа обучения, транспортное средство.

Савин А.А.

ШТРАФ КАК ВИД НАКАЗАНИЯ ЗА НАРУШЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ: ОТЛИЧИЯ В УГОЛОВНОМ И АДМИНИСТРАТИВНОМ ПРАВЕ

Актуальность темы статьи обусловлена необходимостью оценки дифференциации штрафа с учетом опасности и потенциального вреда от использования транспорта. Поскольку владельцы и операторы различных видов судов или поездов обязаны обеспечить безопасность жизни и здоровья людей при управлении ими, безопасную эксплуатацию транспорта, важным является сравнительный анализ штрафа, назначаемого как меры административного и уголовного наказания. Важным является анализ соответствующих кодексов, отражающий сходства и отличия наказания в виде штрафа.

В современном мире каждый вид транспорта представляет собой сложный производственный механизм. Безаварийная работа водного, воздушного, железнодорожного, автомобильного и иного вида транспорта обеспечивается сложной совокупностью правовых, эксплуатационных и технических средств. Особая роль принадлежит мерам юридической охраны.

В основном правовое регулирование и охрана безопасности транспортных средств закреплены нормами административного права, регламентированных в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях. На его основе осуществляется деятельность государственных, частных организаций по эксплуатации и организации движения транспорта, надзору и контролю за ним, привлечению виновных к ответственности за нарушение правил, регламентирующих безопасную эксплуатацию транспорта, а также применению профилактических мер.

Противоправные действия правонарушителей при использовании разных видов транспорта могут привести к происшествиям, несущим массовый характер, который может привести к масштабной гибели людей, причинению тяжкого вреда здоровью и особо крупного ущерба. В отношении преступников применяется уголовное законодательство. При этом многие криминальные нарушения транспортных правил являются смежными с административными правонарушениями, схожим является и наказание в виде штрафа за их совершение [2].

В соответствии со ст. 3.5 КоАП РФ административный штраф представляет собой денежное взыскание, выражается в рублях и устанавливается в определенных размерах. В то же время в ст. 46 УК РФ штраф определен как денежное взыскание, назначаемое в пределах, предусмотренных Уголовным кодексом РФ. Его минимальный размер составляет пять тысяч рублей.

Штрафные санкции за нарушения транспортных правил как вид наказания применяется в качестве меры ответственности, с целью предупреждения совершения аналогичных правонарушений в будущем. Например, административные штрафы за нарушения судоводителями правил плавания выступают как вид наказания, который направлен на предупреждение нарушения судоводителями правил плавания и, в последующем, на снижение количества аварийных ситуаций в акватории.

Понятия штрафа в уголовном праве существенно отличается от понятия штрафа в иных отраслях права. Штраф как уголовное наказание назначается в виде основного или дополнительного. Согласно ст. 43 УК РФ он выносится от имени государства за совершение преступлений, в целях предупреждения, восстановления социальной справедливости.

Как вид административного наказания штраф предусмотрен за большинство правонарушений в сфере безопасной работы и эксплуатации транспорта, за которые административная ответственность установлена в главах 11, 12 КоАП РФ. Региональным законодателем такая ответственность регламентирована в областных законах. Как пример, на территории г. Санкт-Петербурга, административная ответственность за правонарушения на транспорте предусмотрена в нормах ст. 43 Закона Санкт-Петербурга об административных правонарушениях в Санкт-Петербурге.

Оформление статей о преступлениях на транспорте носит бланкетный характер. В ходе расследования либо процессуальной проверки, правоприменитель систематически ссылается на правовые акты различных отраслей законодательства. Не является исключением преступление, предусмотренное ст. 263 УК РФ, так как для решения вопроса о наличии его признаков, необходимо устанавливать нарушение конкретных правил безопасности и эксплуатации водного, воздушного, железнодорожного транспорта. Штраф как вид уголовного наказания по ч. 1 ст. 263 УК РФ установлен в пределах от 100 тысяч до 300 тысяч рублей. Его значение может варьироваться по степени тяжести нарушения, его конкретных последствий.

Диспозиция ст. 263 УК РФ «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, и метрополитена» имеет сходство со ст. 11.7 КоАП РФ «Нарушение правил плавания». Статьи отличаются степенью общественной опасности, видами транспорта как их предмета. Минимальный штраф согласно ст. 263 УК РФ составляет 100000 рублей. Такой размер штрафа несоизмерим с применяемыми административными штрафами, варьирующимися от 5000 до 10000 рублей. В другом случае, за нарушения правил обеспечения безопасности пассажиров водного транспорта, предусмотренные ст. 11.10 КоАП РФ, штраф возможен от 300 до 500 рублей, а в случае совершения должностными лицами – в пределах от 500 рублей до одной тысячи рублей.

Максимальные размеры штрафных санкций зависят от уровня общественной опасности нарушений [1, с. 18]. Очевидно, что последствия преступных нарушений на транспорте, где криминализирующим признаком является причинение крупного ущерба или тяжкого вреда здоровью, значительно выше, чем у деяний, предусмотренных главой 11 КоАП РФ.

Штраф предусмотрен за нарушение запрета управлять транспортом в состоянии опьянения и может быть назначен при привлечении к административной или уголовной ответственности, его вид зависит от повторности нарушения [3]. В ряде случаев наличие опьянения у водителя, сопутствующего другим нарушениям транспортных правил, делает невозможным назначения штрафа.

Общей целью применения наказания и в уголовном и административном праве, включая сферу безопасной эксплуатации транспорта, является превенция. Об этом указано в ч. 2 ст. 43 УК РФ и ч. 1 ст. 3.1 КоАП РФ. Несмотря на отсутствие в ст. 3.1 КоАП РФ прямого указания на цель исправления правонарушителя, она, безусловно, присутствует, в связи с чем проведение параллели с уголовным законом вполне уместно. Общим смыслом назначения штрафа является выполнение превентивной функции уголовного и административного наказаний.

Штраф, как уголовное наказание позволяет дифференцировать меры уголовно-правового воздействия на лиц, совершивших преступления [4]. Его строго индивидуальный характер проявляется и при привлечении к административной ответственности.

Назначение штрафа является финальной стадией рассмотрения уголовного дела, вынесения процессуального решения по делу об административном правонарушении. Индивидуализация наказания в виде штрафа происходит с учетом всех обстоятельств, а именно: характера и степени тяжести содеянного, личности виновного, наличия или отсутствия смягчающих и отягчающих обстоятельств, материального положения, иных факторов, оказывающих влияние на выбор вида и размера штрафа.

Наказание в виде административного штрафа является более снисходительной мерой государственного воздействия на субъекта, нежели уголовное наказание. Административный проступок априори является менее вредоносным и общественно опасным для общества, чем преступление. Основным критерием в разграничении штрафных санкций выступает уровень общественной опасности совершенных противоправных действий.

Сравнительный анализ штрафа в уголовном законе и административного штрафа показал, что санкции статей главы 27 УК РФ «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» в сравнении с санкциями деяний главы 11 КоАП РФ «Административные правонарушения на транспорте» значительно отличаются. Это является закономерным следствием разницы их опасности, тяжести их вреда.

1. Антонов С.Н. Категорирование административных правонарушений в области дорожного движения как один из критериев определения оптимального размера административного штрафа // Современная наука. 2020. № 1. С. 15–19.

2. Ахтанина Н.А. Особенности применения штрафных санкций как меры административной ответственности // Становление, развитие и интеграция внесудебного и судебного административного процесса в Российской Федерации: сборник научных статей. М., 2023. С. 19–25.

3. Баранчикова М.В. Уголовная ответственность за нарушения правил дорожного движения, совершенные водителями в состоянии опьянения, и проблемы их квалификации // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2017. № 1 (47). С. 24–28.

4. Кадников Н.Г. К вопросу о штрафе как уголовном наказании и как иной мере уголовно-правового характера // Союз криминалистов и криминологов. 2019. № 1. С. 63.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Савин Александр Анатольевич. Старший оперуполномоченный.
Санкт-Петербургский линейный отдел МВД России на водном транспорте.
198035, г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, 1.

Ключевые слова: штраф, административный штраф, наказание, правонарушение, преступление, транспорт, нарушения правил.

Сафонов Р.А., Шевчук Д.В.

АНАЛИЗ ОПЫТА АВТОМАТИЗАЦИИ РАБОЧЕГО МЕСТА СОТРУДНИКА ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В целях совершенствования деятельности по осуществлению надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения, в статье представлены результаты изучения положительного опыта по использованию в подразделениях Госавтоинспекции автоматизированного рабочего места инспектора дорожно-патрульной службы. Рассматривается возможность автоматизации и повышения эффективности деятельности при исполнении служебных обязанностей сотрудником дорожно-патрульной службы путем внедрения и использования современных аппаратно-программных комплексов.

Одним из основных направлений деятельности полиции является обеспечение безопасности дорожного движения [1]. Для реализации полномочий в области обеспечения безопасности дорожного движения система Госавтоинспекции разделена на профильные подразделения по соответствующим направлениям деятельности. Одним из самых массовых служб Госавтоинспекции остается Дорожно-патрульная служба (далее – ДПС), занимающаяся надзором за соблюдением лицами, принимающими непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения в процессе перемещения людей и грузов в пределах дорог [2]. Цель надзора за соблюдением требований законодательства в области безопасности дорожного движения заключается в предупреждении нарушений Правил дорожного движения [3] (далее – ПДД) и, как следствие, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), включая минимизацию их последствий.

Согласно статистическим данным, по итогам 6 месяцев 2024 г. на территории Российской Федерации наибольшее количество ДТП (88,5 %) совершается из-за нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств [4]. Результатом таких происшествий становится значительный экономический ущерб, обусловленный затратами на лечение пострадавших, а также расходами на восстановление и ремонт дорожно-транспортной инфраструктуры. Кроме того увеличение тяжести последствий при ДТП приводит к значительным демографическим потерям, что снижается уровень производственной и социальной обеспеченности как общества так и государства в целом.

В настоящее время наблюдение за дорожным движением осуществляется как с использованием специальных технических средств, в том числе работающих в автоматическом режиме, так и в процессе визуального наблюдения сотрудником ДПС [2]. Кроме того, зачастую визуальное наблюдение сотрудником ведется с использованием патрульного автомобиля Госавтоинспекции. Одной из целей его применения является оформление процессуальных документов в случае выявления административных правонарушений.

При выявлении значительного количества административных правонарушений конкретным сотрудником ДПС во время несения службы, ему приходится затрачивать достаточно продолжительный период служебного времени для оформления надлежащим образом необходимых процессуальных документов, установленных законодатель-

ством Российской Федерации. Часть информации в указанных документах, при составлении их в отношении одного лица, повторяется и дублируется. Так в соответствии с главами 28 и 29 КоАП [5] при возбуждении и рассмотрении дела об административном правонарушении процессуальные документы должны содержать следующие сведения:

- сведения о лице, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении (фамилия, имя, отчество, адреса места жительства);
- место и время совершения административного правонарушения;
- статья КоАП или закона субъекта РФ, предусматривающая ответственность за данное деяние, а также фабула указанной статьи;
- должность, фамилия и инициалы лица, составившего процессуальный документ;
- сведения о типе, марке, модели, государственном регистрационном знаке транспортного средства;
- сведения о понятых и потерпевших (фамилия, имя, отчество, адреса места жительства);
- сроки и порядок обжалования решения должностного лица.

Временные затраты необходимые на оформление большого объема процессуальных документов при выявлении инспектором ДПС административных правонарушений может приводить к коррупционным проявлениям со стороны лица в отношении которого ведется производство, так называемая попытка «решить вопрос на месте», целью которой может выступать экономия личного времени и возможность избежать более строгого наказания в связи с повторностью нарушения. Кроме того, первостепенной задачей сотрудника ДПС остается надзор за дорожным движением в целях профилактики нарушений со стороны участников дорожного движения, а также предупреждения дорожно-транспортных происшествий и минимизация их последствий.

Нередки случаи, когда сотрудниками ДПС заранее заполняются однотипные данные в бланках специальной продукции. Например сведения о лице составившем административный материал, часть фабулы административного правонарушения или постановления должностного лица, составившего материал. Указанные действия недопустимы с точки зрения законодательства Российской Федерации, однако возникают вследствие загруженности служебного времени сотрудников ДПС и желания сократить временные затраты, требуемые для возбуждения и рассмотрения дела об административном правонарушении.

В целях оптимизации деятельности сотрудников Госавтоинспекции при оформлении процессуальных документов и избежание затягивания сроков на каждом этапе производства по делу об административном правонарушении, а также в условиях существующего на сегодняшний день некомплекта в количестве 152 тысяч человек личного состава сотрудников полиции [6] оптимальным решением является внедрение автоматизированного рабочего места сотрудника (далее – АРМ) как в автомобильном исполнении, на базе патрульных транспортных средств, так и в служебных помещениях стационарных постов или строевых подразделений ДПС.

В соответствии со ст. 13 Федерального закона «О полиции» [1] должностные лица при осуществлении федерального государственного надзора имеют право использовать информационные системы, видео- и аудиотехнику, кино- и фотоаппаратуру, а также другие технические и специальные средства, не причиняющие вреда жизни и здоровью граждан, а также окружающей среде.

Также при осуществлении надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорож-

ного движения [2] сотрудниками ДПС допускается заполнение процессуальных документов с использованием технических средств.

Эффективность применения в деятельности подразделений Госавтоинспекции программно-технических средств во многом определяется совершенством методов ввода информации в АРМ и возможностью использования технических средств обеспечения безопасности дорожного движения. Примером таких технических средств может выступать встроенная в светосигнальную балку интеллектуальная патрульная система.

Кроме того, существующий функционал АРМ имеет возможность интеграции в него интерфейса, позволяющего подключить мобильные программно-технические средства определения подлинности документов с возможностью их автоматической проверки по учетам ФИС ГИБДД-М.

На сегодняшний день в соответствии с указанием МВД России от 5 ноября 2020 г. № 1/12389 «О создании и использовании разделов «ПРОВЕРКА» и «ЖУРНАЛ ПРОВЕРОК» подсистемы ФИС ГИБДД-М» эксплуатация аппаратно-программных комплексов, в том числе АРМ, с предоставлением доступа к данным ФИС ГИБДД-М запрещена. Однако до издания соответствующего указания подразделениями Госавтоинспекции отдельных субъектов Российской Федерации внедрялись и использовались различные образцы АРМ как мобильного так и стационарного типа.

Для изучения положительного опыта применения сотрудниками Госавтоинспекции указанных технических средств рассмотрим функциональные возможности некоторых образцов.

АРМ инспектора ДПС фирма РОСБИ Информ. Представленное АРМ сотрудника ДПС эксплуатировалось с 2010 г. в подразделениях Госавтоинспекции по городу Санкт-Петербург. Комплекс объединяет систему запросов из баз данных Госавтоинспекции с банковским платёжным терминалом, что позволяет формировать административные постановления с последующей возможностью безналичной оплаты штрафа на месте рассмотрения дела об административном правонарушении. Кроме того обеспечивалась оперативность передачи информации об исполнении правонарушителем административного наказания в виде штрафа.

Использование данного образца АРМ сотрудника ДПС расширяло возможности и повышало качество исполнения своих служебных обязанностей сотрудниками ДПС путем сокращения времени на оформление постановления по делу об административном правонарушении. Также способствовало снижению количества нарушений, ответственность за которое предусмотрено ст. 20.25 КоАП [5] и обеспечению антикоррупционной составляющей.

«Мобильный инспектор», разработчик фирма «Сервионика». Представленный АРМ обеспечивал доступ к базам данных Госавтоинспекции в целях проверки участников дорожного движения и транспортных средств по имеющимся учетам. Обеспечивал возможность печатать протоколов и постановлений, а также реализовывал и другие функции при несении службы инспекторами ДПС. Основной эффект позиционируется через автоматизацию оформления ДТП, однако применение типовых элементов дорожной инфраструктуры в АРМ при оформлении схем зачастую нивелирует заявленный эффект.

В процессе эксплуатации подразделениями ДПС Госавтоинспекции города Москвы порядка 3000 комплексов «Мобильный инспектор», были выделены следующие положительные аспекты [7]:

сократилось время оформления постановлений об административном правонарушении в 3 раза,

повысилась эффективность работы экипажей ДПС, а также скорость и точность оформления административных материалов, документов, связанных с нарушениями ПДД, снизились задержки дорожного движения в связи с ДТП.

АРМ «РЕГИОН ДПС», разработчик фирма «Индустрия делового программного обеспечения» (г. Орёл). Представленное АРМ сотрудника ДПС реализовано на базе планшетных компьютеров оперативной системы «Windows» «Андроид», в том числе работает на поставленных в подразделения Госавтоинспекции планшетах Samsung Galaxy Tab 4. Эксплуатировался с 2018 г. в подразделениях Госавтоинспекции 5 регионов России (Республике Башкортостан, Курской, Орловской, Брянской областях, Красноярском крае).

Функционал указанного АРМ обеспечивает передачу по защищенному каналу запроса в специализированные учеты ФИС ГИБДД-М и получение ответа, причем реквизиты запроса пользователь может ввести вручную или выполнить сканирование документов водителя, а также карты водителя. Сотрудник Госавтоинспекции оформляет процессуальные документы (протокол, постановление и др.) на месте нарушения, не отходя от транспортного средства нарушителя в течение 1-2 минут, поскольку сведения о нарушителе и транспортном средстве автоматически заполняются данными, полученными из специализированных учетов ФИС ГИБДД-М, сведения о месте нарушения – из дислокации, а координаты местонахождения экипажа АРМ получает от датчика ГЛОНАСС [8].

Для заполнения сведений о правонарушении используется справочник КоАП, содержащий фабулы соответствующих статей КоАП [5], связанные со статьями пункты ПДД [3], предусмотренные статьей КоАП административные наказания, суммы штрафов и КБК.

Качество вводимых пользователем адресных данных АРМ обеспечивает использованием адресного справочника Федеральной информационной адресной системы ФИАС.

Созданные процессуальные документы печатаются на мобильном термопринтере в требуемом количестве. Шаблоны печатных форм настраиваются под нужды подразделения Госавтоинспекции. После печати, АРМ отправляет данные об оформленных процессуальных документах в федеральную базу данных ФИС ГИБДД-М.



Рисунок 1 – Вариант мобильного термопринтера



Рисунок 2 – вариант распечатанного процессуального документа

В перечень оформляемых АРМ процессуальных документов, кроме протокола об административном правонарушении и постановления по делу об административном правонарушении, включены: протокол отстранения от управления транспортным средством, акт освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, протокол о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, протокол задержания транспортного средства и др. АРМ ведет журнал запросов к специализированным учетам Госавтоинспекции и предоставляет отчеты о работе подразделения.

Комплекс заслужил положительную оценку руководства МВД России в ходе демонстрации в Смоленской, Орловской и Калужской областях.

Кроме того в представленный АРМ имеется возможность интегрировать дополнительный функционал. Например, установка приложения и подключение аппаратно-программного комплекса для считывания данных водительских удостоверений или иных документов в целях предварительной проверки их подлинности. При реализации данных возможностей на практике открывается возможность выявления и раскрытия достаточно латентной группы преступлений. В современных условиях развития науки и техники, в том числе достижений используемых в преступных целях, инспектор ДПС не обладает достаточными познаниями в области криминалистики для определения «на глаз», без использования специальных средств, наличия того или иного вида подделки на документе, передаваемого ему для проверки водителем транспортного средства. При оборудовании патрульных транспортных средств Госавтоинспекции АРМ и специальными техническими средствами контроля подлинности документов, инспектор ДПС будет иметь возможность вынесения предварительного заключения о факте наличия в переданном ему документе признаков подделки.

Таким образом, для реализации всесторонней, полной и плодотворной деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в современных условиях, с учетом имеющегося недобора компетентных сотрудников Полиции, но в то же время ориентированности государства на более эффективное использование транспортной инфраструктуры, в том числе автомобильной, существует потребность интеграции в деятельность подразделений Госавтоинспекции современных технологий, повышающих эффективности их профессиональной деятельности. Объединение интеллектуальных и автоматизированных систем в руках сотрудника ДПС при несении службы на постах и маршрутах патрулирования способны в значительной степени сократить сроки

оформления процессуальных документов в процессе производства по делам об административных правонарушениях, предоставить дополнительный функционал по проверке документов на подлинность, а также более качественно реализовывать функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения.

Опыт применения в подразделениях Госавтоинспекции Российской Федерации АРМ является положительным, кроме того сохраняется тенденция на рост потребности указанных подразделений в оснащении патрульных автомобилей интеллектуальной системой фотовидеофиксации и видеонаблюдения интегрированной с АРМ сотрудника ДПС.

1. О полиции [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 2 мая 2023 г. № 264. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. Правила дорожного движения Российской Федерации [Электронный ресурс], утв. постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. Обзор дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации за 6 месяцев 2024 года / К.С. Баканов, П.В. Ляхов, А.С. Айсанов, М.М. Исаев [и др.]. М.: Научный центр безопасности дорожного движения МВД Рос. Федерации, 2024. 236 с.

5. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (в ред. от 29 октября 2024 г.: с изм. от 12 ноября 2024 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

6. Глава МВД РФ Колокольцев заявил о глобальной нехватке кадров в полиции [Электронный ресурс]. URL: <https://msk1.ru/text/politics/2024/05/14/73575869>.

7. «Мобильный инспектор ГИБДД» – автоматизированные рабочие места для экипажей ДПС [Электронный ресурс]. URL: <https://globalcio.ru/projects/346/>.

8. Автоматизированное рабочее место «РЕГИОН ДПС» [Электронный ресурс]. URL: <https://bsindustry.ru/public/avtomatizirovannoe-rabochee-mesto-region-dps>.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Сафонов Роман Александрович. Начальник отдела научного и технического обеспечения деятельности по надзору за участниками дорожного движения.

Федеральное казенное учреждение «Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации».

121293, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Шевчук Денис Викторович. Научный сотрудник отдела научного и технического обеспечения деятельности по надзору за участниками дорожного движения.

Федеральное казенное учреждение «Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации».

121293, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

***Ключевые слова:** автоматизированное рабочее место, Госавтоинспекция, инспектор дорожно-патрульной службы, надзор за дорожным движением, дорожно-транспортное происшествие, правила дорожного движения, административное правонарушение.*

Сидорова М.В.

О НЕОБХОДИМОСТИ ПОДГОТОВКИ ПЕДАГОГОВ К ОБУЧЕНИЮ ДЕТЕЙ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В современных условиях любая образовательная система стоит перед необходимостью создания целого комплекса гибких организационных форм обучения, предлагающих максимально благоприятные условия для продвижения человека в образовательном пространстве.

Особенно актуально это для системы обучения детей безопасному участию в дорожном движении и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, так как именно в этой области проблема рассогласования образовательных целей и подготовленности субъектов имеет место.

Несмотря на то, что необходимость обучения детей основам безопасного поведения на дорогах и работа по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма не подвергается сомнениям и ведется постоянная работа в этом направлении на всех образовательных уровнях, ситуация с детским дорожно-транспортным травматизмом остается тревожной.

Ежегодно под колесами автотранспорта гибнет до 3,5 тыс. детей, около 30 тыс. становятся инвалидами. Основная причина всех несчастных случаев с детьми на дорогах заключается в несоблюдении требований, правомерного поведения не только субъектами, управляющими транспортным средством, но и подростками. Чаще всего, как показывает практика, нарушения подростками правил в области дорожного движения представляются в виде несоблюдения базовых норм поведения в условиях дорожной уличной сети, например, переход проезжей части вне установленного для перехода места, выход на дорогу из-за стоящего транспортного средства, игра на проезжей части и т.д.

Полагаем, что сложившаяся практика в исследуемой сфере подтверждает тот факт, что у подростков не сформированы компетенции правомерного поведения на дороге, в том числе и экстремальных ситуациях.

Статистические данные о детском травматизме и несчастных случаях на дорогах свидетельствуют о том, что необходимо более углублено работать по проблеме обучения школьников правилам дорожного движения.

Сегодня во многих российских регионах из-за ослабления внимания к проблеме предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма в целом, а также формального отношения многих образовательных учреждений и общественности к проведению различных мероприятий по безопасности дорожного движения, недостаточной проработки вопросов организации образовательного процесса, и как следствие эффективность профилактической работы с детьми в исследуемой сфере недостаточна.

Акцентируя внимание на практическом аспекте проблемы, А.М. Якупов справедливо отмечает, что он «определяется не только необходимостью обучения детей и

взрослых правилам безопасного поведения на дорогах и улицах, но и практической их подготовки к безопасному участию в дорожном процессе» [1].

Низкая эффективность является следствием отсутствия системности в области обучения детей безопасному участию в дорожном движении и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. Работа, которая проводится в данном направлении в системе образования, зачастую не систематична и носит прерывистый характер и представляет собой лишь отдельные разовые мероприятия в образовательных организациях.

Тем не менее достичь результатов можно при организации непрерывного обучения детей безопасному участию в дорожном движении и воспитания у детей потребности безопасного поведения в дорожном движении, строгой дисциплине и высокой культуры поведения на улицах, дорогах и транспорте. Считаем, что для обеспечения безопасности дорожного движения необходим системный подход, охватывающий не только детей, но и педагогов, работа которых будет направлена на безопасное участие детей в современной дорожной сети.

Проблема усугубляется еще и тем, что на сегодняшний день отсутствует достаточно полный объем научных изысканий, касающихся построения учебно-воспитательного процесса в части обучения детей безопасному участию в дорожном движении, недостаточно квалификации педагогов и практики взаимодействия их с представителями органов внутренних дел. В связи с этим можно сделать вывод о наличии ряда противоречий между:

- социально значимой, государственной необходимостью изучения Правил дорожного движения детьми и подростками и отсутствием единых педагогических технологий, направленных на формирование арсенала знаний, умений и навыков безопасного поведения в условиях дорожной сети;
- вариативностью содержательного наполнения образовательного процесса в системе «детский сад – образовательное учреждение»;
- получением и закреплением теоретических знаний Правил дорожного движения детьми и практическим формированием и развитием умений и навыков безопасного поведения у детей в дорожно-транспортном движении;
- необходимостью более качественного обучения детей безопасному участию в дорожном движении и отсутствием высококвалифицированных педагогов, готовых к формированию у детей знаний, умений, навыков к правильному поведению в условиях дорожной сети;
- психолого-физиологическими особенностями детей и неадаптированностью Правил дорожного движения к детскому восприятию.

Эксперты указывают, что сегодня главным фактором резкого ухудшения ситуации с аварийностью на автомобильном транспорте, проявления негативных факторов дорожного движения является человеческий фактор. И если работа над человеческим фактором не будет проведена, то ждать видимого улучшения дорожной ситуации не приходится. В этой связи роль и место образования, и в первую очередь системы подготовки педагогических работников, готовых к реализации школьного образовательного процесса в области обеспечения безопасного дорожного движения, расценивается нами в качестве основного звена в системе общегосударственной политики обеспечения безопасности дорожного движения.

По мнению исследователей, достижение положительных результатов в деле снижения уровня детского дорожно-транспортного травматизма в сфере и средствами образовательных организаций предусматривает реализацию следующих принципиально важных направлений деятельности педагогов [2].

Во-первых, необходимо обеспечить высокий уровень обучения детей и подростков безопасному участию в дорожном движении в общеобразовательных организациях. Данные тематические курсы должны занять подобающее место в учебных планах. Интегрированные обществоведческие курсы уместно насыщать достаточной правовой информацией в области обеспечения безопасности дорожного движения, способной обеспечить системность знаний обучающихся о такой норме права, как Правила дорожного движения.

Именно повышение общего уровня правовых знаний по данной тематике в школах способно создать тот долговременный фундамент, опираясь на который можно реально содействовать развитию правовой культуры участников дорожного движения, что в свою очередь положительно отразится на снижении показателей дорожно-транспортного травматизма.

Во-вторых, сегодняшнее общество нуждается в умных и грамотных организаторах действенной и берегающей жизнь системы государственного обеспечения безопасности в области дорожного движения. Путь к решению этой проблемы обязательно лежит через повышение качества учебно-воспитательного процесса, обеспечив который возможно рассчитывать на воспитание нового поколения общества в духе уважения как к закону вообще, так и к отдельным (в том числе и закону дорог) его составляющим.

Не следует сбрасывать со счетов тот факт, что эффективность системы обучения детей и подростков безопасному участию в дорожном движении напрямую зависит от квалификации педагога в исследуемой сфере, что в свою очередь, обуславливает эффективность профилактики актуальнейшей проблемы – детского дорожно-транспортного травматизма.

Проблема профилактики детского дорожно-транспортного травматизма объединяет представителей многих структур. И порой каждая структура пытается решить эту проблему своими методами. Однако наиболее эффективным представляется метод совместного сотрудничества вышеуказанных структур.

Учитывая, что в основе функционирования системы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма лежат учебно-воспитательные процессы, данную профилактическую систему, по мнению Е.Н. Левшиной, следует рассматривать и воспринимать как особую «воспитательно-образовательную среду» [2].

Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в любом образовательном учреждении – проблема, требующая многоаспектной и всесторонней педагогической деятельности. В ней актуализируются вопросы выбора форм работы с детьми; с родительской общественностью; с общественными организациями и предприятиями, работающими в сфере дорожного движения; с сотрудниками ГИБДД, а также с другими заинтересованными организациями и ведомствами, которые заинтересованы в том, чтобы дети выросли законопослушными водителями и пешеходами, знающими Правила дорожного движения и беспрекословно их выполняющими.

И чем раньше ребенок узнает эти правила, тем больше шансов появится у него сохранить здоровье и жизнь.

Поэтому основными направлениями деятельности образовательных организаций должны быть:

- обеспечение непрерывности педагогического процесса, начиная с дошкольного уровня, где формируются, развиваются, прививаются детям навыки безопасного поведения на улице и дорогах;

- обучение и воспитание учащихся общеобразовательных организаций основам безопасного дорожного движения и продолжение этого процесса в различного рода учреждениях дополнительного образования;

- совершенствование форм и методов профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

- развитие сети новых творческих объединений детей и подростков по изучению правил дорожного движения.

Если рассматривать систему обучения детей безопасному участию в дорожном движении и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма как особую воспитательно-образовательную среду, то основными условиями эффективного функционирования такой среды являются:

1) непрерывность и систематичность в обучении;

2) наличие инновационного образовательного технологического комплекса;

3) организация подготовки высококвалифицированных преподавателей;

4) пропаганда знаний безопасности дорожного движения;

5) регулярное сотрудничество с социально-педагогической средой в организации и проведении мероприятий, направленных на формирование правомерного поведения ребенка в условиях современной дорожной сети, и одновременным формированием законопослушного гражданина.

Учитывая, что обучение безопасному поведению подростков в дорожном движении, должно осуществляться на ранних этапах их образовательной деятельности с формированием необходимых компетенций в области безопасности дорожного движения, то, в обязательном порядке данный процесс должен проводиться педагогом, обладающим арсенал специальных компетенций в сфере безопасности дорожного движения.

Таким образом, одним из важнейших условий системного подхода в обучении подростков безопасному поведению в дорожно-уличной сети приоритетным остается необходимость в подготовке педагогических работников образовательных организаций к осуществлению педагогической работы по предупреждению не только детского дорожно-транспортного травматизма, но и формированию правомерного поведения в области дорожного движения.

1. Якупов А.М. Окружающая среда и индивидуальность ее восприятия участниками дорожного движения //Основы безопасности жизнедеятельности. 2019. № 9. С. 29–33.

2. Левшина Е.Н. Взаимодействие образовательных учреждений и Управления внутренних дел по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма: На примере Ставропольского края: дис. ... канд. пед. наук. Ставрополь, 2005. 179 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Сидорова Маргарита Владимировна. Кандидат педагогических наук, доцент. Доцент кафедры административного права и административной деятельности органов внутренних дел.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

302027, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: *безопасность дорожного движения, Госавтоинспекция, пешеходы, правила дорожного движения, административное правонарушение.*

Смирнов И.А., Андреев П.Г.

ВОПРОСЫ И НАПРАВЛЕНИЯ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В статье рассматривается сущность подготовки водителей транспортных средств. Приводится авторская позиция по поводу расширения объемов изучаемого материала. Обосновывается эффективность и оптимальность введение дополнительной информации в изучаемый материал, для дальнейшего безопасного участия в дорожном движении. На основе текущего материала для изучения формулируются предложения по совершенствованию подходов и практических занятий. В частности, указывается на целесообразность создания аварийных ситуаций непосредственно в период обучения в автошколах.

В Российской Федерации проблема обеспечения безопасности дорожного движения (далее – БДД) становится всё более актуальной. В 2023 г. впервые за последнее десятилетие на территории Российской Федерации произошел рост основных показателей в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП), количество ДТП увеличилось на 4,5 % (132466), число погибших в них на 2,3 % (14504), раненых на 4,3 % (166500) [5].

Одной из главных причин ДТП является человеческий фактор, в частности ошибки и недостатки в подготовке водителей транспортных средств.

Требуется обучение людей не только тактике поведения и управления транспортным средством в заносе и аварийных ситуациях, но и уделить значимый акцент на избежание таких ситуаций. В современное время основные задачи автошкол не заканчиваются в обучение людей знанию прав дорожного движения (далее – ПДД) и управлению транспортным средством в безаварийной обстановке, как это было ранее. Из-за активного развития дорожной инфраструктуры, увеличения автопарка страны, численности водителей и появление новых средств передвижения принимающих участие в дорожном движении растет риск дезориентированности водителя. В связи с этим стоит увеличить количество часов обучения не только в теоретической части, но и практической, ввести в программу обучения виды типичных поведений на объектах дорожной инфраструктуры участников дорожного движения. Актуальность такой программы обучения диктуется дальнейшим прогнозированием своих действий как в роли водителя транспортного средства, так и в роли иных участников дорожного движения при различных не типичных ситуациях создавая единую систему поведения граждан для организации безопасности.

С каждым годом во всем мире автомобильные заводы совершенствуют уже существующий модельный ряд, а помимо этого дополняют его новыми моделями. В настоящее время большинство заводов объединяются в автоконцерны для создания единой платформы для нескольких моделей различных марок, что свидетельствует нам о том, что практически все технические характеристики данных транспортных средств будут идентичны. Из этого можно сделать выводы о том, что при изучении материально-технической части автомобилей различных марок в автошколах облегчается. Но так же существует и проблемный аспект данного обучения – это появление автомобилей на различных двигателях, приводящих их в движение, а также видах топлива. Как показывает практика, большинство людей обучаются навыкам вождения на бензиновых двигателях с различными типами коробок передач. И при пересадке с учебного автомобиля на машины с дизельным, газовым топливом или с электродвигателем не принимают

мер по дополнительному обучению управлению транспортными средствами с иными типами топлива. В последующем это может создать трудности в эксплуатации автомобиля в выборе моторного масла, погодных условий, способах тушений при возгорании и т.д. Изучив такие особенности, граждане смогут обезопасить себя и людей вокруг.

Особое внимание стоит заострить на оказании первой помощи на месте ДТП до приезда скорой медицинской помощи. Всемирная организация здравоохранения неоднократно указывала в своих публикациях, что своевременное оказание первой помощи пострадавшим в ДТП значительно снижает летальные исходы и инвалидность из-за травм, полученных в результате происшествий [8]. Грамотное, а главное квалифицируемое обучение практическим сотрудником скорой медицинской помощи с последующим принятием экзаменов позволило бы адаптировать граждан к инициативе оказывать первую помощь пострадавшим, а так же снизило вероятность нанесения дополнительного вреда раненому, тем самым продлив жизнь человеку. Оказание медицинской помощи в течение первого часа после получения травмы самое эффективное и позволяет минимизировать развитие опасных осложнений. В медицине это называется «Золотым часом» и означает, что если в течение этого времени раненому будет оказана полноценная медицинская помощь, то шансы последнего на выживание увеличиваются до 90 %. Важное значение имеет такой фактор, как время, в отношении серьезно пострадавших [9].

Создание курса о грамотности общения гражданина с сотрудником Госавтоинспекции, полиции и другими органами власти, принимающими участие в организации дорожного движения также важны. Когда граждане будут обучаться своим правам и обязанностям в роли водителей в автошколах, а также дополнительно изучать информацию о регламентации деятельности иных органов власти это позволит сократить количество конфликтных ситуаций и погонь за правонарушителями. В большинстве случаев, когда водителю известны права и обязанности сотрудника Госавтоинспекции при рядовой ситуации проверки документов или составления административного материала об административном правонарушении, вероятность конфликта в таких ситуациях будет сводиться к минимуму [6]. Также анализируя взаимодействие граждан с сотрудниками Госавтоинспекции в межрайонном регистрационном экзаменационном отделе (далее – МРЭО), большинство не знает особенностей своих обязанностей. В рамках экзаменационной деятельности идет практическое полное сопровождение от автошколы и людям эта деятельность становится ясной. Но после получения водительского удостоверения, гражданин предоставлен сам себе и не обладает достаточным багажом знаний для правомерного приобретения транспортного средства, а в последующем регистрации данного транспортного средства в подразделениях МРЭО. Следующий этап это переоборудование автомобиля, установка дополнительных технических изменений, переделывания транспорта под другую категорию, также для граждан предоставляет трудности. Изучив законодательные акты с преподавателями в автошколе, гражданин уже будет подготовлен к приобретению транспортного средства и последующей регистрации, что также окажет влияние на снижение риска покупки угнанных автомобилей, а также снизит время ожидания в приеме документов в связи с подготовленностью граждан.

За последние три года складывается тенденция к снижению количества заявлений, поданных на сайте государственных услуг по проведению экзаменов на право управления ТС и выдачи водительских удостоверений (далее – ВУ). За 2023 г. было подано 3,99 млн таких заявлений, что практически в 2,5 раза ниже, чем в 2019 г. (9,53 млн). Также учитывая тенденцию за 2023 г., количество лиц, получивших право управление транспортным средством составило 1,4 млн, в сравнении 2019 г. (1,3 млн) это по-

казатель вырос на 7,7 % [7]. Вычлняя из общего количества заявлений, число получивших право управление транспортным средством, мы получим 2,6 млн, это количество граждан которые поменяли ВУ в связи с истечением срока их действия. Это объясняется выходом законодательных актов о продление срока действия ВУ в связи с предупреждением коронавирусной инфекции (COVID-19) [1; 4] и антикризисными мерами [2; 3], что по достижении сроков продления создаст массу очередей в экзаменационных отделениях, а также будет провоцировать граждан на совершение административных правонарушений.

Подводя итоги, можно сделать выводы о том, что требуется совершенствовать систему обучения и допуска к управлению транспортными средствами водителей в рамках технических составляющих, оказание первой помощи и знание правовых азов помимо ПДД.

Необходимо продолжить работу над улучшением системы обучения водителей, включая внедрение специализированных модулей в образовательный процесс, которые будут посвящены основным факторам риска (управление автомобилем в нетрезвом состоянии, неправильный выбор скорости, выезд на встречную полосу), сложными дорожными условиями (темнота, плохая видимость) и нестандартным ситуациям (внезапные препятствия, отсоединение колес). Также важно формировать у будущих водителей психологическую установку на нетерпимость к нарушению правил дорожного движения.

Следует разработать и внедрить меры по улучшению процесса восстановления водительских прав после устранения причин их лишения, интегрируя в него реабилитационные мероприятия (дополнительные курсы, диагностика, лечение и т.д.) для тех, кто совершил серьёзные или систематические нарушения ПДД.

1. О признании действительными некоторых документов граждан Российской Федерации: Указ Президента Рос. Федерации от 18 апреля 2020 г. № 275.

2. Об особенностях разрешительной деятельности в Российской Федерации: постановление Правительства Рос. Федерации от 12 марта 2022 г. № 353.

3. О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 12 марта 2022 г. № 353: постановление Правительства Рос. Федерации от 9 апреля 2022 г. № 626.

4. Об определении порядков и сроков замены документов, названных в пункте 1 Указа Президента Российской Федерации от 18 апреля 2020 г. № 275, и выдачи паспорта гражданина Российской Федерации, удостоверяющего личность гражданина Российской Федерации на территории Российской Федерации, гражданам Российской Федерации, названным в пункте 2 Указа Президента Российской Федерации от 18 апреля 2020 г. № 275: приказ МВД России от 9 июня 2020 г. № 410.

5. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2023 год: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024.

6. Кочеткова Н.Д., Павлова Е.В. Глава 16. Административные правонарушения на транспорте и в области дорожного движения // Административное право: учебник. СПб., 2024.

7. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2023 году: информационно-аналитический обзор / К.С. Баканов, П.В. Ляхов, М.М. Исаев [и др.]. М.: Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2024.

8. Спасти ЖИЗНЬ: пакет технической документации по вопросам безопасности дорожного движения. Женева: Всемирная организация здравоохранения, 2017. Лицензия: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

9. URL: <https://www.mchs.gov.ru/deyatelnost/press-centr/novosti/4147904>.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Смирнов Иван Александрович. Научный сотрудник отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения.

Федеральное казенное учреждение «Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации».

121293, г. Москва, ул. Поклонная 17.

Андреев Петр Геннадьевич. Старший преподаватель кафедры организации деятельности Госавтоинспекции.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: транспортное средство, дорожная инфраструктура, автошкола, экзаменация, первая помощь, система обучения.

Трофимов В.Е.

ПРОФИЛАКТИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ ПОСРЕДСТВОМ СОЦИАЛЬНОЙ РЕКЛАМЫ

Представленная научная статья посвящена роли социальной рекламы в подготовке, организации и проведении профилактических мероприятий, направленных на снижение показателей дорожно-транспортных происшествий, а также их последствий. Подчеркивается необходимость использования широкого комплекса мер в обеспечении безопасности дорожного движения.

Обеспечение транспортной безопасности в России, как и во многих развитых странах, является одной из приоритетных задач. Данное обстоятельство связано с целой совокупностью факторов, это и важнейшая часть экономического комплекса, и безопасность пассажирских перевозок. Значительное внимание к указанному вопросу со стороны государства проявилось в разработке Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 гг.

Снижение дорожно-транспортного травматизма в рамках обеспечения безопасности дорожного движения представляет важнейшее направление внутренней государственной политики в России. Это связано с неутешительными статистическими показателями в указанном секторе.

Так, за 5 месяцев 2024 г., в период с января по май, в России совершено 43969 дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), в которых погибли 4702 человека, а получили ранения различной степени тяжести 54966 человек. Анализируя статистические данные, следует обратить внимание, что с начала года 7343 ДТП произошло с участием несовершеннолетних, причем 234 погибли, а также 8101 несовершеннолетний получили травмы.

Представленные показатели статистики свидетельствуют о наличии потребности в поисках новых и совершенствовании действующих способов профилактики ДТП и связанных с ними травматизма. Несомненно, работа в указанном направлении осуществляется систематически, на постоянной основе. При этом в профилактической деятельности задействованы государственные органы и общественные объединения. Сотрудниками Госавтоинспекции при исполнении своих должностных обязанностей проводится как индивидуальная работа с водителями и пешеходами, так и применяются групповые меры профилактики – в детских садах, школах, колледжах, образовательных организациях высшего образования, трудовых коллективах и т.п. В том числе широко используются возможности социальной рекламы, направленной на широкие слои населения, так как в той или иной мере практически любой человек в современном обществе становится участником дорожного движения.

Сама по себе социальная реклама представляет собой вид рекламы, которая не направлена на получение коммерческой выгоды, ставя перед собой общественно полезные цели. Необходимо обратить внимание, что в основном заказчиком такой рекламы выступает государство. Согласно действующему законодательству социальная реклама – информация, распространенная любым способом, в любой форме и с использованием любых средств, адресованная неопределенному кругу лиц и направленная на достижение благотворительных и иных общественно полезных целей, а также обеспечение интересов государства.

Данная форма общения с обществом используется государствами с начала XX в., когда зарождение гражданского общества способствовало развитию коммуникации между вышеуказанными субъектами. Именно тому времени приписывается появление термина «социальная реклама», в США, «Американская гражданская ассоциация» создала первую рекламу такого рода в рамках защиты Ниагарского водопада, а затем данный термин был успешно позаимствован и переведен на другие языки [1, с. 47].

Россия не стала исключением и широко применяет возможности некоммерческой рекламы, в том числе для профилактики дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Для этого подготавливаются видеосюжеты, баннеры, листовки и многое другое, что может подчеркнуть необходимость соблюдения правил дорожного движения и последствия их игнорирования.

При этом используется два основных подхода при создании социальной рекламы, направленной на профилактику ДТП, это призыв к действиям и предупреждение о возможных негативных последствиях. В основу первого закладывается позитивный сюжет, демонстрирующий риск-ориентированную модель поведения, но без выраженного использования шоковых методов. В основе второго лежит принцип разработки социальной рекламы с использованием метода шока [2, с. 107].

Особенность рекламы, относящейся к первой группе, заключается в призыве, который может быть направлен на все общество, всех участников дорожного движения, например соблюдать ПДД РФ, или же на конкретных участников дорожного движения – водителей, например не пользоваться телефоном за рулем.

Ко второй группе относится социальная реклама, в основе которой лежит шоковый посыл, то есть в оформлении используются наиболее ужасающие последствия ДТП, возможны элементы звукового сопровождения, например, резкий звук тормозов, звон разбивающегося стекла, крики пострадавших и многое другое.

Наибольшего эффекта достигают создатели шоковой социальной рекламы, что связано с визуализацией яркого, запоминающегося образа. При этом повсеместное распространение такой рекламы приведет к выработке определенного иммунитета у обще-

ства. В данном случае может существенно снизиться её эффективность, так как граждане начнут воспринимать её как нечто обыденное.

Именно в этой связи чередование различных видов социальной рекламы, шоковой и основанной на призыве, представляется наиболее действенным способом формирования общественного мнения.

Уместно отметить, что эффективность социальной рекламы зависит в том числе от количества содержащейся информации. Лаконичность представленной в рекламе статистики или размещенных на баннерах призывов способствует лучшему усвоению данных объектами воздействия. Зачастую, длинные надписи на внешних элементах социальной рекламы не привлекают должного внимания, могут отвлекать участников дорожного движения, дополнительно создавая угрозу аварийной ситуации.

Особый интерес для пропаганды безопасности дорожного движения представляет возможность привлечения лидеров общественного мнения к созданию социальной рекламы. Спортсмены, актеры, блогеры, политики и другие известные люди, могут оказать положительное влияние на формирование правосознания в гражданском обществе. Выступление указанной категории граждан на радио, по телевидению, обращение к своей аудитории в различных социальных сетях представляет собой самостоятельное направление исследуемой деятельности. Представляется, что действенной мерой может стать личный пример вышеуказанных лидеров. При этом может дополнительно акцентироваться внимание на законопослушном поведении участников дорожного движения [4, с. 25].

Кроме того, наличие значительных показателей дорожно-транспортного травматизма среди несовершеннолетних также не оставлено без должного внимания со стороны субъектов профилактики. В последние годы лидирующие позиции в рейтинге представленного вида рекламы занимает профилактика дорожно-транспортных происшествий и их последствий с участием именно несовершеннолетних [3, с. 8].

Подводя итог, следует отметить, что снижение количество дорожно-транспортных происшествий осуществляется государством на плановой основе и представляет собой сложную систему различных мероприятий, совокупность которых позволяет общими усилиями снижать основные показатели аварийности. Социальная реклама представляет собой элемент вышеуказанной системы, который выполняет свою задачу, совершенствуется под влиянием меняющейся действительности, участвует в формировании гражданского правосознания и доступными ему способами оказывает положительное влияние на обеспечение безопасности дорожного движения.

1. Чевтаева А.В. Развитие социальной рекламы в современном мире // Вестник экспериментального образования. 2021. № 1 (26). С. 44–53.

2. Кузнецова Н.М., Казанова Л.А. Подходы к использованию социальной рекламы по безопасности дорожного движения за рубежом // Научный портал МВД России. 2020. № 2 (50). С. 106–110.

3. Афонин В.В. Роль и значение социальной рекламы в профилактических мероприятиях по пропаганде безопасности дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2017. № 1 (70). С. 6–8.

4. Ахтанина Н.А. Правоприменительные аспекты назначения административного наказания за совершение нескольких правонарушений в области дорожного движения // Актуальные вопросы административно-правовой деятельности органов внутренних дел: сборник статей профессорско-преподавательского состава, курсантов и слушателей. Орел, 2023. С. 22–27.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Трофимов Василий Евгеньевич. Кандидат юридических наук. Старший преподаватель кафедры административной деятельности ОВД.

Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя.

117997, г. Москва, ул. Академика Волгина, 12.

Ключевые слова: профилактика, дорожно-транспортное происшествие, безопасности дорожного движения, несовершеннолетние, аварийность, социальная реклама.

Паньков С.Л., Былинин И.А.

СОВРЕМЕННЫЕ СПОСОБЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПОСРЕДСТВОМ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРОГРАММНЫХ МЕТОДОВ

Обеспечение быстрого и безопасного движения в современных городах требует применения комплекса мероприятий архитектурно-планировочного и организационного характера на основе программных методов. Выбор наиболее эффективных методов организации дорожного движения позволит избежать конфликтных ситуаций на улично-дорожной сети.

К числу архитектурно-планировочных мероприятий относится строительство транспортных пересечений в разных уровнях, пешеходных тоннелей, объездных дорог вокруг городов для отвода транзитных транспортных потоков и т.д.

Организационные мероприятия способствуют упорядочению движения на уже существующей (сложившейся) улично-дорожной сети. К числу таких мероприятий относится введение одностороннего движения, кругового движения на перекрестках, организация пешеходных переходов и пешеходных зон, автомобильных стоянок, остановок общественного транспорта и др.

В то время как реализация мероприятий архитектурно-планировочного характера требует, помимо значительных капиталовложений, довольно большого периода времени, организационные мероприятия способны привести хотя и к временному, но сравнительно быстрому эффекту. В ряде случаев организационные мероприятия выступают в роли единственного средства для решения транспортной проблемы. Речь идет об организации движения в исторически сложившихся кварталах старых городов, которые часто являются памятниками архитектуры и не подлежат реконструкции. Кроме того, развитие улично-дорожной сети нередко связано с ликвидацией зеленых насаждений, что не всегда является целесообразным.

При реализации мероприятий по организации дорожного движения особая роль принадлежит внедрению технических средств: дорожных знаков и дорожной разметки, средств светофорного регулирования, дорожных ограждений и направляющих устройств. При этом светофорное регулирование является одним из основных средств обеспечения безопасности движения на перекрестках. Количество перекрестков, оборудованных светофорами, в крупнейших городах с высоким уровнем автомобилизации непрерывно возрастает и достигает в некоторых случаях соотношения: один светофорный объект на 1,5-2 тыс. жителей города.

Одной из основных причин низкой пропускной способности улично-дорожной сети являются перекрестки с неэффективным уровнем организации дорожного движения. Для решения этой проблемы необходимо провести анализ транспортного потока, выявить участки с наибольшим количеством ДТП по причине несоблюдения очередности проезда, особенно перекрестки, и разработать меры по их улучшению.

Однако необходимо учитывать, что в условиях городской среды максимальная пропускная способность улицы с учетом перекрестков и иных условий не имеет прямой зависимости от расчетной скорости движения на прямом участке, а зависит в том числе от плотности потока, расчетной провозной способности, пропускной способности пересечений [1, с. 223].

На эти показатели влияет и схема организации светофорного регулирования и дорожного движения на пересечениях. При этом нельзя принимать во внимание только среднюю скорость потока на перегонах между перекрестками. Надо учитывать плотность и ламинарность потока автомобилей, при котором маневры перестроения между полосами движения для осуществления поворотов и съездов минимизированы, поскольку именно маневры перестроения приводят к повышению риска дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), допущению нарушений правил дорожного движения (далее – ПДД), снижению скорости потока в целом и, как следствие, снижению пропускной и провозной способности улиц и дорог, возникновению заторов.

Максимальная пропускная способность на улице достигается при средней скорости потока 21 км/ч при сохранении провозной способности. Исходя из этого для снижения риска возникновения ДТП при повышении как пропускной, так и провозной способности улиц и дорог в целом при сохранении обеспечения безопасности пешеходов необходимо помимо мероприятий транспортного планирования предусматривать мероприятия по успокоению трафика, по снижению скоростей взаимодействия участников движения на перекрестках для приведения их к скоростям, при которых обеспечивается максимальная безопасность пешеходов при соблюдении оптимальной скорости движения.

Одним из способов повышения пропускной способности в современных условиях является расширение отдельных участков проезжей части для формирования накопителей перед перекрестками, устройство дополнительных поворотных полос движения, реконструкция перекрестков под условия транспортного потока, а также установка светофоров с адаптивным управлением.

Научно-технический прогресс предполагает применение передовых технологий, оказывающих существенное воздействие на различные области социальной жизни. В контексте снижения конфликтных ситуаций на улично-дорожной сети интерес представляет оптимизация и автоматизация управления транспортными и пешеходными потоками, а именно внедрение интеллектуальных транспортных систем.

Интеллектуально-транспортная система (далее – ИТС) занимает особое место в транспортной политике страны, рассчитанной до 2030 г., которая ставит своей целью перестройку транспортной системы страны, основываясь на долгосрочном экономическом развитии.

Интеллектуальная транспортная система – это совокупность новейшего оборудования, программного обеспечения, современных информационных и коммуникационных технологий, системно интегрированных с транспортной инфраструктурой, транспортными средствами и пользователями, ориентированная на повышение безопасности и эффективности транспортного процесса, комфорта для водителей и пользователей транспорта.

Один из главных компонентов интеллектуальных транспортных систем – это управление транспортным потоком. Управление транспортным потоком – это процесс управления движением на дорогах. ИТС используют различные технологии – датчики, камеры, GPS, радар и др., которые собирают и обрабатывают информацию обо всех движениях в режиме реального времени, а затем производят оптимизированное решение для управления транспортом [2].

Таким образом, основными компонентами при построении архитектуры ИТС на перекрестке являются следующие элементы:

- транспортные и пешеходные светофоры,
- детекторы транспорта,
- контроллер,
- программное обеспечение.

ИТС занимает особое место в транспортной политике страны, рассчитанной до 2030 г., которая ставит своей целью перестройку транспортной системы страны, основываясь на долгосрочном экономическом развитии.

В 2023 г. благодаря национальному проекту «Безопасные качественные дороги» мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем проводились в 57 городских агломерациях и в 51 субъекте страны. На эти цели из федерального бюджета были выделены средства в размере свыше 5 млрд рублей [3].

Впервые в 2023 г. в рамках мероприятий ИТС начали внедрять в семи регионах: Владимирской, Калининградской, Омской, Челябинской, Ярославской и Липецкой областях, а также в Республике Мордовия.

Данные о проездах транспортных средств автоматически передаются в СПО «Паутина». Кроме того, оборудование позволяет определять количество автомобилей, передвигающихся по трассе, а также среднюю скорость потока. Все это позволяет следить за ситуацией на дорожной сети.

Внедрение ИТС позволит консолидировать существующие в каждом регионе подсистемы управления дорожным движением. В результате ожидается значительное повышение уровня безопасности на дорогах. Построение единой архитектуры ИТС — это не локальная цель отдельно взятой агломерации, это задача для Российской Федерации в целом.

Помимо внедрения ИТС представляется возможным рассмотреть предложения по современным организационно-техническим мероприятиям, реализация которых позволит повысить обеспечение безопасности движения и снизить количество конфликтных ситуаций на улично-дорожной сети нашей страны.

В качестве меры по предотвращению проезда перекрестка на запрещающий сигнал светофора возможна установка световой ленты – повторителя сигнала.

Для предотвращения наезда на пешехода организация островков безопасности (см. рис. 1). Ожидаемый эффект: снижение числа ДТП с погибшими на пешеходных переходах на 30 %.

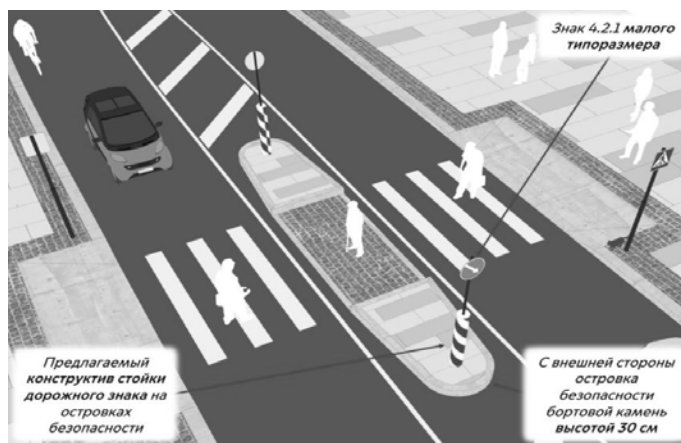


Рис. 1 – Организация островков безопасности

Организация приподнятых пешеходных переходов. Ожидаемый эффект:

- снижение скорости движения из-за перепада высот,
- повышение доступности перехода для маломобильных групп населения,
- снижение общего числа ДТП на пешеходных переходах 50 % (мировой опыт).

В качестве мер по успокоению движения: сужение проезжей части в месте пешеходного перехода, мощение обочины материалом с эффектом вибрации, организация направляющих островков. Ожидаемый эффект:

- уменьшение числа конфликтных точек,
- снижение возможности нарушить правила разметки,
- снижение скорости из-за сужения проезда,
- возможность сократить длину пешеходных переходов,
- снижение числа ДТП с погибшими пешеходами на 10 %.

Интерес представляет предложение по установке знаков предупреждения о необходимости снизить скорость перед пешеходным переходом с учетом зоны безопасного торможения.

С учетом проведенного анализа полевых испытаний экспертного центра

«Движение без опасности» на основании международного опыта, а также требования ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» был разработан прототип двустороннего знака для эксперимента с двумя вариантами цветового оформления (рис. 2).



Рис. 2 – Прототип двустороннего знака для эксперимента с двумя вариантами цветового оформления

Понимание и предсказуемость поведения участников дорожного движения – пешеходов и водителей транспортных средств – является неотъемлемой частью обеспечения безопасности на нерегулируемых пешеходных переходах. Одним из возможных вариантов решения таких проблем является эффективное информационное обеспечение водителей и пешеходов, в частности, установка предупреждающего знака в точке невозврата. Представленная модель оформления нерегулируемого пешеходного перехода повышает эффективность взаимодействия участников дорожного движения и способствует предотвращению ДТП. Данную модель можно отнести к малозатратным и высокоэффективным средствам обеспечения безопасности дорожного движения (рис. 3) [4, с. 34].



Рис. 3 – Установка знака в точке невозврата (технически упрощенное решение)

Установка информационного табло переменной информации Табло переменной информации (далее – ТПИ) предназначено для вывода на него текстовых сообщений для водителей транспортных средств о дорожно-транспортных условиях на дороге, о произошедших ДТП, метеорологической обстановки, проведении дорожных работ. Знак переменной информации (ЗПИ) предназначен для отображения переменных предупреждающих, запрещающих, предписывающих и информационно-указательных знаков по ГОСТ Р 52290-2004 для водителей транспортных средств в целях информирования их о дорожно-транспортных условиях на дороге и о введении определенных запретов, ограничений и предписаний, связанных с интенсивностью транспортных потоков, произошедшими ДТП и метеорологической обстановкой.

Предлагаемое к установке ТПИ представляет собой полноматричную светодиодную монохромную панель белого свечения, позволяющую отображать буквенно-цифровую и графическую информацию. Данная конфигурация табло позволяет избавиться от вышеперечисленных недостатков и помимо типового набора потребительских свойств ТПИ предоставляет: возможность изменения количества отображаемых строк; возможность изменения высоты каждой строки; возможность изменения высоты шрифта в

строке; возможность выбора шрифта отображаемого сообщения; возможность вывода на ТПИ графического изображения; возможность работы с ТПИ по Wi-Fi.

Таким образом, в ТПИ помимо ручной имеется система автоматической регулировки яркости в зависимости от освещенности, а также управление яркостью по таймеру. Для настройки и обслуживания используется заводское специальное программное обеспечение, позволяющее максимально задействовать все имеющиеся функции современного контроллера управления ТПИ. В штатном режиме эксплуатации информация в ТПИ передается диспетчером посредством специального программного обеспечения автоматизированной системы метеорологического обеспечения, что предельно упрощает эксплуатацию устройства.

1. Кошкин К.А., Былинин И.А. Мероприятия по повышению уровня пропускной способности на отдельных участках улично-дорожной сети города Орла // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования: сборник материалов XVIII Международной научно-практической конференции (Орел, 25–26 апреля 2024 г.). Орел: Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 2024. В 2 частях. С. 221–235.

2. О транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г. [Электронный ресурс]: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. Интеллектуальные транспортные системы: итоги 2023 года [Электронный ресурс]. URL: <https://rosavtodor.gov.ru/press-center/news/669891>.

4. Темняков Д.А., Хрусталева Т.А. Современные подходы к организации безопасного взаимодействия участников дорожного движения на нерегулируемом пешеходном переходе // Безопасность дорожного движения. 2024. № 1. С. 31–37.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Паньков Сергей Леонидович. Начальник научно-исследовательского и редакционно-издательского отдела.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Былинин Игорь Александрович. Заместитель начальника научно-исследовательского и редакционно-издательского отдела.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: организация дорожного движения, программный метод, безопасность дорожного движения, правила дорожного движения, дорожная инфраструктура, технические средства организации дорожного движения.

Павлова Е.В.

СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ ОТДЕЛЬНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ КОАП РФ И КОАП ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН

В работе рассматриваются отдельные положения Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях и аналогичных кодифицированных актов Республик Беларусь и Казахстан, через призму проводимой реформы административного законодательства в России. На основе проведенного анализа сформулированы предложения по включению отдельных положений анализируемых нормативных правовых актов в современное российское законодательство.

Для нормальной организации и экзистенции любой отрасли права необходимо существование формально закрепленных в определенных источниках норм, которые будут регулировать ту или иную деятельность в нужной области отношений. Административное право не является исключением и имеет систему источников, которые определяют ее как самостоятельную отрасль. Помимо нормативных актов, регламентирующих основные задачи и принципы отрасли, должен быть источник, который закрепляет ответственность и устанавливает наказание за нарушение административно-правовых норм. В России таким источником выступает кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации. Данный нормативный акт ориентирован на защиту конституционных прав и свобод человека и гражданина, собственности независимо от её форм, условий нормальной жизнедеятельности граждан. Трудно переоценить роль данного закона в охране правопорядка, что находит подтверждение в значительном количестве научных изысканий по данной тематике [1, с. 194–195; 2, с. 61–63; 3, с. 54; 4, с. 18–23; 5, с. 38–40].

Для начала, необходимо сказать, что под правовой защитой КоАП РФ находится довольно широкий круг общественных отношений – права и свободы человека, собственность, общественная безопасность, экономические интересы физических и юридических лиц и т.д.

Также важно, что действие закона распространяется на большую аудиторию, он адресован практически всем гражданам, должностным лицам и организациям, поведение которых основано на соблюдении установленных в КоАП РФ запретов.

КоАП РФ включил в себя общие принципы, основы законодательства об административных правонарушениях, а также составы конкретных правонарушений и ответственность за них. Особенностью закона является то, что он содержит в себе не только материальные, но и процессуальные нормы. Например, процессуальные правила рассмотрения правонарушения, подсудность, порядок исполнения наказания. Кодекс является нормативно-правовым актом на федеральном уровне, что обязывает другие административно-правовые акты на региональном уровне соответствовать принципам КоАПа и не противоречить ему. Кодекс об Административных Правонарушениях Российской Федерации в свою структуру включил пять разделов, тридцать две главы, которые содержат более шестисот статей [6].

Первый раздел – общие положения. Здесь закреплены задачи и принципы законодательства об административных правонарушениях, понятие административного правонарушения и ответственности за него, административное наказание, условия и особенности его назначения.

Второй раздел посвящен особенной части кодекса, а именно конкретным составам административных правонарушений. Данный раздел самый объемный в этом нор-

мативно-правовом акте, он собрал в себя довольно широкий перечень правонарушений в самых разнообразных сферах административного права. Второй раздел состоит из семнадцати глав, которые сгруппированы по принципу родового объекта правонарушения. КоАП РФ регламентирует правонарушения:

- посягающие на права граждан;
- посягающие на здоровье, санитарно-эпидемиологическое благополучие населения и общественную нравственность;
- в области охраны собственности;
- в области охраны окружающей среды и природопользования;
- в промышленности, строительстве и энергетике;
- в сельском хозяйстве, ветеринарии и мелиорации земель;
- на транспорте;
- в области дорожного движения;
- в области связи и информации;
- в области предпринимательской деятельности и деятельности саморегулируемых организаций;
- в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг;
- в области таможенного дела (нарушение таможенных правил);
- посягающие на институты государственной власти;
- в области защиты государственной границы Российской Федерации и обеспечения режима пребывания иностранных граждан или лиц без гражданства на территории Российской Федерации;
- против порядка управления;
- посягающие на общественный порядок и общественную безопасность;
- в области воинского учета;

Проанализировав раздел, можно сказать, что перечень преступлений, совершаемых в сфере административного права огромен. Довольно объемны главы, устанавливающие ответственность за правонарушения в отношении прав граждан, общественной безопасности, собственности и институтов власти.

Третий раздел посвящен субъектам административной юрисдикции. В нем отражены их полномочия по рассмотрению и разрешению дел об административных правонарушениях. Кодекс регламентирует компетенцию судей и комиссий по делам несовершеннолетних и защите их прав, а также федеральных органов исполнительной власти по рассмотрению дел об административных правонарушениях.

Четвертый раздел – само производство. Здесь содержатся общие положения производства по делам об административных правонарушениях (задачи, язык производства, форма рассмотрения дела и т.д.). Также определяются участники производства, их права и обязанности. Отдельная глава данного раздела посвящена предмету доказывания и доказательствам, мерам обеспечения производства, процессам возбуждения, рассмотрения и пересмотра дела.

Заключительный пятый раздел кодекса – исполнение постановлений по делам об административных правонарушениях. Раздел состоит всего из двух глав: общие положения и порядок исполнения отдельных видов административных наказаний.

Таким образом, проанализировав КоАП РФ можно сказать, что это сложно структурированный нормативно-правовой акт, который содержит в себе колоссальный перечень положений, необходимых для нормального функционирования государственного управления, а также отражения посягательств в определенных областях.

Административно-правовые источники представлены не только в России, в Республике Беларусь также есть Кодекс об административных правонарушениях. Особен-

ностью со стороны Беларуси является то, что в отличие от России, здесь КоАП не является единственным источником, помимо него существует еще один нормативно-правовой документ – Процессуально-исполнительный кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях [7].

Из названия документа понятно, что его основная функция – отражение и регламентация общих положений самого процесса административного судопроизводства.

Кодекс включает в себя пять разделов, двадцать три главы в которых описываются задачи кодекса, разъяснение определенных терминов касаясь производства по делам об административных правонарушениях. Также определены задачи и принципы процесса, участники, доказательства, роль суда и должностных лиц, имеющих отношение к административному процессу. Данный кодекс закрепляет обстоятельства, которые исключают возможность участия субъекта в административном процессе. Так же как и в КоАП РФ, в данном законе в отдельном разделе закрепляются положения о рассмотрении дел, обжаловании решений судьи, а также об исполнении постановлений о наложении административного взыскания. Довольно объемный нормативный акт, но он включает в себя лишь процессуальные нормы, что же касается материальных норм, они содержатся в Кодексе Республики Беларусь об административных правонарушениях [8].

В Беларуси одновременно действуют оба кодекса, плюс ко всему активно взаимодействуя между собой, так как в одном нормативном акте определена материальная норма, а в другом – ее процессуальное отражение.

КоАП РБ, равно как и российский кодекс имеет общую и особенную часть. Стоит из четырех разделов, включающие в себя двадцать пять глав.

Первый раздел – стандартно общие положения: задачи, терминология, а также действие кодекса в пространстве и во времени. Данные положения аналогичны с нормами российского административного законодательства.

Второй раздел посвящен административному правонарушению и ответственности. Так как второй раздел относится к общей части, нужно сказать, что положения в нём содержащиеся лишь общие и отражают поверхностные понятия, а не конкретные составы правонарушений. В разделе содержатся главы, касающиеся самого правонарушения (оконченное, покушение, соучастие, рецидив и т.д.), вины (формы, умысел, неосторожность, отсутствие последствий, вина юридического лица), принципы и условия ответственности; определены обстоятельства, наличие которых исключает признание деяния как правонарушения, иными словами – это обстоятельства, исключаящие административную ответственность. По аналогии с Российской Федерацией в Беларуси такие обстоятельства имеют форму: необходимой обороны, крайней необходимости, обоснованного риска, причинения вреда при задержании лица, совершившего преступление или административное правонарушение, а также иные обстоятельства.

Третий раздел – административное взыскание. Здесь рассмотрены понятие, цели и задачи, а также виды взысканий. Помимо этого присутствуют общие правила наложения такого взыскания, обстоятельства смягчающие, либо отягчающие ответственность, плюс сроки административного взыскания. Отдельная глава посвящена основаниям освобождения от административной ответственности.

Третий раздел разделяет в себе общую и особенную часть, глава девятая уже содержит в себе нормы, характеризующие составы конкретных административных правонарушений.

Особенная часть белорусского кодекса, равно как и в России включает в себя совокупность правовых норм, охраняющих общественные отношения в сфере управления

от противоправных посягательств. Здесь регламентированы административные правонарушения:

- против здоровья, чести и достоинства человека, прав и свобод человека и гражданина;
- против собственности;
- в области финансов, рынка ценных бумаг и банковской деятельности;
- в области предпринимательской деятельности;
- против порядка налогообложения;
- против порядка таможенного регулирования (таможенные правонарушения);
- против экологической безопасности, окружающей среды и порядка природопользования;
- против здоровья населения;
- против общественного порядка и общественной нравственности;
- против безопасности движения и эксплуатации транспорта;
- в области охраны историко-культурного наследия;
- против порядка использования топливно-энергетических ресурсов;
- в области архитектурной, градостроительной и строительной деятельности, благоустройства и пользования жилыми помещениями;
- в области связи и информации;
- против порядка управления;
- против правосудия и деятельности органов уголовной и административной юрисдикции;
- против порядка приписки граждан к призывным участкам, призыва на воинскую службу и воинского учета.

Таким образом, анализируя структуру особенной части, можно сделать вывод, что законодательство Беларуси определенные сферы дробит на более узкие, выделяя для них отдельные главы. Это говорит о том, что правонарушения в данной области совершаются, не только часто, но и самыми непохожими друг на друга способами, при разного рода условиях и обстоятельствах, что вынуждает к разной квалификации правонарушения для установления индивидуальной ответственности.

Четвертый раздел устанавливает заключительные положения кодекса об административных правонарушениях.

В итоге анализа можно сказать, что административное законодательство России и Беларуси довольно схоже, как и вся сфера административного права. В структурах кодексов очевидны сходства, но также имеются и отличия, пусть и не значительные. Отличия прослеживаются как в общей, так и в особенной части, но они не значительны. Примером служит тот факт, что в кодексе Республики Беларусь особое внимание уделяется дифференциации правонарушений, выделения отдельных глав. Если в КоАП РФ правонарушения закреплены в одной главе, то в КоАП РБ те же правонарушения могут быть разделены несколькими главами, так как более узкий круг рассмотрения.

Республика Казахстан также не далеко ушла в плане административного законодательства от двух предыдущих стран. Его источник представлен Кодексом Республики Казахстан об административных правонарушениях [9].

Он, аналогично с предыдущими странами, состоит из общей и особенной части. Однако кодекс не предполагает дифференциации на разделы, в отличие от кодексов России и Беларуси, представлен в виде глав, включающих в себя статьи.

Общая часть, как правило, представлена понятиями, общими положениями института административных правонарушений. Отдельная глава посвящена административной ответственности несовершеннолетних.

Особенная часть, как и в уже рассмотренных кодексах содержит нормы с составами конкретных административных правонарушений. Правонарушения, посягающие на личность, права граждан, избирательные права граждан, собственность, общественную безопасность и здоровье населения, общественный порядок и нравственность, установленный порядок режима государственной границы республики Казахстан и порядок пребывания на территории Республики Казахстан, на институт государственной власти. Правонарушения против семьи и несовершеннолетних, в области предпринимательской деятельности, торговли и финансов, налогообложения, промышленности, использования тепловой, электрической энергии, охраны окружающей среды, использования природных ресурсов, защиты и карантина растений, зернового рынка и хранения зерна, хлопковой отрасли, семеноводства и ветеринарного надзора, печати и информации, всеобщей воинской обязанности, воинской службы и обороны. Правонарушения в сфере архитектурно-строительной деятельности, таможенного дела, на транспорте, дорожном хозяйстве и связи. Отдельная глава направлена на установление ответственности за административные коррупционные правонарушения.

Следует отметить, что в трех рассмотренных странах (Россия, Беларусь, Казахстан) источником законодательства об административных правонарушениях выступает кодекс. Отличительной особенностью выступает кодекс Республики Беларусь, так как он представлен в двух изданиях – Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях и процессуально-исполнительный кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях. Структурное положение нормативных актов в разных странах примерно одинаковое, оно построено по аналогии друг к другу. Кодексы представлены общей и особенной частями. Опять же исключение – Республика Казахстан. Если в России и Беларуси кодексы поделены на разделы, которые в свою очередь включают в себя главы и статьи, то в Казахстане кодекс не предполагает дифференциацию на разделы, он представлен главами и статьями. Что касается содержания общей части – аналогичный состав, то же самое можно сказать об особенной части, за исключением некоторых положений, касающихся более узкого дробления в той или иной сфере.

Анализ санкций, установленных в кодексах исследуемых стран

В Российской Федерации КоАП включает в себя отдельную главу, где раскрываются все возможные положения, касающиеся административного наказания. Ст. 3.2 КоАП РФ устанавливает перечень существующих на данный момент санкций [6].

Они могут быть основными и дополнительными. Перечень возможных наказаний, применяемых к лицам, совершившим административное правонарушение, выглядит следующим образом: предупреждение; административный штраф; конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения; лишение специального права, предоставленного физическому лицу; административный арест; административное выдворение за пределы Российской Федерации иностранного гражданина или лица без гражданства; дисквалификация; административное приостановление деятельности; обязательные работы; административный запрет на посещение мест проведения официальных спортивных соревнований в дни их проведения. Несмотря на то, что возраст наступления административной ответственности установлен с шестнадцати лет, определенные меры наказания можно применять только к совершеннолетним лицам. Например, административный арест, как мера государственного принуждения, нельзя применять к лицам, не достигшим восемнадцатилетнего возраста.

Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях в ст. 6.2 также устанавливает перечень административных взысканий, которые применяются к правонарушителям. Таковыми являются: предупреждение; штраф; ис-

правительные работы; административный арест; лишение специального права; лишение права заниматься определенной деятельностью; конфискация; депортация; взыскание стоимости и административный запрет на посещение физкультурно-спортивных сооружений [8].

Первая особенность, с которой можно столкнуться при анализе такого вида наказания, как штраф, в двух разных кодексах, это исключение его применения. В России установлено, что штраф не применяется к сержантам, старшинам, солдатам и матросам, которые проходят военную службу по призыву, также к курсантам военных учебных учреждений до заключения с ними контракта о прохождении службы. В кодексе Беларуси список шире. Штраф не назначается в следующих случаях:

- к физическому лицу, если в статье, устанавливающей ответственность за его правонарушение, предусмотрены такие виды наказания, как административный арест, лишение специального права, лишение права заниматься определенной деятельностью, а также конфискация.

- не применяется данный вид наказания в отношении индивидуального предпринимателя, когда совершенное им правонарушение связано непосредственно с осуществляемой им предпринимательской деятельностью.

- нельзя установить штраф, как меру ответственности, если рецидив совершенного правонарушения влечет наступление уголовной ответственности, а также при других обстоятельствах, указанных в ч. 7 ст. 6.5 КоАП РБ.

Также в Беларуси имеются исправительные работы, в России же такая санкция получила название – обязательные работы. Не смотря на то, что семантика слов немного отличается, их смысл довольно схож, даже в плане исключения данного наказания.

Важной отличительной особенностью является тот факт, что, несмотря на то, что возраст наступления административной ответственности в обеих странах наступает с шестнадцати лет, законодатель Республики Беларусь в ч. 2 ст. 4.3 КоАП РБ устанавливает возможность применения административного наказания к лицам не достигшим шестнадцати лет, но достигшим четырнадцати в определенных случаях. Например, за насильственные действия или причинение телесного повреждения умышленно, за жестокое обращение к животным или мелкое хулиганство, и др. В России же такое положение не предусмотрено.

Что же касается применения административного ареста, в сравнении с Россией также имеются отличия. Если в КоАП РФ ограничение применения ареста касается только несовершеннолетних, то в КоАП РБ дело обстоит иначе, перечень исключений довольно шире. Арест не может быть применен к беременным женщинам; инвалидам первой и второй группы; людям, которые имеют на иждивении несовершеннолетних детей, детей-инвалидов; к мужчинам и женщинам, имеющим на иждивении инвалидов первой группы; к лицам, которые осуществляют уход за престарелыми людьми и т.д.

Таким образом, можно сказать, что институт административных санкций в двух странах имеет как сходства, так и отличия. В Республике Беларусь большое внимание уделяется параметру исключения и освобождения от того или иного вида наказания, что особо не прослеживается в России, где перечень лиц, избегающих определенное наказание снижен к минимуму.

В КоАП Республики Казахстан перечень санкций особо не отличается от двух предыдущих стран, правда появляется новый вид наказания, который не прослеживается ни в КоАП РФ, ни в КоАП РБ – принудительный снос незаконно возводимого или возведенного строения [9].

Довольно интересно, что такой вид наказания, как штраф в Казахстане совершенно не имеет исключений в плане лиц, к которым можно его применить. То есть кодекс не закрепляет положения о том, что данная мера в отношении какого-либо лица может быть исключена, как, например, в России и Беларуси. А вот положения исключения применения административного ареста имеют некоторые отличия. Согласно ст. 50 КоАП РК административный арест не применяется в отношении беременных женщин, а также женщин, имеющих детей в возрасте до четырнадцати лет. Наказание не применяется к лицам, не достигшим восемнадцатилетнего возраста, инвалидам первой и второй группы; к мужчинам свыше шестидесяти трех лет и женщинам, свыше пятидесяти восьми лет; мужчинам, которые в одиночку воспитывают детей в возрасте до четырнадцати лет.

Возраст административной ответственности в Казахстане по аналогии с Россией наступает с шестнадцати лет.

Также законодатель Республики Казахстан предусматривает меры административно-правового воздействия. Такие меры применяются к лицу, которое совершило административное правонарушение, в целях профилактики предупреждения совершения этим лицом новых противоправных деяний. Меры административно-правового воздействия применяются в виде проверки знаний правил дорожного движения, либо в установлении особых требований к поведению правонарушителя, а также проверке знаний правил безопасного обращения с гражданским и служебным оружием.

Подводя итог данного исследования, необходимо отметить, что административная ответственность в рассматриваемых странах наступает с шестнадцати лет, но Республика Беларусь, как исключение, при определенных обстоятельствах снижает её до четырнадцати лет, что не прослеживается в России и Казахстане. В плане перечня санкций все исследуемые страны вполне схожи, правда КоАП РК имеет отличительный от двух других кодексов вид наказания. Условия применения или же исключения наказания в России, Беларуси и Казахстане имеют как сходства, так и отличия. В какой-то стране большее внимание уделяется категориям, по которым применение определенного вида санкций невозможно, а в другой, наоборот, не предусмотрены никакие исключения, и наказание применяется к абсолютному большинству правонарушителей.

1. Шергин А.П. Проекты нового КоАП РФ и процессуального кодекса об административных правонарушениях: работа над ошибками // Публичная администрация в Российской Федерации: проблемы становления современной системе административных и административно-процессуальных отношений: сборник статей. М., 2022. С. 194–202.

2. Толкачева Н.С. Сравнение действующего КоАП РФ с проектом нового КоАП в сфере защиты интеллектуальных прав // Административное право и процесс. 2024. № 5. С. 61–63.

3. Зиборов О.В., Павлова Е.В. Сравнительно-правовая характеристика составов административных правонарушений в области дорожного движения КоАП РФ и проекта КоАП РФ // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2022. № 1 (90). С. 52–58.

4. Шайкин Ю.А. Взаимосвязь КоАП РФ, АПК РФ и КАС РФ при производстве по делам об административных правонарушениях // Судья. 2021. № 9 (129). С. 18–23.

5. Закопырин В.Н., Павлова Л.В. Концептуальные положения двухуровневой административной ответственности в проекте нового КоАП РФ: быть или не быть? // Административное право и процесс. 2020. № 10. С. 38–40.

6. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (в ред. от 02.08.2019). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

7. Процессуально-исполнительный кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: от 20 декабря 2006 г. № 194-З. Доступ из справ.-правовой системы «Союзправоинформ».

8. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: от 21 апреля 2003 г. № 194-З. Доступ из справ.-правовой системы «Союзправоинформ».

9. Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: от 5 июля 2014 г. № 235-V ЗРК. Доступ из справ.-правовой системы «Союзправоинформ».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Павлова Евгения Васильевна. Заместитель начальника кафедры административного права и административной деятельности органов внутренних дел.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

302027, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: КоАП РФ, административное право, административное наказание, сравнительный анализ.

Подкопаев А.В., Бычкова К.А., Шевцова А.Г., Гвоздевский И.Н.

АВТОМАТИЗАЦИЯ ПРОЦЕССА АНАЛИТИКИ ДАННЫХ О ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМ ПРОИСШЕСТВИИ С ПРИМЕНЕНИЕМ СИСТЕМ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА

В данной статье рассматриваются недостатки системы структуризации информации показателей состояния безопасности дорожного движения на сайте Госавтоинспекции, а также возможные методы упрощения этой структуры для более простого доступа к данным со стороны пользователей. В качестве одного из таких методов рассматривается получение статистики путем ее подсчета с использованием теории вероятности.

Для того чтобы иметь возможность устранить какую-либо проблему, необходимо знать ее масштабы и охват, подобный принцип привел к появлению статистики дорожно-транспортных происшествий [1]. Для повышения уровня безопасности дорожного движения в России, к примеру, можно было бы обратить внимание на опыт Германии, адаптируя его у нас с учетом местных особенностей [2]. Также можно было бы обратить внимание на шведскую программу «Vision Zero», нацеленную на полное исключение смертей и серьезных травм на дорогах, которая может быть частично применена к российским условиям через внедрение строгих стандартов инфраструктуры и усиление контроля соблюдения ПДД [3]. Имея информацию о количестве аварий в определенных условиях, можно сделать вывод о причинах, которые к ним привели и в результате постараться устранить их, но чтобы знать конкретные слабые стороны инфраструктуры, нужен комплексный анализ. В противном случае итогом может стать непредвиденный перерасход ресурсов без види-

мого результата. В наше время активного развития информационных технологий обязательно должна быть возможность получения информации, позволяющей подобный анализ провести, чтобы любой желающий мог с ней ознакомиться, и такая возможность на данный момент есть. Официальный сайт Госавтоинспекции имеет несколько разделов, предоставляющих пользователям доступ к статистике дорожно-транспортных происшествий. Информационные агентства, а также свободные исследователи пользуются данным сайтом для получения точной информации о конкретном регионе, однако этот процесс может быть затруднен из-за достаточно сложной и запутанной структуры разделов дорожно-транспортной статистики. Подобное ограничение негативно влияет как на людей, которым необходимо ежедневно работать с данным сайтом, усложняя использование и увеличивая количество потраченного на поиск информации времени, так и потенциальным новым пользователям, отталкивая их перегруженной структурой. Также возникают ограничения относительно доступных для исследования данных, так как часть разделов является труднодоступной и неинформативной. Исследование в данной статье направлено на более детальное изучение доступной для ознакомления структуры сайта Госавтоинспекции, выявление в этой структуре недостатков, а также возможные варианты изменения, которые позволят сделать доступ к информации более прямолинейным.

Для примера рассмотрим первый крупный подраздел под названием «Дорожно-транспортные происшествия». Он состоит из пяти групп, делящих происшествия по дню недели, по времени суток, по типу пострадавших участников, по типу транспортного средства, а также имеется отдельная группа для ДТП с водителями в состоянии алкогольного опьянения. Это одна из самых распространенных на данный момент проблем [4]. Эта группа также имеет подкатегорию для ДТП с водителями в состоянии наркотического опьянения. Данный раздел структурирован достаточно хорошо, чтобы быть репрезентативным, однако группа ДТП, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения, логичнее смотрелась бы во втором разделе под названием «ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств». Сама структура второго раздела имеет группу «По типу транспортного средства», каждый из элементов в которой имеет подгруппу «Водители находились в состоянии опьянения», что создает ситуацию, в которой многократно повторяется идентичная опция, находящаяся в различных элементах. Подобный принцип структуризации вызван невозможностью одновременного выбора более одного фильтра данных для отображения. Пользователи, интересующиеся не одним, а несколькими показателями, сталкиваются с ограничениями. Из-за такого подхода пропадает вариант задания сложных запросов сразу по нескольким параметрам, вроде одновременно просмотра количества ДТП в конкретный день недели и в конкретный временной промежуток [5]. Это ограничивает возможности анализа и делает выборку данных сложной и неудобной, а также запутывает саму структуру, вынуждая создавать дополнительные подразделы в каждой группе для предоставления доступа к необходимой информации. Статистика ДТП представляет собой обширный массив данных, который был бы полезен для моделирования вероятностей аварий и оценки факторов риска [6]. Однако на данный момент сайт не предоставляет инструментов для такого анализа. Отсутствие визуализации, моделей корреляции и статистических показателей сильно снижает информативность доступных данных.

В качестве возможного решения проблемы можно применять методы анализа и моделирования ДТП на основе статистики вероятности, что может быть реализовано на уровне работы с данными на сайте Госавтоинспекции. Подходы теории вероятностей позволят рассчитать вероятность ДТП с учётом нескольких факторов одновременно, упростит доступ к информации для пользователей, планирующих проводить аналитику данных. Комбинирование информации по нескольким фильтрам позволит учитывать

одновременно несколько факторов, что улучшит качество анализа и повысит информативность получаемых результатов. Полученные данные можно было бы также использовать для более качественного просвещения населения в области безопасности дорожного движения в России, так как на данный момент остаются такие проблемы как недостаточный охват целевой аудитории, отсутствие современных интерактивных форматов и слабая интеграция образовательных программ с региональными особенностями дорожного движения [7].

С учетом представленных сложных поисковых запросов существует необходимость в разработке специализированного программного обеспечения, которое будет содержать возможность получения параметров статистики, основываясь на имеющейся информации в базе данных, позволяя получать значения по нескольким фильтрам поиска. Внедрение вероятностного подхода в анализ данных о ДТП на сайте Госавтоинспекции имеет потенциал для значительного улучшения структуризации и доступности данных. Это повысит качество статистики, облегчит доступ к необходимой информации и позволит применять комплексный анализ для более точных прогнозов. На данный момент, несмотря на высокий потенциал таких технологий, как системы автоматического распознавания нарушений, интеллектуальные светофоры и предиктивный анализ ДТП, их внедрение в России осложнено недостаточной цифровизацией инфраструктуры, что можно было бы также решить, зная слабые места, требующие скорейшего внедрения цифровых систем [8]. В результате такой подход поможет сделать дороги безопаснее, предоставив общественности и специалистам доступ к качественному и структурированному анализу. Такое улучшение не только поможет эффективнее управлять данными, но и сделает их доступными для более широкой аудитории.

1. Новиков А.Н., Шевцова А.Г. Безопасное и эффективное управление транспортными потоками в городской транспортной системе. М.: Академия, 2022. 205 с.

2. Новописный И.А., Шевцова А.Г., Макагонов А.Е. Сравнительный анализ программ безопасности дорожного движения германии и Российской Федерации // Техника и технологии строительства. 2015. № 4 (4). С. 11–17.

3. Зейналов Ф.Н. О применимости шведской программы повышения безопасности дорожного движения «Vision zero» к Российской действительности // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2020. № 1 (82). С. 92–98.

4. Зейналов Ф.Н., Былинин И.А. Современные проблемы безопасности дорожного движения, пути их решения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2019. № 1 (2). С. 195–200.

5. Подкопаев А.В., Гвоздевский И.Н., Новиков А.Н., Шевцова А.Г. Разработка информационно-статистической системы для оценки показателей аварийности // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования: сборник материалов XVIII Международной научно-практической конференции (Орёл, 25–26 апреля 2024 г.). В 2 частях. Орёл: Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 2024. С. 115–119.

6. Зейналов Ф.Н. Автоматизированная информационная система «ЭРА-ГЛОНАСС» в деятельности дежурных отделений (групп) подразделений ДПС и дежурных частей территориальных органов внутренних дел // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2019. № 2 (79). С. 135–137.

7. Афонин В.В. Актуальные вопросы функционирования системы пропаганды безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2024. № 2(99). С. 52–60.

8. Афонин В.В. Проблемы и перспективы внедрения интеллектуальных систем в сферу обеспечения безопасности дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2023. № 1 (94). С. 40–49.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Подкопаев Антон Валерьевич. Аспирант.

Бычкова Кристина Александровна. Студент.

Шевцова Анастасия Геннадиевна. Доктор технических наук, профессор.

Гвоздевский Игорь Николаевич. Кандидат технических наук, доцент.

Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова.
308012, г. Белгород, ул. Костюкова, 46.

Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия, статистика, теория вероятности, база данных, структуризация.

Покотиленко Н.А.

ФОРМИРОВАНИЕ ПСИХОЛОГИЧЕСКОЙ ГОТОВНОСТИ К УПРАВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ

В данной статье анализируются структура и содержание психологической готовности личности в контексте анализа управления транспортными средствами в экстремальных условиях. Исследованы внешние и внутренние факторы, влияющие на ее развитие, устойчивость проявления. Эта работа требует значительных умственных и физических усилий, часто связана с неожиданными обстоятельствами и несет в себе высокий риск. Определены ключевые аспекты профессионального и личностного развития водителей, специфические качества и навыки, обусловленные для деятельности в особых и экстремальных условиях.

В современном мире безопасность на дорогах стала одним из главных приоритетов, однако аварии продолжают происходить, особенно в ситуациях, требующих мгновенной реакции и принятия решений. Вот почему формирование психологической готовности к таким экстремальным условиям стало крайне важным. Эффективное управление транспортными средствами в экстремальных условиях требует высокого уровня психологической готовности. Это включает в себя готовность быстро и точно оценивать сложные ситуации, принимать взвешенные решения и эффективно реагировать на изменяющиеся условия, часто сопряженные с неожиданными ситуациями и представляющие высокую степень риска. Для решения указанных целей требуются значительные интеллектуальные и эмоциональные ресурсы.

На современном этапе учеными выделяется два основных подхода к пониманию психологической готовности к действиям в экстремальных условиях: функциональный и личностный [1].

Функциональный подход предусматривает, что для успешной деятельности в экстремальных условиях должны функционировать необходимые психологические процессы.

Личностный подход в свою очередь основан на развитии психических процессов, состояний и качеств личности, важных для эффективной работы.

Психологическая готовность к действиям в экстремальных условиях основана на способности адекватно реагировать на сложившиеся обстоятельства. На психологическую готовность личности влияют различные внутренние и внешние факторы: содержание и сложность задач, новизна и характер деятельности, окружающая среда, поведение других участников, мотивация, стремление достичь определённых целей, оценка вероятности успеха, самооценка уровня подготовки, предыдущее психоэмоциональное состояние, здоровье и физическое самочувствие, опыт преодоления трудностей, умение управлять своим состоянием и настраиваться на предстоящие задачи [2; 4].

Безопасность на дорогах сегодня зависит не только от технических характеристик автомобилей и соблюдения правил дорожного движения, но и от психологической готовности водителя, которая включает в себя быстрые реакции, способность сохранять спокойствие под давлением и принимать взвешенные решения.

Психологическая готовность отражает в себе интеллектуальные, мотивационные и волевые аспекты личности под влиянием внешних факторов. Существуют два основных состояния готовности к действиям в экстремальных условиях: временное, которое меняется в зависимости от текущих обстоятельств и устойчивое, которое сформировано заранее и служит фундаментом для успешной деятельности [5].

Структуру психологической готовности составляют такие аспекты, как:

- четкое понимание и осознание своих действий, обязательств и задач, и наличие ответственности за их выполнение;
- ясное представление конечной цели, которой необходимо достичь, чтобы удовлетворить свои потребности или выполнить поставленные задачи;
- умение анализировать и оценивать сложившиеся условия, с возможностью обращения к прошлому опыту, связанному с аналогичными задачами;
- выбор наиболее подходящих методов на основе предыдущего опыта и оценки текущих условий;
- умение спрогнозировать и оценить свое интеллектуальное, эмоциональное, волевое поведение и возможности, чтобы достичь необходимого результата [3];
- приведение в действие всех своих ресурсов, которые помогут в решении сложившихся ситуаций и задач;
- применение таких профессиональных качеств личности, опыта, знаний, навыков и умений, которые необходимы для успешной деятельности в разнообразных, и в том числе экстремальных ситуациях.

Психологическая готовность к действиям в экстремальных ситуациях – это активная внутренняя позиция, которая, учитывая сложившуюся обстановку, проявляет личностные качества, накопленный опыт, способности, установки для гибкого реагирования на изменяющиеся условия.

Для формирования психологической готовности к управлению транспортными средствами в экстремальных условиях требуются тренировки, которые развивают скорость мышления, учат применять прошлый опыт для успешных действий в условиях

недостатка информации, формируют способность переключаться между установками и предсказывать последствия.

В течение жизни у любого человека формируется определенный уровень готовности к действиям в различных ситуациях и в зависимости от меняющейся обстановки, новых трудностей и препятствий, применяется та или иная форма уже накопленного опыта [6; 7; 8].

Для точного и безопасного управления транспортными средствами выделяют четыре профессионально значимых, устойчивых индивидуальных качества личности:

- свойства нервной системы – сила и подвижность нервных процессов, которые влияют на скорость и точность обработки информации в процессе деятельности;
- характеристики внимания – способность уделять внимание нескольким вещам одновременно (распределение), быстро и легко переключаться между задачами (переключение) и фокусироваться на одном объекте (концентрация);
- качество сенсомоторной координации – способность человека точно контролировать и выполнять задачи, требующие координации зрения и рук;
- высокая эмоциональная устойчивость – способность сохранять самообладание и спокойствие в стрессовых ситуациях, что помогает избежать чрезмерной эмоциональной реакции на давление или проблемы.

Среди основных методов формирования психологической готовности выделяют:

1. Тренинги и моделирование: использование различных симуляторов и виртуальных тренажеров, воспроизводящих реальные ситуации на дороге, которые способны развить навыки мгновенного принятия решений и контроля над эмоциями в различных экстремальных ситуациях.

2. Практические занятия: для развития навыков и умений, уверенности в собственных силах и возможностях проводятся занятия на автодромах и полигонах.

3. Когнитивные тренинги: проведение специальных игр, упражнений, способных развить или улучшить внимание, память и скорость реакций, а также избавиться от негативных мыслей, убеждений, установок, которые могут мешать принятию адекватных решений в стрессовых ситуациях.

4. Психологическая поддержка: групповые и индивидуальные занятия, семинары, лекции, проводимые экспертами, которые помогают справляться с давлением и стрессом, связанными с управлением транспортными средствами в экстремальных условиях.

Психологическая готовность к управлению транспортными средствами в экстремальных ситуациях развивается более эффективно благодаря формированию конкретных факторов профессионального развития [9]. В сложных и экстремальных ситуациях опытные водители могут реагировать даже немного медленнее, чем новички, потому что понимают, что в таких условиях необходимо действовать особенно осторожно и точно, оценивая сложившуюся обстановку, и применяя наилучший план действий. Неопытность в стрессовых ситуациях обычно приводит к поспешности действий, что зачастую является результатом защитного рефлекса – паники, в результате чего сложная ситуация ухудшается еще сильнее. Поэтому важным аспектом психологической готовности является формирование способности быстро и точно оценивать сложные и опасные ситуации, чтобы принимать в них правильные решения.

Среди основных личностных качеств, стоит отметить гибкость в стрессовых условиях, работоспособность, ответственность, хладнокровие, выдержку, эмоциональную зрелость, готовность к сотрудничеству и избеганию конфликтов.

Таким образом, в процессе формирования психологической готовности к управлению транспортными средствами в экстремальных условиях создаются благоприят-

ные условия для формирования профессионально значимых качеств, обусловленных спецификой ситуации по сравнению с традиционными методами подготовки специалистов [10]. Формирование психологической готовности к управлению транспортными средствами в экстремальных условиях требует систематического подхода, который может гарантировать готовность эффективно справляться с любыми нестандартными ситуациями, что в свою очередь способствует повышению безопасности дорожного движения.

1. Одинцова М. А. Психология экстремальных ситуаций: учебник и практикум для вузов. М: Юрайт, 2024. С. 294.
2. Чумаков М.В. Эмоционально-волевая сфера личности: учебное пособие для вузов. М.: Юрайт, 2024. С. 106.
3. Самыгин С.И., Столяренко Л.Д., Бондин В.И. Психология экстремальных ситуаций: учебник. М.: Юрайт, 2024. С. 496.
4. Гранская Ю.В., Пономарева В.И. Совладание со стрессом водителей-мужчин и водителей-женщин в ситуации дорожно-транспортного происшествия // Психология и право. 2022. Т. 12, № 4. С. 212–225.
5. Харченко М.А., Плотникова М.А. Формирование установок безопасного вождения у начинающих водителей // Экспериментальная психология. 2023. Т. 13, № 4. С. 180–191.
6. Бедина И.А., Кочетова Т.В. Программы психологических интервенций по коррекции дорожного поведения водителей // Современная зарубежная психология. 2023. Т. 12, № 1. С. 67–76.
7. Щербатых Ю.В. Психология стресса и методы коррекции: учебное пособие. 3-е изд. СПб.: Питер, 2024. С. 432.
8. Копыл Д.В., Шубакин А.А., Поделякин А.А. Профилактика дорожно-транспортных происшествий // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1. С. 21–25.
9. Талышева И.А. Современные психолого-педагогические условия подготовки молодых людей к управлению автотранспортными средствами // Концепт. 2022. Т. 19. С. 87–90.
10. Субботина Л.Ю. Психологическая защита: учебное пособие для вузов. М.: Юрайт, 2024. С. 195.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Покотиленко Наталья Алексеевна. Старший преподаватель кафедры специальных дисциплин.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: психологическая готовность, экстремальные условия, сложные и опасные ситуации, управление транспортными средствами.

ОСОБЕННОСТИ И ПРОБЛЕМЫ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УЧАСТКОВОГО УПОЛНОМОЧЕННОГО ПОЛИЦИИ

В данной статье рассматриваются основные аспекты деятельности участковых уполномоченных полиции, их роль в системе правоохранительных органов Министерства внутренних дел. Отмечается, что данная служба занимает одно из главных мест в существующей системе, соответственно от качества их работы зависит безопасность жизни граждан. Вместе с этим приводятся одни из нескольких недостатков существующего звена в правовом регулировании, устранение которых приведет к высокой эффективности деятельности участковых уполномоченных полиции.

В настоящее время деятельность участковых уполномоченных полиции играет важную роль, ведь во всей системе органов внутренних дел Российской Федерации именно участковый зачастую первым должен реагировать на поступившие заявления о преступлении или правонарушении и принимать какие-либо решения по их разрешению. Также следует упомянуть тот факт, что именно сотрудничество правоохранительных органов с институтом участковых уполномоченных полиции имеет огромное значение, ведь кто как не они знают свою закрепленную территорию и проживающих на ней граждан.

Участковый уполномоченный полиции – это одна из должностей сотрудников органов внутренних дел, которая очень важна для граждан, поскольку для решения каких-либо проблем они будут обращаться именно к нему [1]. Участковый уполномоченный полиции осуществляет прием граждан в участковом пункте полиции, а в исключительных случаях и в здании территориального органа внутренних дел Российской Федерации на районном уровне, осуществляет надзор за лицами, освобожденными из мест лишения свободы и других, а также следит за безопасностью территории, которая за ним закреплена. Зачастую, по результатам его деятельности, местное население формирует для себя определенное мнение того, как несет службу полиция. Поэтому чем добросовестнее и качественнее участковый уполномоченный полиции будет выполнять свои служебные обязанности, тем больше станет престиж у данной службы, а также возрастет доверие у населения в целом к системе правоохранительных органов. Доверие в данном случае формирует общественное правосознание и даёт возможность по взаимодействию гражданско-общественных объединений с органами внутренних дел [3].

Участковый уполномоченный полиции – это тот сотрудник, который выполняет свою оперативно-служебную деятельность зачастую на должности среднего начальствующего состава. За ним, как говорилось ранее, закрепляется определенный административный участок, границы и размер которого устанавливает его непосредственный начальник по представлению заместителя начальника, который координирует деятельность полиции. И само руководство над сотрудником участкового уполномоченного полиции осуществляет начальник отделения участковых уполномоченных полиции. На деятельность данного звена всегда обращается особое внимание со стороны вышестоящих органов, ведь основными функциями участкового уполномоченного полиции являются предупреждение и пресечение преступлений и правонарушений, обеспечение законности и правопорядка на закрепленном участке и конечно же профилактика правонарушений и преступлений среди граждан. В рамках их деятельности, они должны осуществлять ряд организационных вопросов, касающихся проверок и обходов гражд-

дан, а также проводить личные приемы граждан, ведь он как никто другой влияет на изменение криминальной обстановки на своей административном участке [2].

При выполнении своих непосредственных задач, участковый уполномоченный полиции осуществляет «контрольно-наблюдательное дело», в которое обязан вносить данные, характеризующие территорию, которая за ним закреплена. Этим могут служить такие сведения как:

- 1) контакты ответственных и активных граждан;
- 2) состояние преступности и правонарушений;
- 3) количество совершаемых преступлений и правонарушений, а также их динамика;
- 4) места концентрации лиц, которые склонны к совершению преступлений и правонарушений;
- 5) определенные особенности, закрепленной территории;
- 6) существующие силы и средства, привлекаемые для обеспечения безопасности;

Деятельность участкового уполномоченного полиции осуществляется в соответствии с вверенным ему личным планом и с учетом приоритетов обеспечения законности и безопасности граждан на его административном участке. В своей деятельности он, как и любой сотрудник органов внутренних дел может взаимодействовать с другими службами, общественными объединениями и общественными организациями для проведения различного рода профилактических мероприятий.

У участкового уполномоченного полиции также существует свой режим работы. В основном он будет зависеть от общей и криминальной обстановки, которая присутствует у него на участке. Продолжительность рабочего дня устанавливается действующим законодательством Российской Федерации. Но зачастую, сотрудники данной службы выполняют размер работы больше, чем предусмотрен в законодательстве, в соответствии с чем устанавливается определенная доплата. Не стоит забывать о том, что Начальник территориального органа полиции имеет право направить своего подчиненного на те задачи, которые не связаны с его практической деятельностью, либо для осуществления работы за пределами его административного участка. Нельзя не упомянуть о том, что в принципе работа сотрудников участковых уполномоченных полиции представляет из себя сложную специфику, ведь их работа напрямую и в основном связана с разрешением семейно-бытовых споров, которые возникают на почве наркомании, алкоголизма или любого другого аморального поведения.

Деятельность данного структурного подразделения напрямую регламентирована приказом МВД России от 29 марта 2019 г. № 205 «О несении службы участковым уполномоченным полиции на обслуживаемом административном участке и организации этой деятельности», а также Федеральным законом от 7 февраля 2011 г. № 3 «О полиции» и другими. За превышение должностными полномочиями, в зависимости от характера и степени совершенного деяния, участковый уполномоченный полиции будет нести ответственность, вплоть до уголовной.

В соответствии с действующим законодательством перед сотрудниками полиции ставятся такие задачи как:

- 1) осуществление необходимых действий по защите прав и личных свобод граждан, а также защите их жизни, здоровья, чести и достоинства;
- 2) осуществление в рамках своей деятельности противодействие правонарушениям и преступлениям;
- 3) поддержание общественной безопасности и общественного порядка;

- 4) пресечение любых действий, нарушающих общественный порядок и общественную безопасность;
- 5) осуществление деятельности по обеспечению и сохранению безопасности проживающих на вверенном административном участке граждан;
- 6) осуществление профилактических рейдов;
- 7) обеспечение безопасности дорожного движения на закрепленном за ним административном участке.

Но, не взирая на важность данного института, у данного звена в современной системе правоохранительных органов Министерства внутренних дел Российской Федерации, имеется большое количество недостатков и определенных пробелов в определяющих его деятельность законодательных актов. Имеющаяся на данный момент практика участкового уполномоченного полиции по отношению к порученным им задачам, не связанным с выполнением его непосредственной деятельности, сохраняет негативную тенденцию. К таким поручениям можно отнести: определенную работу с судебными приставами, а также розыск лиц, которые уклоняются от прохождения службы в Вооруженных Силах Российской Федерации.

Также большую проблему имеют большое количество поступивших к участковому уполномоченному полиции заявлений и обращений граждан, не позволяющих выполнять быстрое и своевременное их рассмотрение и при этом заниматься профилактической деятельностью по базовым направлениям, что приводит к росту преступлений и правонарушений на закрепленном участке.

Существуют случаи, когда граждане связывают выполнение участковыми уполномоченными полиции специфичных для них задач, с нарушением права каждого на частную неприкосновенность жизни, посредством сбора о них сведений [4]. В таком случае они пишут жалобы в суд о незаконности сбора о них информации и нарушения их конституционного права, в рамках осуществления профилактических мероприятий, а также распространении таких сведений в служебных документах участкового уполномоченного полиции. Без всякого сомнения, эта проблема должна быть урегулирована, например, путём ужесточения соблюдения требований законности в деятельности участковых уполномоченных полиции. Также следует учесть то, что участковым необходимо не только принять правильное решение по определенному делу, но и разъяснить его понятным языком для граждан. Вследствие данного подхода будет сформировываться объективная оценка у населения по поводу службы участковых уполномоченных полиции.

Таким образом, деятельность сотрудников данного звена является очень специфичной и сложной. Чтобы урегулировать вопрос о законности выполнения тех или иных обязательств нужно довести отдельные конкретные положения, касающиеся выполнения должностных обязанностей, участковых уполномоченных полиции до населения.

1. Шоров Р.З., Васильев А.М. О роли участковых уполномоченных полиции // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2020. № 11-2. С. 152–154.

2. Калюжный Ю.Н. Перспективы совершенствования организационно-структурных преобразований деятельности участковых уполномоченных полиции // Академическая мысль. 2023. № 2 (23). С. 81–85.

3. Новоселов С.А. Влияние условий службы участковых уполномоченных полиции на эффективность их деятельности // Правопорядок: история, теория, практика. 2023. № 2 (37). С. 50–56.

4. Исмагилова А.Р. Профессиональная подготовка участковых уполномоченных полиции // Академическая мысль. 2023. № 4 (25). С. 15–17.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Холодова Дарья Витальевна. Курсант 22о4г группы факультета подготовки специалистов Госавтоинспекции.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ахтанина Наталья Анатольевна. Кандидат юридических наук. Старший преподаватель кафедры административного права и административной деятельности органов внутренних дел.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

***Ключевые слова:** участковые уполномоченные полиции, система органов внутренних дел, граждане, обеспечение законности, правопорядок.*

Царегородцева Е.А.

ПЕРСПЕКТИВЫ ВНЕДРЕНИЯ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА В ПРОЦЕСС ПРИЕМА ЭКЗАМЕНОВ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ВОДИТЕЛЬСКИХ УДОСТОВЕРЕНИЙ

Статья посвящена вопросам внедрения искусственного интеллекта в сфере подготовки и приема экзаменов на право управления транспортными средствами. Проанализированы перспективы использования технологий искусственного интеллекта. Описаны возможности искусственного интеллекта на практике.

Состояние безопасности дорожного движения во многом определяется дисциплиной и уровнем профессионального мастерства водителей. В России в 2023 г. 88 % дорожно-транспортных происшествий происходит по причине нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств. На долю таких происшествий приходится 85 % погибших и 91,3 % раненых. Сопоставительный анализ статистических данных об аварийности в зависимости от стажа управления транспортным средством позволяет отнести к группе риска водителей, получивших право на управление транспортными средствами менее 2 лет, так как высокий коэффициент виновности отмечается у водителей, имеющих данный стаж, практически во всех возрастных группах его показатель равен или превышает 64 % [3].

В России в 2023 г. на право управления ТС проведено 6,93 млн человеко-экзаменов, при этом успешно сдали с первого раза 243,7 тыс. человек, что составляет 23 % от общего числа сдающих [4].

Эти данные свидетельствуют о необходимости комплексного совершенствования процесса допуска водителей к участию в дорожном движении, главным образом с точки зрения подготовки и приема экзаменов [1]. Обеспечение безопасности дорожного движения осуществляется в том числе посредством организации подготовки водителей транспортных средств и обучения граждан правилам и требованиям безопасности движения (абз. 8 ст. 5 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасно-

сти дорожного движения») [2]. Данным федеральным законом, в частности чч. 5 и 15 ст. 12, п. 6 ч. 3 ст. 28, предусмотрено, что разработка и утверждение образовательных программ образовательной организации осуществляется образовательной организацией, если иное не установлено названным федеральным законом, в том числе в соответствии с разрабатываемыми уполномоченными федеральными государственными органами примерными программами. Однако ст. 3 Федерального закона «Об образовании в Российской Федерации» не регулирует правоотношения по сдаче экзаменов на право управления транспортными средствами. Вопросы обучения управлению транспортными средствами Административным регламентом не затрагиваются. Разработка и утверждение соответствующей программы профессионального обучения относится к компетенции образовательной организации, в которой прохождение обучения предшествует сдаче экзамена.

В Национальной стратегии развития искусственного интеллекта на период до 2030 г., утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 10 октября 2019 г. № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации», в рамках реализации федеральных проектов, для реализации которых возможно использование технологий искусственного интеллекта, можно рассмотреть федеральный проект «Безопасность дорожного движения», утвержденный Минтрансом России, в котором должны быть отражены показатели результатов, в частности успешной сдачи экзаменов на получение права управления транспортными средствами. Это даёт возможность рассмотрения вопроса внедрения искусственного интеллекта в процесс обучения и сдачи экзаменов на право управления ТС.

Согласно стратегии цифровой трансформации отрасли науки и высшего образования, для реализации потенциала цифровых технологий необходимы четко сформулированные задачи, разработки цифровых решений и сервисов, адаптированные технологические обеспечения к задачам, которые будут решать участники образовательного процесса.

Суть цифровой трансформации образования выражается в достижении каждым обучаемым необходимых образовательных результатов за счет персонализации образовательного процесса на основе использования растущего потенциала цифровых технологий, включая применение методов искусственного интеллекта, средств виртуальной реальности; развития в учебных заведениях цифровой образовательной среды; обеспечения общедоступного широкополосного доступа к интернету, работы с большими данными [5].

Технология искусственного интеллекта открывает перед кандидатами новые возможности для повышения уровня знаний и улучшения результатов на экзаменах. Одним из ключевых способов, с помощью которых ИИ помогает будущему водителю, является использование интеллектуальных систем обучения. Эти системы используют алгоритмы искусственного интеллекта для обеспечения персонализированного обучения, адаптируя учебные материалы и ресурсы в соответствии с индивидуальными потребностями и сильными сторонами каждого кандидата. Кроме того, теперь доступны виртуальные помощники на основе искусственного интеллекта, которые отвечают на вопросы кандидатов и дают рекомендации на протяжении всего процесса подготовки к экзаменам. Эти виртуальные помощники могут предоставлять мгновенную обратную связь по учебным материалам, предлагать эффективные стратегии обучения и даже моделировать пробные экзамены, чтобы помочь кандидатам оценить свою готовность. Среди преимуществ можно выделить:

1) Адаптивное обучение, т.е. алгоритмы искусственного интеллекта могут адаптироваться к стилю и темпу обучения претендентов. Они могут определить оптималь-

ную последовательность учебных материалов, практических тестов и повторных сессий на основе индивидуального прогресса, обеспечивая максимальное запоминание и понимание;

2) Автоматизированная оценка и обратная связь. Платформы на основе искусственного интеллекта могут автоматически оценивать практические тесты и предоставлять мгновенную обратную связь, что позволяет обучающемуся оценивать свою работу, не дожидаясь оценки от работника. Это ускоряет процесс обучения и помогает кандидатам определить области, которые нуждаются в улучшении;

3) Аналитика на основе данных, подразумевается, что технология искусственного интеллекта может генерировать аналитическую информацию на основе данных, собранных в процессе подготовки. Т.е. может выявлять распространенные ошибки, определять тенденции производительности и предлагать предложения по улучшению на основе анализа исторических данных.

Это позволяет экзаменуемому заранее принимать решения на основе данных и оптимизировать свою стратегию подготовки. Однако это не говорит об исключении человеческого фактора – инструктора и инспектора. ИИ поможет в его работе через онлайн систему прокторинг и систему удаленного мониторинга. Это говорит о том, что с помощью искусственного интеллекта органы власти могут гарантировать, что кандидаты, сдающие теоретическую часть, сдают экзамен в безопасной и контролируемой среде, даже если они находятся в отдаленных местах. Это сводит к минимуму возможность обмана и злоупотребления служебным положением с одной стороны. А также исключает попытки списывания, так как системы на основе ИИ могут оценивать сценарии ответов с точностью и скоростью, соответствующими кандидату (так как обучалась с ним), а обеспечивают прозрачный процесс оценки.

Подготовка кандидата на сдачу экзамена на право управления транспортным средством может реализоваться по разным категориям, согласно примерным программам в соответствии с приказом Министерства просвещения РФ от 8 ноября 2021 г. № 808 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» (с изменениями и дополнениями). Общим этих программ являются блоки базового цикла, которым в совершенстве должен владеть каждый потенциальный водитель для обеспечения безопасности дорожного движения. Информационная база основных разделов цикла обширна и всеобъемлющая, работа с ней даст возможность на первых этапах обучения искусственного интеллекта: автоматически обновляемую библиотеку электронных источников информации; систему контроля уровня знаний тестирующего; базу данных мониторинга активности и результатов; библиотеку контрольных заданий, которая автоматически в процессе обучения человека подстроится под уровень подготовки; автоматизированную систему составления расписания и распределения учебной нагрузки.

1. Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р.

2. О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (в ред. от 8 августа 2024 г.).

3. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 154 с.

4. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 120 с.

5. Проблемы и перспективы цифровой трансформации образования в России и Китае: II Российско-китайская конференция исследователей образования «Цифровая трансформация образования и искусственный интеллект». Москва, Россия, 26–27 сентября 2019 г. / А.Ю. Уваров, С. Ван, Ц. Кан и др.; отв. ред. И.В. Дворецкая; пер. с кит. Н.С. Кучмы; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2019. С. 36.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Царегородцева Екатерина Андреевна. Научный сотрудник отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения.

ФКУ «Научный центр безопасности дорожного движения МВД РФ».
121293, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Ключевые слова: искусственный интеллект, экзамен на право управления транспортным средством, безопасность дорожного движения, цифровая трансформация, стратегия.

Чаплицкий Ф.Ф.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ АДМИНИСТРАТИВНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА, В ТОМ ЧИСЛЕ В ОБЛАСТИ ПРЕВЕНЦИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ

Актуальность темы обусловлена новыми не совсем обычными условиями жизни, а именно проведение специальной военной операции (СВО). Настоящая обстановка так или иначе затронуло условия жизни людей. Особенно остро эту ситуацию прочувствовало население в приграничных районах, находящееся в непосредственной близости к зоне боевых действий.

Цель статьи заключается в анализе административных правонарушений, совершаемых в условиях крайней необходимости. В ходе исследования были выявлены проблемы с нормативной закрепленностью условий выключения системы автоматической фиксации административных правонарушений при возникновении чрезвычайной ситуации.

Наша страна пребывает в условиях СВО с 24 февраля 2022 г. За этот период времени много было изменений в законодательстве в плане совершенствования защиты и охраны прав и законных интересов граждан. В том числе Указ Президента РФ от 19 октября 2022 г. № 757 «О мерах, осуществляемых в субъектах РФ в связи с указом Президента РФ от 19 октября 2022 г. № 756».

В п. 3 настоящего указа сказано: ввести на территориях Республики Крым, Краснодарского края, Белгородской, Брянской, Воронежской, Курской, Ростовской областей и г. Севастополя режим (средний уровень реагирования), в рамках которого высшие должностные лица (органы исполнительной власти) указанных субъектов Российской Федерации осуществляют полномочия по проведению мобилизационных ме-

роприятий в сфере экономики, в органах исполнительной власти этих субъектов Российской Федерации и органах местного самоуправления, отдельных мероприятий по территориальной обороне, мероприятий по гражданской обороне, защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, а также полномочия по реализации мер для удовлетворения потребностей Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований, органов и нужд населения. В этом же документе в пп. 7 и 8 Президент устанавливает особые полномочия глав субъектов и организацию оперативного штаба. Высшим должностным лицам субъектов Российской Федерации (за исключением высших должностных лиц субъектов Российской Федерации, названных в п. 1 настоящего Указа) создать для реализации мер, предусмотренных настоящим Указом, оперативные штабы субъектов Российской Федерации. Руководителем оперативного штаба субъекта Российской Федерации является высшее должностное лицо субъекта Российской Федерации. В состав оперативного штаба субъекта Российской Федерации включаются представители Министерства обороны Российской Федерации, руководители соответствующих территориальных органов Министерства внутренних дел Российской Федерации, Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Федеральной службы безопасности Российской Федерации, Федеральной службы войск национальной гвардии Российской Федерации, а также представители органов публичной власти соответствующего субъекта Российской Федерации и организаций.

Решения высшего должностного лица субъекта Российской Федерации (оперативного штаба, штаба обороны), принятые в рамках его компетенции в соответствии с настоящим Указом, являются обязательными для исполнения органами исполнительной власти соответствующего субъекта Российской Федерации, органами местного самоуправления, территориальными органами федеральных органов исполнительной власти, осуществляющими деятельность на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, иными органами, в том числе коллегиальными, организациями, осуществляющими деятельность на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, гражданами, зарегистрированными по месту жительства (месту пребывания) и (или) находящимися на территории соответствующего субъекта Российской Федерации [1].

Исходя из данных положений, на примере Белгородской области можно проанализировать, как оперативный штаб во главе с губернатором области своевременно реагирует на новые обстоятельства, возникающие в рамках проведения СВО. Это как ракетная опасность, так и опасность нападения ДРГ. Так, в рамках заседания оперативного штаба после атаки ВСУ по мирным жителям 30 декабря 2023 г. был вынесен протокол решений от 30 декабря 2024 г. № 26 ключевые положения которого направлены на ликвидацию последствий, обеспечение возможной эвакуации мирного населения, а также достаточное медицинское обеспечение, в том числе возможность отправки тяжело пострадавших в больницу г. Москвы.

После трагедии 30 декабря 2023 г. Белгородская область в дальнейшем подвергалась систематическим и неоднократным атакам исключительно затрагивающих мирное население. В населенных пунктах установлены укрытия и приняты различные меры для обеспечения безопасности жизни и здоровья населения.

Мы же хотели поднять вопрос о законности и обоснованности вынесения постановления в автоматическом режиме средствами фотофиксации. В своей работе К.Д. Трубникова, А.А. Мокрова описывают случаи исключения ответственности в административном праве. К таким случаям относят:

1. Деяние, совершенное в состоянии крайней необходимости. Это значит, что лицо совершило действие (или бездействие), нарушающее закон, однако благодаря ему не наступили более серьезные последствия, или причиненный вред оказался менее значительным, чем тот, который был предотвращен деянием.

2. Нахождение лица в состоянии невменяемости. Это значит, что лицо не могло осознавать, что совершает противоправные действия, не руководствовало ими. Чаще всего невменяемость появляется вследствие временного или хронического психического расстройства, слабоумия и иных болезненных состояний психики.

3. Отсутствие признаков состава данного административного правонарушения.

4. Малозначительность совершенного административного правонарушения. Таким образом, производство по делу об административном правонарушении не может быть начато, а начатое производство подлежит прекращению при наличии хотя бы одного из указанных выше обстоятельств [2].

Мы конкретнее остановимся на состоянии крайней необходимости. В случае, когда объявлена ракетная опасность и запущена сирена, приоритет должен быть направлен на защиту жизни и здоровья граждан. Пытаясь скрыться от угрозы, люди бросают транспортные средства с нарушениями, чтоб добежать до ближайшего укрытия, а также могут превысить скоростной режим, в панике убегая от места поражения. Процедура фиксации нарушений ПДД производится в автоматическом режиме, с использованием специального программного обеспечения, предназначенного для сотрудников Госавтоинспекции. Само же постановление по делу об административном правонарушении в случаях, предусмотренных ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ, с приложением материалов, полученных с применением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средств фото- и киносъемки, видеозаписи, оформляется в форме электронного документа, подписанного должностным лицом, вынесшим постановление, усиленной квалифицированной электронной подписью в порядке, установленном законодательством Российской Федерации [3].

В настоящее время постановление, вынесенное Центром автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения ГИБДД УМВД России по Белгородской области, может быть отменено только в порядке обжалования, предусмотренного гл. 30 КоАП РФ.

Согласно ст. 2.7 КоАП РФ не является административным правонарушением причинение лицом вреда охраняемым законом интересам в состоянии крайней необходимости, то есть для устранения опасности, непосредственно угрожающей личности и правам данного лица или других лиц, а также охраняемым законом интересам общества или государства, если эта опасность не могла быть устранена иными средствами и если причиненный вред является менее значительным, чем предотвращенный вред. В п. 3 ч. 1 ст. 24.5 КоАП РФ отмечено, что действия в состоянии крайней необходимости исключают производство по делу об административном правонарушении. А начатое же производство при указанных обстоятельствах должно быть прекращено.

Следовательно, в КоАП РФ содержатся условия применения крайней необходимости, и действия в условиях крайней необходимости предназначены не только для самозащиты прав граждан, но и для защиты прав и интересов общества и государства [4].

В Белгородской области был поднят данный вопрос 18 февраля 2024 г. в рамках «Рабочего часа с губернатором БО» и намечены пути решения указанного прецедента, было вынесено предложение о взаимодействии ГИБДД с организациями, отвечающими за установку и содержание средств фиксации, а также с учреждениями, на чьем балансе

находится указанная система. И в случаях, угрожающих жизни и здоровью граждан, связанных с обстрелом территории Белгородской области, следует незамедлительно принимать меры по информированию ГИБДД и приостановлению автоматической фиксации правонарушений ПДД.

Хотелось бы также отметить, что помимо Центра автофотофиксации административных правонарушений обязанность по фиксации и пресечению правонарушений возлагается на ДПС. В соответствии с п. 6 Приказа МВД России от 2 мая 2023 г. № 264 «Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения» при осуществлении выполняемых в ходе надзора действий сотрудник при наличии технической возможности обязан принимать меры по их фиксации системами видеонаблюдения (в том числе носимыми видеорегистраторами, а также видеорегистраторами, установленными в патрульном автомобиле, на стационарном посту (контрольно-пропускном пункте) территориального органа МВД России [5], после фиксации которых должны быть приняты меры по пресечению административного правонарушения. В этой связи сотрудник, добросовестно выполняющий свой долг по обеспечению БДД, также оказывается в противоречивой ситуации, ведь в нормативных актах МВД строго сказано, что в случае выявления административного правонарушения, совершенного участником дорожного движения, осуществляется остановка транспортного средства, остановка пешехода в целях пресечения нарушения и осуществления производства по делу об административном правонарушении либо передача информации о нарушении другому наряду сотрудников, дежурному (в том числе при необходимости пресечения нарушения и невозможности принятия самостоятельных мер к остановке транспортного средства).

При одновременном выявлении нарушений Правил дорожного движения, совершенных несколькими участниками дорожного движения, принимаются меры к пресечению нарушений, представляющих наибольшую опасность для жизни и здоровья граждан [5]. Но ни слова не сказано о ситуации, исключающей такую необходимость. И соответственно сотрудник вынужден принимать меры по привлечению лиц, совершивших административные правонарушения в состоянии крайней необходимости, и выносить решения, которые могут быть отменены уже в дальнейшем в порядке обжалования, предусмотренного гл. 30 КоАП РФ. Приказ МВД России от 2 мая 2023 г. № 264 также регламентирует работу со средствами автофотофиксации правонарушений.

Наша страна переживает сложный период и целесообразно оказывать любую помощь населению в таких тяжелых условиях. Данный опыт необходимо предложить на рассмотрении Правительства РФ для его нормативного закрепления, а также внесения изменений в ведомственные нормативно правовые акты. Это позволит воплотить дальнейшую реализацию указанных положительных тенденций на территориях со сложной оперативной обстановки.

1. О мерах, осуществляемых в субъектах Рос. Федерации в связи с указом Президента Рос. Федерации от 19 октября 2022 г. № 756: Указ Президента Рос. Федерации от 19 октября 2022 г. № 757.

2. Трубникова К.Д., Мокрова А.А. Административная ответственность: общая характеристика // E-Scio. 2020. № 1. С. 40.

3. Кодекс Рос. Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 25 декабря 2023 г.).

4. Юридический вестник Дагестанского государственного университета. 2020. Т. 35, № 3. С. 67–70.

5. Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения: приказ МВД России от 2 мая 2023 г. № 264.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Чаплицкий Федор Федорович. Кандидат юридических наук. Государственный инспектор МРЭО Госавтоинспекции.

УМВД России по Белгородской области.

308023, г. Белгород, Промышленный проезд, 9.

Ключевые слова: крайняя необходимость, система автофотофиксации правонарушений, ракетная опасность, СВО.

Сборник научных статей

**АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ
АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ**

Подписано в печать 29.11.2024. Формат 60×90 1/16
Усл. печ. л. – 7,44. Тираж 20 экз. Заказ № 715

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2