

Краснодарский университет МВД России

**Совершенствование профилактической работы
с несовершеннолетними по предотвращению
правонарушений, связанных с их передвижением
на средствах индивидуальной мобильности**

Учебно-практическое пособие

Краснодар
2023

УДК 342
ББК 67.51
С560

Одобрено
редакционно-издательским советом
Краснодарского университета
МВД России

Авторский коллектив:

Д. В. Вечерникова, кандидат юридических наук – введение, параграф 1.2 главы 1, параграф 2.2 главы 2, заключение, графики, таблицы;

Ю. Н. Людкевич, кандидат юридических наук – параграф 1.2 главы 1;

А. В. Антонова – параграф 1.1 главы 1; параграф 2.1 главы 2;

Д. В. Тарасенко – параграф 2.1 главы 2;

М. В. Мукабенов, кандидат юридических наук – параграф 2.2 главы 2.

Рецензенты:

А. А. Бондарев, кандидат юридических наук, доцент (Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова);

Э. Н. Леонова (Управление МВД России по г. Краснодару).

Совершенствование профилактической работы с несовершеннолетними по предотвращению правонарушений, связанных с их передвижением на средствах индивидуальной мобильности: учебно-практическое пособие / Д. В. Вечерникова, Ю. Н. Людкевич, А. В. Антонова и др. – Краснодар : Краснодарский университет МВД России, 2023. – 52 с.

ISBN 978-5-9266-1961-1

Уточняется и расширяется представление о доктринальных и правовых границах административной деятельности в сфере профилактики правонарушений среди несовершеннолетних, связанных с их передвижением на средствах индивидуальной мобильности. Раскрывается содержание административной деятельности полиции по профилактике правонарушений среди несовершеннолетних посредством исследования национального и международных взглядов на сущность профилактики правонарушений, связанных с использованием новых видов электротранспорта малой мощности, основ правового регулирования такой деятельности, реализации полицией различных мер административного характера в отношении несовершеннолетних правонарушителей в современных условиях.

Для профессорско-преподавательского состава, адъюнктов, курсантов, слушателей образовательных организаций МВД России и сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации.

УДК 342
ББК 67.51

ISBN 978-5-9266-1961-1

© Краснодарский университет
МВД России, 2023

ВВЕДЕНИЕ

Основной акцент национальной политики государства направлен на создание благоприятного и защищенного детства. В России 2018–2027 гг. были объявлены Десятилетием детства¹. Значимой проблемой является также обеспечение безопасности дорожного движения с участием несовершеннолетних. Проблема повышения безопасности дорожного движения продолжает оставаться одной из наиболее актуальных для российской действительности. Россия занимает одно из первых мест по количеству совершенных дорожно-транспортных происшествий и числу погибших в результате их совершения. По статистическим данным госавтоинспекции за 2021 год произошло 133 331 ДТП, за год погибло 14 875 человек, ранено 167856². Следует отметить, что рост числа правонарушений в сфере дорожно-транспортных происшествий также связан и с тем, что в последнее время широкое распространение получили и такие средства передвижения как электросамокаты, сигвеи, гироскутеры, моноколеса и т.п.

Всего за 2021 год погибло 554 несовершеннолетних в возрасте до 16 лет, ранено 17 289 человек, до 18 лет число погибших составляет 762 и ранено 21936 человек. Несмотря на предпринимаемые усилия со стороны государства, создание профилактических программ как федерального, так и уровня субъектов федераций, проблемы профилактики правонарушений несовершеннолетних в сфере дорожно-транспортных правонарушений на сегодняшний день не потеряли свою остроту и далеки от совершенства. Для передвижения на короткие расстояния от подъезда дома до места учебы или работы, а также в качестве спортивного инвентаря, а также средства развлечения используются новые виды электрического транспорта малой мощности, такие как электросамокаты, гироскутеры, моноколеса и др. Являясь полноценными участниками дорожного движения на таких средствах, несовершеннолетние забывают о безопасности и правилах дорожного движения,

¹ Об объявлении в России Десятилетия детства: указ Президента РФ от 29 мая 2017 г. № 240 // Рос. газ. 2017. 30 мая.

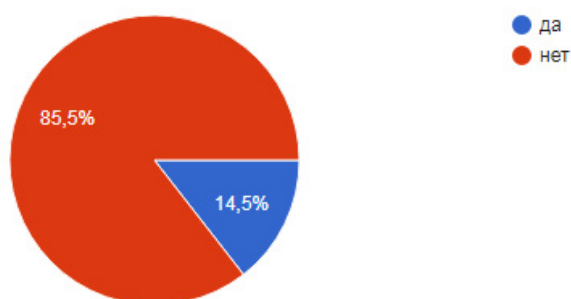
² Статистическая отчетность. Информационный ресурс // <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения 04.06.2022г.)

тем самым повышая уровень аварийности и зачастую становятся причиной дорожно-транспортных происшествий.

Правонарушения подростков продолжают быть дестабилизирующими факторами общественной жизни. Кроме того, использование гироскутеров, сегвеев, моноколес, электросамокатов порождает среди исследователей и сотрудников органов внутренних дел ряд вопросов, которые возникают в рамках осуществления административной деятельности полиции. Законодательно не закреплён ряд важных вопросов относительно административного правового статуса лиц, использующих СИМ; классификации СИМ; регламентации владения, определёнными видами СИМ; правового просвещения лиц, управляющих СИМ; особенностей перевозки различных вещей и предметов; развития соответствующей инфраструктуры для передвижения на таких средствах и др. Необходимость исследования обозначенной проблематики подтверждена также проводимым опросом среди респондентов¹.

По Вашему мнению, урегулированы ли в данный момент вопросы использования средств индивидуальной мобильности

235 ответов



Этим обусловлена необходимость осмысления исследуемой темы. В свою очередь, предупреждать, выявлять и рассматривать указанные правонарушения возможно в системе взаимодействия не только между всеми структурными подразделениями органов внутренних дел, но и всеми субъектами профилактики. Начиная с превентивной стадии, а именно, воспитательно-педагогического аспекта. Фактически во многих образовательных учреждениях,

¹ Анкета исследуемых вопросов по теме. Интернет ресурс https://docs.google.com/forms/d/1GcF86sP16dBGfw0pm4kx4_BAXHjrueoTYCs1krG5Al4/edit#responses

учащиеся которых становились участниками ДТП по собственной неосторожности, работа по обучению несовершеннолетних правилам поведения на дороге должным образом не организована. Зачастую ответственные за организацию обучения по безопасности дорожного движения не проходили курсы повышения квалификации по методике преподавания соответствующей дисциплины в рамках реализации п.п. 2 п. 5 ст. 47 Федерального закона от 29.12.2012г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации»¹ более 5 лет.

В 5-7 классах занятия по обучению детей навыкам безопасного поведения на дороге не входят в основную образовательную программу, занятия проводятся на классных часах либо в рамках внеклассной работы, при этом тематика проводимых занятий зачастую не соответствует реальной потребности.

В совокупности обозначенная проблематика обуславливает актуальность научно-исследовательской работы.

Объект исследования – совокупность правовых, общественных отношений, возникающих в процессе деятельности субъектов профилактики с несовершеннолетними по предотвращению правонарушений, связанных с их передвижением на средствах индивидуальной мобильности выявлению и профилактике правонарушений несовершеннолетних, защите их прав и законных интересов.

Цель исследования – подготовить учебно-практическое пособие, предназначенное как для слушателей, курсантов образовательных учреждений МВД России, так и практических сотрудников полиции органов внутренних дел.

Структура исследования обусловлена логикой исследования и включает: введение, три главы, заключение и список использованных источников.

¹ Об образовании в Российской Федерации : Федеральный закон от 29.12.2012г. № 273 – ФЗ // Собрании законодательства РФ от 31.12.2012 г., № 53 (часть I) ст. 7598.

Глава 1. Теоретико-правовые основы в сфере профилактической работы с несовершеннолетними по предотвращению правонарушений, связанных с их передвижением на средствах индивидуальной мобильности

1.1. Основные направления деятельности субъектов профилактической работы с несовершеннолетними по предотвращению правонарушений, связанных с их передвижением на средствах индивидуальной мобильности

Профилактика правонарушений несовершеннолетних, связанных с их передвижением на средствах индивидуальной мобильности, как и в целом, предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма, должна носить многоплановый, системный и регулярный характер. А также быть скоординирована среди всех субъектов профилактической деятельности – государственных ведомствах, органов местного самоуправления, общественных объединений, организаций образования и других задействованных структур. Глобальной целью такой профилактики является разработка концептуальной модели обучения правилам дорожного движения; предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма; внедрение комплекса обучающих программ в образовательный процесс всех уровней образования, начиная с дошкольного; подбор и подготовка высококвалифицированных специалистов-педагогов в области профилактики правонарушений правил дорожного движения несовершеннолетними; системная работа с родителями, направленная на выработку стойких привычек безопасного поведения на дороге.

В целом, в деятельности субъектов профилактической работы с несовершеннолетними по предотвращению правонарушений, связанных с их передвижением на средствах индивидуальной мобильности можно выделить два основных компонента: социально-педагогический и специфический.

Первый компонент является основополагающим, доминирующим пластом в профилактической деятельности субъектов.

Именно формирование законопослушной личности, с присущими ориентациями, ценностями и установками является основной целью профилактики правонарушений во всех сферах жизнедеятельности, в том числе, и в реализации предупреждения дорожно-транспортного травматизма и нарушений правил дорожного движения в связи с эксплуатацией средств индивидуальной мобильности. Специфический компонент предполагает всестороннюю разработку и планирование деятельности субъектов профилактики всех уровней.

Вся система предупреждения правонарушений несовершеннолетних, связанных с их передвижением на средствах индивидуальной мобильности, представляет собой установленный порядок и содержание воспитательной и учебной деятельности, начиная с дошкольных образовательных организаций, заканчивая высшими органами управления. По-нашему мнению, такая система должна включать в себя следующие компоненты:

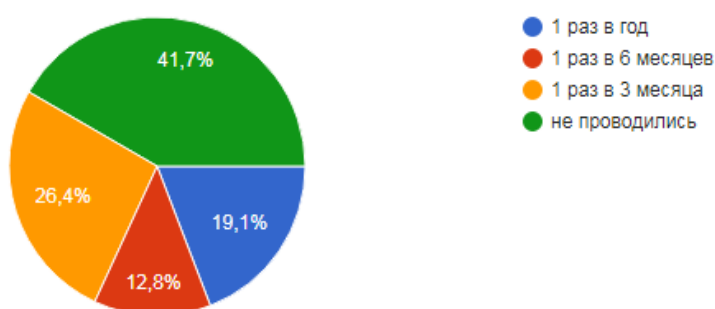
- формирование и закрепление в подростковой среде в процессе воспитания и обучения социально-значимых ценностей, направленных на сохранение жизни и здоровья;
- формирование у учащихся образовательных организаций навыков поведения в специфических (или экстремальных) условиях на дорогах, улицах, в иных общественных местах;
- корректирование деятельности отрядов юных инспекторов дорожного движения в связи с существующими ныне реалиями и широким распространением среди молодежи средств индивидуальной мобильности (здесь имеется в виду, разработка и внедрение планов теоретических и практических занятий с обучающимися по всем средствам индивидуальной мобильности по аналогии с существующим в настоящее время планом работы со школьниками-велосипедистами);
- организация массовой работы государственных органов, органов местного самоуправления, правоохранительных органов, общественных объединений и организаций по профилактике указанных правонарушений среди несовершеннолетних;
- пропаганда в средствах массовой информации, на интернет-платформах соблюдения правил дорожного движения, осве-

щение проблем детского травматизма, связанного с использованием средств индивидуальной мобильности.

Вместе с тем, как показал опрос респондентов проведение таких мероприятий проводится на достаточно низком уровне.

Как часто проводились ли в Вашем учебном заведении (организации)
занятия по обучению навыкам безопасного поведения на дороге:?

235 ответов



Деятельность субъектов профилактики должна быть выстроена в единую систему, состоящую из целого комплекса форм и методов, которые условно можно дифференцировать на следующие основные группы:

В первую группу включены обширные формы и методы, касающиеся общей профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. Эти форма применяются, в основном, параллельно реализации образовательного процесса в учебно-воспитательных учреждениях страны. Они представляют собой работу с несовершеннолетними в различного рода секциях, кружках, на тренингах и беседах по изучению правил дорожного движения, правил безопасного поведения на дорогах, разъяснение норм действующего законодательства в этой части, проведение семинаров, круглых столов с приглашением сотрудников подразделений ГИБДД, ПДН и так далее.

Вторая группа включает в себя узконаправленные меры по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма среди малых групп учащихся и в том числе индивидуально (например, с несовершеннолетними, состоящими на внутришкольном учете и ином профилактическом уче-

те). Проводится она в виде эстафет, соревнований, практических занятий, различных игр и т.д.

Наиболее интересным и перспективным в плане высокоэффективного выполнения задач в сфере профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, в том числе и при использовании несовершеннолетними средств индивидуальной мобильности, на наш взгляд, является применение комплекса комбинированных форм, которые будут сочетать в себе элементы общей и специфической профилактики и образующие третью группу. Хорошим примером внедрения таких форм является деятельность отрядов «Юных инспекторов дорожного движения» (далее – ЮИД), и иных объединений правоохранительной направленности, осуществляющих профилактику нарушений правил дорожного движения. Необходимо разработать и внедрить соответствующие корректировки в программу изучения ЮИДовцами не только правил дорожного движения и безопасного маневрирования на велосипедах, но и на средствах индивидуальной мобильности, привлекая к соревнованиям, тематическим играм, эстафетам и конкурсам как можно большее количество несовершеннолетних.

Конечно же, реализация такого комплекса мер требует не только образовательного, но и организационного, и материально-технического обеспечения.

Материально-техническое обеспечение включает в себя специализированные классы, оборудование, макеты, площадки, учебные городки, имитирующие дорожные условия и так далее.

Образовательными средствами являются теоретические и научно-практические рекомендации, тематические планы, графики проведения мероприятий по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, а также иные дидактические материалы и пособия, способствующие формированию взглядов, убеждений, потребностей и интересов законопослушных граждан.

К организационным средствам следует отнести весь комплекс мероприятий, направленных на создание условий для успешного функционирования системы профилактики на всех уровнях и включая весь спектр субъектов профилактической дея-

тельности. Перечень субъектов профилактики достаточно обширен. Это и органы управления образованием, местные органы власти, комитеты по делам молодежи, департаменты по физической культуре и спорту, центры занятости населения, комиссии по делам несовершеннолетних и защите их прав, органы внутренних дел, органы здравоохранения, военные комиссариаты, общественные объединения и организации и другие.

Одним их необходимых условий эффективности работы по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма является систематический анализ зафиксированных нарушений правил дорожного движения, с целью устранения причин и условий им способствующих. Кроме того, при определении эффективности по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма необходимо учитывать не только количественные, но и качественные показатели, которые характеризуют степень воздействия проводимых мероприятий по профилактике на сознание и поведение несовершеннолетних. Именно качественные критерии, на наш взгляд, все же играют решающую роль при определении эффективности работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и нарушений правил дорожного движения несовершеннолетними лицами, проводимую субъектами профилактики. Поскольку именно они позволяют судить об уровне правосознания несовершеннолетних в целом, о степени их подготовленности к самостоятельному дисциплинированному поведению на дорогах при их перемещении на средствах индивидуальной мобильности, что в целом и приведет к снижению аварийности и детского дорожно-транспортного травматизма. Именно качественные критерии позволяют судить об отдельных сторонах профилактики и об эффективности конкретных превентивных мероприятий.

В настоящее время Министерство просвещения Российской Федерации полагает невозможным внесение изменений в федеральный компонент государственного стандарта общего образования и федеральный базисный учебный план для образовательных учреждений Российской Федерации, касающийся введения новой дисциплины об основах безопасности дорожного движе-

ния, без соответствующих изменений законодательных норм и подготовительной работы по их внесению на федеральном и региональном уровнях. А ведь именно в школах, в рамках общеобразовательного процесса проводится основная работа по профилактике нарушений правил дорожного движения. В настоящее время, работа по изучению правил безопасного поведения на дорогах проводится, начиная с начальной школы классными руководителями, то есть учителями начальных классов, по сути, не имеющими специализированной подготовки в сфере преподавания правил дорожного движения. На наш взгляд, эта работа с первого класса должна проводиться учителями ОБЖ или под их контролем.

По мнению авторов, необходимо внедрить в образовательный процесс в рамках изучения дисциплины «Основы безопасности жизнедеятельности» не только теоретическое изучение правил дорожного движения Российской Федерации, включающее в себя проведение выездных занятий, экскурсий; просмотр учебных видеоматериалов; но и работу в специализированных учебных компьютерных программах, аналогичных программам, используемым при сдаче экзаменов на право управления транспортными средствами, переориентированным на средства индивидуальной мобильности.

К внеурочной деятельности по профилактике нарушений несовершеннолетними правил дорожного движения необходимо отнести:

- профилактические беседы инспекторов ГИБДД, ПДН со школьниками по соответствующей тематике (обучающимися);

- проведение тематических выставок, круглых столов, брейн-рингов, соревнований, эстафет, конкурсов и иных творческих и спортивных мероприятий;

- участие в иных тематических мероприятиях, проводимых на муниципальном, краевом и (областном) уровне;

- профилактическая работа иных субъектов профилактики, в том числе работников здравоохранения, комиссий по делам несовершеннолетних, сотрудников МЧС и других служб по обсуждению с учащимися конкретных примеров дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних в качестве пеше-

ходов, лиц, использующих средства индивидуальной мобильности, велосипедистов и так далее, которые произошли в конкретном регионе, городе, муниципальном образовании, чтобы разрушить у подростков стереотип мышления – «это произойдет с кем угодно, но только не со мной»

особое внимание уделить работе с несовершеннолетними, ранее допустившими нарушения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, проводя с ними регулярные беседы превентивного характера;

ведение журналов проведения инструктажей о соблюдении мер личной безопасности на дорогах и в иных общественных местах с учащимися в каникулярный период;

переориентация работы отрядов юных инспекторов движения на обучение навыкам управления средствами индивидуальной мобильности в дорожной среде современного города (муниципального образования)

привлечение детей и подростков к проводимым специальным акциям, аналогичным операциям «Внимание! Дети!», «Безопасное колесо», «Каникулы» и другим.

Еще одним немаловажным фактором эффективности всей профилактической работы по указанной проблематике является должное информационное и материально-техническое обеспечение деятельности субъектов профилактической работы. Необходимо совершенствование существующих программ, справочной и методической литературы, имеющейся в библиотеках образовательных организаций всех уровней; оформление и корректировка стендов правовой информации по безопасности

дорожного движения участников дорожного движения, в том числе и использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности; демонстрация схем безопасного подхода (подъезда) к образовательному учреждению; оформление уголков по безопасности дорожного движения в учебных классах начальной школы; проверка наличия индивидуальных схем подхода школьника к образовательной организации из дома и обратно (для начальной школы) и обсуждение этих схем с детьми с точки зрения их безопасности; проведение инструктажей, совещаний с педагогическим составом образовательных организаций, а также

методических и педагогических советов по тематике внедрения передовых достижений и новых разработок в дидактике изложения правил дорожного движения среди несовершеннолетних обучающихся; создание специализированных кабинетов или аудиторий по безопасности дорожного движения, оборудованного в соответствии с требованиями, предъявляемыми к их оснащению.

Следующим важнейшим направлением деятельности субъектов в сфере профилактики нарушений правил дорожного движения несовершеннолетними, в том числе при их передвижении на средствах индивидуальной мобильности является систематическая работа с родителями (законными представителями). Нам представляется необходимым вынесение на обсуждение вопросов, касающихся соблюдения детьми и подростками правил дорожного движения на классные и общешкольные собрания, на заседания родительских комитетов и советов профилактики при школах; проведение совместных мероприятий с участием родителей и детей по обсуждению статистики дорожно-транспортного травматизма несовершеннолетних и разбором конкретных нарушений правил дорожного движения и наступивших в результате таких нарушений опасных последствий, как в виде нанесения физического вреда здоровью, так и причинения материального и морального вреда в каждом конкретном (наиболее интересном или же, наоборот, типичном) случае.

Эффективность всех вышеуказанных направлений работы субъектов профилактической деятельности невозможна без должного контроля со стороны соответствующих органов, например, администрации города, поселка, муниципального образования. Работа по осуществлению контроля должна включать в себя проверку правильности ведения и систематичности заполнения журналов инструктажей и иной документации; подведение итогов работы и совещаний за отчетные периоды (например, ежеквартально, раз в полугодие, ежегодно и т.д.); посещение учебных занятий и внеклассных мероприятий, проводимых в образовательных организациях.

Таким образом, указанные направления деятельности субъектов профилактической работы с несовершеннолетними по

предотвращению правонарушений, связанных с их передвижением на средствах индивидуальной мобильности должны носить регулярный, комплексный и системный характер и осуществляться во взаимодействии друг с другом. Только в этом случае меры, принимаемые к снижению уровня дорожно-транспортного травматизма и нарушений правил дорожного движения в целом, будут эффективными, а общие цели профилактики достигнуты.

1.2. Правовые основы деятельности в сфере профилактики правонарушений, связанных с передвижением на средствах индивидуальной мобильности

Обеспечение личной безопасности несовершеннолетних является одной из основных задач, стоящих перед полицией, в том числе осуществления правоохранительной функции в части безопасности дорожного движения. Рассмотрение правовых основ в обозначенной параграфом сфере затрагивает два блока норм. Если нормы направленные на защиту детства разработаны и закреплены как международными правовыми актами, так и нормами отечественного законодательства, то в части обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СИМ возникает множество проблем связанных с правовыми пробелами. Кроме того, следует обратить внимание, что век информационных технологий затронул и такую сферу жизнедеятельности человека как уличную дорожную сеть. Использование таких средств передвижения как электросамокатов, гиро скутеров, сигвеев, моноколес и т.д. уже не в качестве средств развлечения, а в качестве полноценного транспортного средства связано с минимальными затратами, мобильностью, скоростью передвижения, экологичностью. Если обратиться к истории таких транспортных средств, то еще в 1896 году британская компания Humber представила электровелосипед, развивающий скорость до 60 км/ч, а в 1915 году появились первые электросамокаты. Таким образом, средства индивидуальной мобильности, вызывают повышенный интерес и популярность среди населения особенно в последнее десятилетие. В

Правилах дорожного движения¹ в I главе средства индивидуальной мобильности определены как транспорт. Однако, технические характеристики самих СИМ создают ситуации, когда в правоприменительной практике невозможно однозначно определить категорию участника дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП) в связи с чем, практика учета таких случаев различна. Так, если СИМ оснащено электродвигателем мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, лицо, передвигающееся на нем, регистрируется как пешеход, если электродвигателем номинальной максимальной мощностью в такой же нагрузке – 0,25 кВт и менее 4 кВт, оно может регистрироваться как мопед с электродвигателем или как персональное электрическое средство передвижения малой мощности. В таких случаях лицо, управляющее таким СИМ, регистрируется как водитель.

Если обратиться к техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» от 09 декабря 2011г., то в подп. 1.3. включены квадрициклы, представляющие собой четырехколесные транспортные средства, имеющие такие же характеристики, как у мопедов, с массой без нагрузки не превышающей 350 кг².

Постановлением Правительства Российской Федерации о внесении изменений³ в п. 1.2 ПДД РФ, касающегося введения таких транспортных средств, как средства индивидуальной мобильности, под которым следует понимать средства, предназначенные для передвижения человека посредством использования электродвигателя и (или) мускульной энергии человека. Наряду с использованием электродвигателя (электросамокаты, электроскейтборды), есть и такие транспортные средства, в которых

¹ О правилах дорожного движения: постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации №1090 // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. №47. Ст. 4531

² О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств (ТР ТС 018/2011): решение Комиссии Таможенного союза от 09 декабря 2011 г. №877 СПС «Гарант» (дата обращения 18.07.2022г.)

³ 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 РФ от 6 октября 2022 г. № 1769 // https://base.garant.ru/405398117/#block_1001

имеются гироскопические стабилизаторы (гироскутеры, сегвеи, моноколеса). На сегодняшний день СИМ используют ту же инфраструктуру что и велосипеды, и автомобили. Вместе с тем, четкое определение и классификация существующих СИМ с целью разработки требований безопасности отсутствует. Если обратиться к международному опыту, то существует следующие системы классификации: классификационная система ITF¹; классификационная система ЕС; классификационная система США; классификационная система SAE; классификационная система В.С.Шелмакова.

Регламентом Европейского Союза № 168/2013 от 15 января 2013г. определена классификационная система ЕС, которой устанавливается, что транспортные средства категории L являются ориентиром для стран-членов. Это двух-, трех- и четырехколесные автомобили. В качестве критериев категории указаны: мощность, скорость, длина, ширина и высота. Некоторые СИМ отнесены к категории L1e-A: электрический велосипед, с предельной скоростью 25 км/ч и полезной мощностью от 250 Вт до 1000 Вт. И категорию L1e-B двухколесный мопед: любое двухколесное транспортное средство со скоростью от 25 км/ч и до 40 км/ч, мощностью до 4 000 Вт к ним относят скоростные электрические велосипеды. Кроме того, существуют и другие СИМ, не входящие в категорию L1e, приводимые в движение человеком, к ним относятся велосипеды, коньки и самокаты; электровелосипеды с педалями со скоростью до 25 км/ч и со вспомогательным электродвигателем с мощностью до 250 Вт.; транспортные средства, не оборудованные сиденьем (например, стоячие скутеры). Это обстоятельство свидетельствует о том, что данная система не может быть признана в качестве классификационной².

В США действует своя система, классифицирующая электровелосипеды по следующим типам:

1. Электровелосипед класса 1: велосипед, оснащенный двигателем, который обеспечивает мощность только тогда, когда

¹ Zagorskas J. Challenges Caused by Increased Use of E-Powered Personal Mobility Vehicles in European / Zagorskas J., Burinskiene M. // Cities Sustainability 2020, 12, 273

² Регламент Европейского Союза № 168/2013 от 15 января 2013г. // <https://base.garant.ru/70875330/> (дата обращения 06.05.2022г.)

управляющее лицо крутит педали, и мощность которого перестает вырабатываться на скорости 32 км/ч.

2. Электровелосипед класса 2: велосипед, оснащенный двигателем, который может использоваться исключительно для приведения в движение велосипеда и до достижения скорости 32 км/ч.

3. Электровелосипед класса 3: велосипед, оснащенный двигателем, который обеспечивает мощность только тогда, когда управляющее лицо крутит педали, и мощность которого перестает вырабатываться на скорости 45 км/ч, оснащен спидометром.

Кроме того, существует еще одна система классификации, SAE International – это стандарт J3194™, категории транспортных средств с механическим приводом, которые классифицируются по массе – до 227кг, ширинт – до 1,5 м (5 футов); максимальной скорости – до 48 км/ч, источник питания (электродвигатель или двигателя внутреннего сгорания)¹.

В Российской Федерации классификация систем СИМ, предложена С.В. Шелмаковым².

Кроме того, В.В. Донченко и В.А. Купацевым предлагается использовать систему классификации СИМ по двум наиболее значимым категориям: максимальной массе и общей мощности. В данной системе классификации предлагается разделить все СИМ на два класса. Класс А – средства, предназначенные для движения с помощью подвижной мускульной силы. Этот класс делится на три подкатегории в зависимости от максимального веса, которое данное устройство может выдержать, а именно АІ – до 70 кг, АІІ – до 100 кг, АІІІ – до 150 кг. Класс В – средства, имеющие электрическую составляющую (наличие аккумулятора, электродвигателя, контроллера). Имеют такие характеристики, как мощность двигателя и емкость батареи, необходимой для подзарядки

¹ Донченко, В.В. Анализ основных классификационных систем средств индивидуальной мобильности / В.В. Донченко, В.А. Купацев. – DOI: <https://doi.org/10.26518/2071-7296-2021-18-3-525-263> // Вестник СибАДИ. – 2021. – Т. 18, № 3(79). – С. 525-263.

² Шелмаков С.В., Галышев А.Б. Оценка экономического эффекта, обусловленного сокращением времени передвижения при эксплуатации велотранспортной сети г. Москвы // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. 2015. № 2 (4). 10

электроэнергии 220 Вт. Классификация данных средств индивидуальной мобильности происходит путем сравнения общей мощности агрегата. Категории VI – до 350 Вт, VII – до 900 Вт, VIII – до 1200 Вт.⁹

Авторы считают, что активное использование СИМ, при имеющихся правовых пробелах к их безопасному передвижению, приводит к возникновению проблем правоприменительной практики, высокому показателю аварийности. Прежде чем разрешить использование СИМ в совместных средах транспортной, пешеходной, велосипедной требуется: четкое законодательное определение и классификация существующих СИМ для принятия основных требований к безопасности их передвижения в городской среде; мощности источников питания; скорости; расстояния, на которое могут передвигаться такие средства, а также другие параметры на примере ряда зарубежных стран. Следует отметить, что в ряде стран такие нормативные акты либо уже приняты, либо над ними ведется активная работа. Зарубежный опыт правового регламентирования деятельности по профилактике правонарушений, связанных с передвижением на СИМ может и должен быть использован в Российской юридической практике.

В Германии закреплено, что на таких транспортных средствах можно передвигаться только с 14 лет, на велосипедных дорожках и проезжей части, а скорость такого передвижения не должна превышать 20 км/ч и максимальной массой без водителя 55 кг, кроме того, при этом необходимо наличие договора страхования. Такие транспортные средства должны иметь дублированную тормозную систему, оснащены световыми приборами спереди и сзади, должны быть оснащены боковыми светоотражателями и устройством для подачи звукового сигнала. На территории населенных пунктов такие транспортные средства используют для движения велосипедные дорожки, но при этом должны двигаться со скоростью велосипедов и не создавать помех, в том числе и пешеходам. Если такие велосипедные полосы отсутствуют, разрешается движение по проезжей части, где знаками разрешено движение велосипедистов. Вне населенных пунктов разрешено также движение по обочинам с твердым покрытием. Моноколеса, электроскейтборды и т.д., не имеющие рукояток для

опоры при движении к транспортным средствам не относятся, их движение разрешено только на закрытых площадях.

В Испании на СИМ можно передвигаться только по велосипедным дорожкам или по дорогам общего пользования со скоростным режимом не превышающем 30 км/ч. В каждом городе могут устанавливаться свои ограничения: в Мадриде водителям таких транспортных средств запрещено передвигаться в наушниках и пьяном виде; в Барселоне можно передвигаться по велосипедным дорожкам или по проезжей части, запрещено оставлять такие средства на тротуарах, привязывать к деревьям; в Валенсии владельцам транспортных средств весом менее 25 кг и со скоростью до 20 км/час разрешено передвигаться по пешеходным тротуарам со скоростью 10 км/ч.

В Австрии электросамакаты приравнены к велосипедам. Скоростной режим ограничен 25 км/ч. Необходимо наличие светоотражающих пленок и красных светоотражателей. Кроме того, необходимо наличие светоотражающих пленок сзади и желтых светоотражателей по бокам, источника белого света спереди и красного в темное время суток или при недостаточной видимости. Разрешено передвижение по велосипедным и пешеходным дорожкам. Скорость ограничивается при этом скоростью пешеходного потока.

В Швейцарии для электрического самоката предусмотрено ограничение скорости 20 км/ч, а с использованием педалей 25 км/ч. Для мотоциклов с электродвигателем обязательно наличие тормозной системы на оба колеса один из которых должен быть фиксационным. Электросамокат должен быть оборудован световозвращателем и фонарем или фарой для движения в темное время суток или в условиях ограниченной видимости белого цвета, а сзади световозвращателем или фонарем красного цвета. Такие транспортные средства приравнены к велосипедам и использование на пешеходных дорожках допускается для лиц с ограниченными возможностями и при условии, если это не создает помех пешеходам.

Если рассмотреть законодательное регламентирование в некоторых странах ближнего зарубежья, то в Казахстане 01.07.2022

года вступил в силу новый стандарт (СТ РК 3769-2022)¹. В данном стандарте определяются понятие самоката к нему относятся «электрические транспортные средства индивидуальной мобильности, имеющие два или три колеса, руль, фару спереди и фонарь сзади, сигнал, тормозную систему, органы управления, не имеющие сиденья, с максимальной конструктивной скоростью не более 25 км/ч», а при движении задней скоростью не более 6 км/ч. Если скоростной режим выше обозначенного он, подчиняются уже техрегламенту Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств» и относятся к категории L, а если такое средство разгоняется выше 50 км/ч необходимо наличие водительских прав категории A1, как на мопед. Самокаты оснащаются электродвигателем(и), батареей напряжением не более 100 В постоянного тока, зарядным устройством на напряжение не более 240 В переменного тока. Не допускается модификация узлов с целью увеличения скорости. Максимальный вес водителя, максимальный и, если применимо, минимальный рост водителя, а также максимальный и/или минимальный возраст водителя должны указываться в сопроводительной документации к такому транспортному средству. Не допускается перевозка каких-либо пассажиров, а также буксировка иных транспортных средств и грузов. Передвижение осуществляется одним водителем в положении стоя. Вместе с тем, изменения в ПДД РК² пока еще не внесены.

В Латвийской Республике были также внесены изменения в Закон о дорожном движении³, которыми были закреплены правовые основы пользования средствами индивидуальной мобильно-

¹ СТ РК 3769-2022 // URL https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=37484437&pos=31;-34#pos=31;-34 (дата обращения 26.07.2022г.)

² Об утверждении Правил дорожного движения, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, перечня оперативных и специальных транспортных служб, транспорт которых подлежит оборудованию специальными световыми и звуковыми сигналами по окраске по специальным цветографическим схемам: постановление Правительства Республики Казахстан от 13 ноября 2014 г. № 1196 // Собрание актов Президента Республики Казахстан и Правительства Республики Казахстан. 2014. № 69 – 70, ст. 636.

³ Road Traffic Law // Latvijas Vestnisis, 274/276. 1997.;Latvijas Republikas Saeimas un Ministru/ Kabineta Zinotajs, 22. 1997 . URL.: <https://likumi.lv/ta/en/en/id/45467-road-traffic-law> (дата обращения 26.07.2022г.).

сти. В частности, в соответствии с п. 9.1. ст. 1 под самокатом понимается оснащенное электродвигателем транспортное средство, скорость которого не превышает 25 км/ч, управление которым осуществляется одним человеком. Такое транспортное средство не имеет педалей, но имеет руль. К управлению таким транспортным средством допускаются лица с 14 до 17 летнего возраста при наличии велосипедных или иных водительских прав, с 18-летнего возраста права на управление самокатом не нужны. За нарушение ПДД лица несут ответственность как велосипедисты. Передвижение разрешено по пешеходным и велосипедным дорожкам при их отсутствии разрешается передвижение по краю проезжей части в один ряд. По пешеходным дорожкам разрешено движение без создания помех последним. В обязательном порядке такой самокат должен быть оборудован тормозной системой и фонарем белого цвета спереди и фонарем красного цвета сзади. Для передвижения в ночное время необходим костюм со светоотражателями. Самокатам разрешено передвижение по полосе общественного транспорта при наличии соответствующих знаков. Запрещается передвижение в состоянии алкогольного опьянения, не держась за руль и перевозить иных лиц, грузов в случаях, если это не предусмотрено инструкцией по эксплуатации такого транспорта. Кроме того, можно регистрировать такие ТС в добровольном порядке.

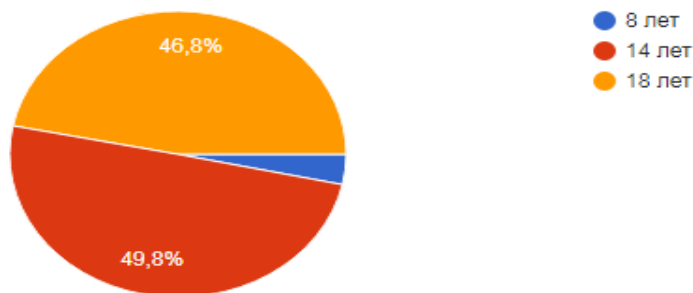
Проанализировав законодательство зарубежных стран, можно прийти к выводу о том, что, в настоящее время большинство стран осуществляет попытки правового регламентирования использования СИМ. В национальные законодательства вводится понятие таких средств и устанавливаются ограничения и дополнительные обязанности для водителей по их использованию. Большинство стран устанавливают ограничения скоростного режима до 20-25 км/ч.

Что касается международного законодательства, авторы считают, что в целях гармонизации и унификации, необходимо на международном уровне разработать рамочный нормативный правовой акт, которым были бы регламентированы права и обязанности лиц, осуществляющих управление СИМ.

В настоящее время ведется работа над проектом нового КоАП РФ¹, в котором предлагается в ст.2.7 установить ответственность по ряду административных правонарушений с 14 лет.

По Вашему мнению, с какого возраста возможно управление средством индивидуальной мобильности?

235 ответов



Кроме того, необходимо законодательно закрепить ограничения скоростного режима при движении на таких транспортных средствах до 25 км/ч. Категория СИМ с мощностью более 250 Ватт или максимальной скоростью более 25 км/ч необходимо приравнять к мопедам и обязать лиц, управляющих такими средствами двигаться только по проезжей части, при этом необходимо наличие водительских прав категории «М». В таких случаях необходимо введения обязательного страхования автогражданской ответственности (ОСАГО). По смыслу ст. 1079 Гражданского кодекса РФ² к источнику повышенной опасности следует отнести любую деятельность создающую опасность причинения вреда из-за невозможности полного контроля со стороны человека. Правовая неопределенность в обозначенной сфере приводит к таким негативным последствиям, как ограничение скоростного режима, по дорогам общего пользования, и пешеходным зонам, управления такими средствами в состоянии алкогольного опьянения, возраста с которого допускается управление СИМ, и статуса лица, использующие такие средства. Скоростная езда в

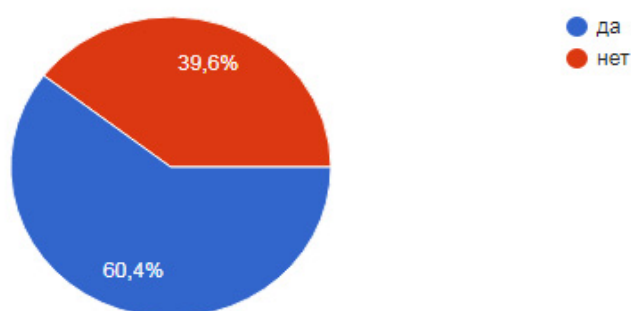
¹ Проект КоАП РФ. ID проекта 02/04/05-20/00102447 // URL: regulation.gov.ru/projects#npa=102447 (дата обращения: 30.11.2021).

² Гражданский кодекс Российской Федерации часть II : Федеральный закон от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ // Собрание законодательства РФ от 29.01.1996 г. № 5 ст. 410.

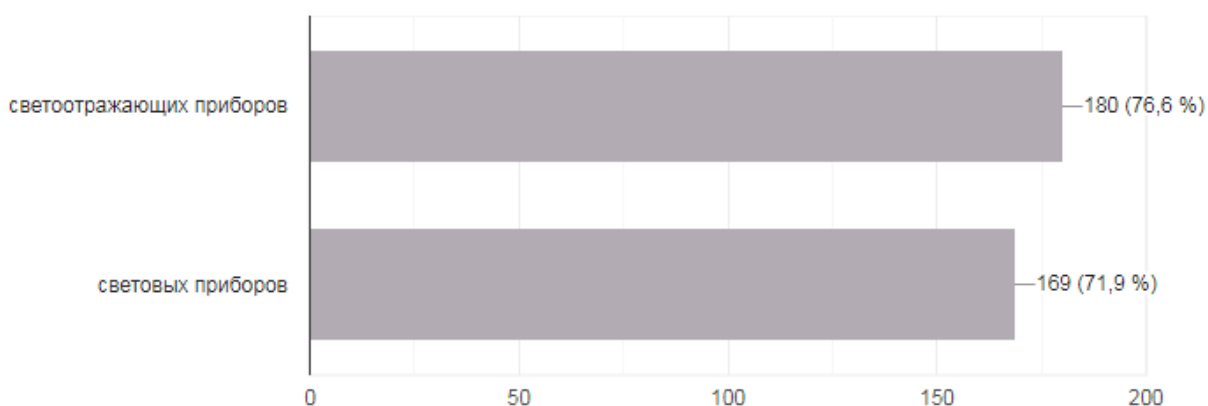
окружении других участников дорожного движения предполагает наличие соответствующего опыта и разрешения, полученного в соответствующих органах на право передвижения на подобном устройстве. С мнением авторов согласилось большинство опрошенных респондентов.

По Вашему мнению, необходимо ли получение документов на право управления средствами индивидуальной мобильности?

235 ответов



На основе анализа законодательства зарубежных стран установить обязанность при передвижении использовать защитную экипировку, самоотражающую одежду, габаритные огни и звуковые сигналы. С необходимостью принятия таких мер согласилось большинство респондентов.



Запретить перевозку грузов, пассажиров, осуществлять буксировку, передвигаться по проезжей части дороги без застегнутого мотошлема. Кроме того, необходимо установить администра-

тивную ответственность для организаций, осуществляющих кикшеринг за предоставление таких транспортных средств, не получивших соответствующее разрешение, осуществляющих передачу СИМ, лицам, не имеющих такого разрешения по статье 12.7 КоАП РФ¹. Кроме того, необходимо законодательно закрепить классификацию транспортных средств, для исключения чрезмерного ужесточения пользования СИМ.

Таким образом, проведенный анализ отечественного и зарубежного законодательства позволяет сделать следующие выводы о необходимости на законодательном уровне:

- разработать и принять рамочный международный нормативный правовой акт, которым были бы регламентированы права и обязанности лиц, осуществляющих управление СИМ.
- закрепить административный правовой статус лиц, управляющих СИМ в отечественном законодательстве;
- повысить возраст для управления СИМ с правом выезда на проезжую часть с 14 летнего возраста до 16 лет;
- закрепить ограничения скоростного режима при движении до 25 км/ч;
- категорию СИМ с мощностью более 250 Ватт или максимальной скоростью более 20 км/ч необходимо приравнять к мопедам и обязать лиц, управляющих такими средствами двигаться только по проезжей части, при этом необходимо наличие водительских прав категории «М», в таких случаях необходимо введение обязательного страхования автогражданской ответственности (ОСАГО);
- установить обязанность при передвижении использовать защитную экипировку, самоотражающую одежду, габаритные огни и звуковые сигналы;
- запретить управление в состоянии опьянения, перевозку грузов, пассажиров, осуществлять буксировку, передвигаться по проезжей части дороги без застегнутого мотошлема;

¹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федеральный закон // Собрание законодательства Российской Федерации от 7 января 2002 г. № 1 (часть I) ст. 1.

- установить административную ответственность для организаций, осуществляющих кикшеринг за предоставление таких транспортных средств, не получивших соответствующее разрешение, осуществляющих передачу СИМ, лицам, не имеющим такого разрешения по статье 12.7 КоАП РФ;
- закрепить классификацию транспортных средств, для исключения чрезмерного ужесточения пользования СИМ;
- участники дорожного движения в возрасте до 7 лет должны находиться под непосредственным наблюдением законного представителя, и передвигаться исключительно по пешеходным и велосипедным дорожкам;
- законодательно закрепить нормы, позволяющие использовать СИМ в общественных местах.

Законодательное регламентирование правовых пробелов в рассматриваемой сфере необходимо для минимизации дорожно-транспортных происшествий и травматизма среди участников дорожного движения, в том числе и лиц несовершеннолетнего возраста.

Глава 2. «Организация деятельности субъектов профилактики по предотвращению правонарушений, связанных с передвижением на средства индивидуальной мобильности».

2.1. Особенности профилактической работы по предотвращению дорожно-транспортных правонарушений с участием несовершеннолетних, использующих средства индивидуальной мобильности

Как уже было сказано выше, профилактическая работа с несовершеннолетними является одним из приоритетных направлений в деятельности органов внутренних дел, в особенности инспекторов по делам несовершеннолетних ОВД РФ. Работа субъектов профилактики, направленная на снижение детского дорожно-транспортного травматизма и на изучение азов правил дорожного движения, ведется не один год. Однако в последние годы все большую популярность приобретают так называемые средства индивидуальной мобильности – электрические самокаты и скейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и другие. Не так давно все эти устройства использовались в качестве игрушек – на них катались в парках, во дворах. В настоящее время же все эти средства индивидуальной мобильности массово появились на проезжих частях, на дорогах, тротуарах и так далее. Особым спросом подобные устройства пользуются в больших городах, мегаполисах, где постоянные заторовые ситуации, огромный дефицит или вовсе отсутствие парковочных мест, вынуждают водителей пересаживаться на подобные мобильные устройства, позволяющие не стоять в постоянных «пробках», с легкостью «припарковать» СИМ на небольшом участке, не создавая при этом помех для иных участников дорожного движения. Очевидна польза подобных мобильных средств, поскольку они снижают загруженность транспортного потока в городской среде, общую загазованность воздуха и прочее. Однако, в этой связи, остро возникла проблема аварийности указанных средств, а значит необходимо урегулировать вопросы правовой регламентации СИМ,

их перечня, компенсации материального вреда, причиненного при управлении СИМ и ряд других вопросов. В этой связи, особое внимание необходимо, на наш взгляд, уделить проведению профилактической работы по предотвращению дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних, использующих СИМ.

Масса вопросов возникает по установлению скоростных ограничений и по контролю скорости. В качестве одного из возможных вариантов предлагается обязать продавцов техники (служащих прокатных компаний) установить приспособления для ограничения скорости. Законодателем предлагаются следующие скоростные ограничения: при движении по тротуару устанавливается ограничение скорости – не более 20 км/ч, по велоинфраструктуре – 25 км/ч. В то же время Минтрансом не планируется: вводить регистрационные знаки для СИМ и категории прав для управления ими. Поскольку, по мнению законодателей, СИМ не выезжает на дороги общего пользования, соответственно экзамены по знанию правил дорожного движения и управлению СИМ водителю не нужны. Предполагается, что для управления СИМ будет достаточно базовой школьной подготовки по ПДД. Однако, даже в этой связи, остро встает вопрос о качестве, количестве, тематике проводимых в учебных учреждениях занятий по правилам дорожного движения, а также методике преподавания подросткам различных возрастных групп и уровне подготовленности специалистов для этих целей. В частности, в регионах России внедрена и активно реализуется программа «Юный инспектор дорожного движения», целью которой является создание условий для непрерывного воспитательного процесса учащихся, являющихся юными участниками дорожного движения. Основными задачами данной программы являются:

- выработка у школьников активной жизненной позиции;
- закрепление знаний ПДД и навыков безопасного поведения на дорогах;
- привлечение школьников к участию в пропаганде безопасности дорожного движения на улицах и дорогах среди сверстников;

– расширение технического кругозора детей и реализация их творческих способностей;

– участие отрядов ЮИД в проведении соревнований «Безопасное колесо»;

– активизация деятельности учебного заведения по обучению детей правилам безопасного поведения на дорогах и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

– повышение безопасности дорожного движения за счет совершенствования системы подготовки и воспитания, а также повышения уровня культуры поведения на улицах и дорогах;

– создание системы общешкольных мероприятий по профилактике дорожно-транспортного травматизма среди учащихся;

– развитие форм сотрудничества и взаимодействия педагогического коллектива с родителями (законными представителями), подразделениями ГИБДД и общественными организациями по профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

В рамках подготовки по указанной программе дети и подростки, состоящие в указанном (отряде) кружке, подробно изучают правила дорожного движения, особенно в части прав и обязанностей велосипедистов, учатся навыкам вождения (в том числе фигурного) и оказания первой доврачебной помощи и так далее. Кроме того, проводятся соревнования местного, регионального, зонального и государственного уровня между учащимися, с вручением командам победителям призов и освещением в средствах массовой информации. Данные мероприятия проводятся при взаимодействии с органами внутренних дел, а именно – государственной инспекцией безопасности дорожного движения. Это хорошая практика, позволяющая не только провести правовую пропаганду в области изучения и соблюдения правил дорожного движения, но и приобщить как можно большее количество подростков к законопослушному поведению на дорогах. Представляется возможным переориентацию данной программы по профилям подготовки не только велосипедистов, но и для подростков, управляющих СИМ. Однако, без должной правовой регламентации, закрепления перечня СИМ, воплотить эту идею в жизнь не представляется возможным.

Основными направлениями деятельности субъектов по профилактике дорожно-транспортного травматизма среди несовершеннолетних является правовая пропаганда: проведение лекций (группового и индивидуального характера), направленных на разъяснение действующих норм в области правил дорожного движения; доведение статистических данных о количестве ДТП (с участием несовершеннолетних) и степени полученных ими телесных повреждений; проведение практических игровых занятий на специально оборудованных полигонах для учебной езды; демонстрация фильмов, презентаций по указанной тематике. В сфере профилактики необходимо включить широчайший перечень субъектов профилактики – это не только сотрудники органов внутренних дел, непосредственно занимающиеся профилактической деятельностью, такие как, например, инспектора по делам несовершеннолетних, инспектора по безопасности дорожного движения, участковые уполномоченные полиции, но и сотрудники органов опеки и попечительства, комиссий по делам несовершеннолетних и защите их прав, комитетов по делам молодежи, центров занятости населения, представители медицинских учреждений и так далее. По-нашему мнению, профилактика должна быть комплексной и включать в себя не только разъяснительную работу и правовую пропаганду соблюдения правил дорожного движения, но и демонстрационные факторы. Например, сотрудники медицинских учреждений, посещая учебные заведения в рамках осуществления профилактической работы, могут приводить статистические данные о состоянии детского дорожно-транспортного травматизма, от первого лица могут рассказывать реальные истории семей, чьи дети пострадали в результате ДТП, в том числе, связанных с использованием СИМ, рассказывая о полученных ими травмах, проведенном лечении и сроках дальнейшей реабилитации пострадавших (в некоторых случаях уместна также демонстрация реальных видеоматериалов, фотографий пострадавших в результате ДТП). Сотрудники органов опеки и попечительства, комиссий по делам несовершеннолетних могут привести статистику привлеченных к ответственности несовершеннолетних и родителей (законных представителей) несовершеннолетних, допустивших нарушения в сфере обеспе-

ния безопасности дорожного движения. Представители центров занятости населения, комитетов по делам молодежи в своей части могут инициировать тематические мероприятия и доводить информацию о запланированных акциях, проводимых в том или ином муниципальном образовании, в том числе о паллиативах, посвященных приобщению подростков к соблюдению правил дорожного движения, разъяснению норм действующего законодательства в этой сфере, устраивать конкурсы, эстафеты местного, регионального уровней, с награждением победителей. Работа сотрудников органов внутренних дел по профилактике дорожно-транспортного травматизма является наиболее весомой и значимой. Одно только появление человека в форменной одежде вызывает повышенный интерес ребят и усиливает их внимание к доносимой информации. Сотрудники ОВД, осуществляющие профилактическую работу в общеобразовательных учебных учреждениях, проводят свою работу по утвержденному начальником территориального ОВД плану, с обязательным согласованием с директором школы (гимназии, лицея, техникума, колледжа и т.д.). Авторы полагают необходимым предусмотреть в указанных планах соответствующие курсы лекций и профилактических бесед на заданную тематику. Необходимо разработать и внедрить тематический план, предусматривающий систематическую работу на весь период обучения в учебном заведении, по изучению правил дорожного движения. Примером такого тематического плана может служить следующий:

1. Общие положения и терминология правил дорожного движения.

2. Обязанности пешеходов и пассажиров.

3. Расположения транспортных средств на проезжей части.

4. Сигналы светофора и регулировщика.

5. Требования к движению велосипедистов, а также лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности:

- 5.1 Экипировка, пользование световыми и звуковыми устройствами;

- 5.2 Начало движения, маневрирование;

- 5.3 Скорость движения;

- 5.4 Расположения СИМ на проезжей части;

5.5 Движение на СИМ в жилых зонах.

Этот тематический план является примерным и, естественно, подлежит коррекции в зависимости от возраста учащихся (для учащихся начальной, средней и старшей школы темы занятий будут отличаться).

После изучения теоретического материала (или же параллельно с ним) следует проводить практические занятия с целью закрепления полученных знаний и выработке определенных навыков передвижения на СИМ, велосипедах, самокатах и т.д. Конечно же, в идеальном варианте такие практические занятия следует проводить на специально оборудованных полигонах, на которых установлены знаки дорожного движения, на дорожное покрытие нанесена соответствующая разметка. Кроме того, полагаем возможным оборудовать учебные классы или специализированные аудитории для проведения занятий по организации безопасности дорожного движения с размещением в указанных классах (аудиториях) стендов, наглядных пособий, макетов и иных материалов, чтобы заинтересовать учащихся, привлечь их внимание, обеспечив тем самым формирование и закрепление полученных знаний и умений. Конечно же, внедрение подобных инноваций требует значительного финансирования. Полагаем возможным, в первую очередь оборудовать специализированные классы и внедрить в учебный процесс изучение правил дорожного движения в крупных городах, по крайней мере, в нескольких общеобразовательных организациях, с возможностью посещения этих аудиторий и учебных занятий учениками других учебных заведений этого города и близлежащих муниципальных образований.

Исходя из вышеизложенного, становится очевидным, что особая роль, конечно же, отводится именно администрации учебных заведений – социальным педагогам, заместителям директора по воспитательной работе, психологам и педагогам. Поскольку именно эти люди имеют каждодневный контакт с учащимися не только в рамках проводимой учебной и воспитательной работы. Необходимо внедрить изучение правил дорожного движения не только в рамках факультативов, но и в рамках обязательного изучения, проводить анкетирование среди учащихся и их родителей,

на предмет выявления несовершеннолетних, которые пользуются средствами индивидуальной мобильности в повседневной жизни и проводить усиленную профилактическую работу в первую очередь с ними.

2.2. Организация взаимодействия сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации с субъектами профилактической работы с несовершеннолетними по предотвращению правонарушений, связанных с их передвижением на средствах индивидуальной мобильности

Одной из причин дорожно-транспортного травматизма является низкая культура участников дорожного движения, и речь в данном случае ведется как о пешеходах, так и водителях, об их недисциплинированности и низкой правовой грамотности. Для того чтобы ситуация изменилась в лучшую сторону необходимо начинать культурное воспитание и обучение еще с дошкольного возраста привлекая к данному процессу всех субъектов профилактической работы с малолетними и несовершеннолетними. Именно в детстве закладываются основы безопасного поведения, в том числе поведения на дороге. Учебные воспитательные меры должны объединить образовательные учреждения всех типов и видов, сотрудников органов внутренних дел всех структурных подразделений, законных представителей несовершеннолетних, организации, учреждения и различные ведомства.

Психология подросткового возраста характеризуется особенностями восприятия окружающей обстановки, легкомысленным поведением, игровой или иной увлеченностью, небольшим практическим опытом. Концентрация внимания детей, катающихся на тех же самых электросамокатах, направлена не на дорожно-транспортную обстановку, а на игровую форму совершенствования езды на таком СИМ. В этой связи находится и другое, опасное для критической ситуации поведение детей. Не оценив должным образом подобную ситуацию, несовершеннолетний может импульсивно увеличить скорость, повернуть под колеса двигающейся навстречу автомашины. Проблема подростков в

поведении на дороге заключается и в недостаточном знании правил дорожного движения, иногда в нигилистическом отношении к их соблюдению, в недооценивании их значимости для обеспечения собственной безопасности.

Если обратиться к исследованиям по соотношению психологии младших подростков (11-13 лет) и причин ДТП, то наблюдается:

1. Бурное психофизическое развитие, гормональная перестройка и подростковый кризис.
2. Обесценивание авторитета взрослых и ориентация на сверстников.
3. Чувство взрослости.
4. Подростковая эмоциональность.
5. Отстаивание собственного понимания справедливости¹.

В подростковом периоде в качестве причин травматизма на дороге выступают психические и возрастные особенности 14-18 лет.

1. Склонность к личностному самоопределению.
2. Повышенная чувствительность к оценке окружающих.
3. Ориентация на автономную мораль.
4. Эмоциональная неустойчивость и резкие колебания настроения.
5. Противоречивость поведения².

Указанные особенности подросткового возраста свидетельствуют о необходимом воспитании в первую очередь со стороны родителей, иных законных представителей. Вместе с тем, в правоприменительной деятельности нередко складываются ситуации, когда при осуществлении профилактики детского дорожного травматизма и пресечению правонарушений в сфере дорожного движения сотрудники Госавтоинспекции сталкиваются с такими фактами, когда родители приобретали СИМ, при этом не заботились, о том, чтобы несовершеннолетний соблюдал меры безопасности. Вместе с тем, в случае если несовершеннолетний

¹ Психологические особенности младшего подросткового возраста // <https://cprmo.ggtu.ru/2021/10/22> (дата обращения 02.08.2022г.)

² Особенности подросткового возраста // Интернет ресурс URL: <http://sch24.ru/docs/osobenn.pdf> (дата обращения 02.06.2022г.).

станет участником дорожного транспортного происшествия и получит травму, родители или иные законные представители могут быть привлечены к административной ответственности за ненадлежащее исполнение родительских обязанностей по воспитанию (ч. 1 ст. 5.35 КоАП РФ), в данном случае ребенку не разъяснялись правила безопасного поведения на дорогах, правил дорожного движения, отсутствия должного контроля за законопослушным поведением несовершеннолетнего. Диспозиция статьи не предусматривает системность и повторяемость вместе с тем, правоприменительная практика сложилась таким образом, что ПДН и комиссии по делам несовершеннолетних зачастую отказывает в возбуждении административного производства или прекращает такое производство, если имело место быть однократное неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по воспитанию. Вместе с тем, на наш взгляд, такой факт должен быть рассмотрен как информация, дающая основание для проведения проверки и в случае подтверждения может послужить фактическим основанием для возбуждения дела об административном правонарушении в соответствии с п.2 ч.1 ст.28.1 КоАП РФ. Кроме того, совершение правонарушения несовершеннолетним также являются поводом для осуществления проверки законных представителей за совершение противоправного деяния в части невыполнения или ненадлежащего выполнения возложенных на родителей обязанностей по воспитанию. И в данной ситуации возникает вопрос о полномочиях сотрудников Госавтоинспекции по составлению в таких случаях всех необходимых процессуальных и служебных документов. В соответствии с действующим законодательством сотрудники ГИБДД не наделены полномочиями по составлению протоколов об административном правонарушении, предусмотренных ст. 5.35 КоАП РФ так как непосредственно не связаны с исполнением обязанностей по защите прав и законных интересов несовершеннолетних. Вместе с тем, согласно ст.ст. 20, 23 Федерального закона «Об основах системы профилактики безнадзорности и правонарушений

несовершеннолетних»¹ на все подразделения ОВД возложена обязанность по профилактике правонарушений среди несовершеннолетних, защите их прав и свобод.

На взгляд авторов, примерный алгоритм действий осуществления взаимодействия ГИБДД и ПДН по данному поводу должен быть следующим. В случае совершения правонарушения в сфере дорожного движения несовершеннолетним, достигшим возраста административной ответственности и, соответственно уже являющимся субъектом административного правонарушения (далее – АП), должен составляться протокол об АП, который передается со всеми материалами дела для рассмотрения по существу в комиссии по делам несовершеннолетних в соответствии с ч. 2 ст.23.2 КоАП РФ или рассмотрен сотрудниками ГИБДД. Необходимо обратить внимание, что упрощенный порядок рассмотрения таких дел невозможен. О рассмотрении таких дел в обязательном порядке должен быть уведомлен прокурор (ч.2 ст.25.11 КоАП РФ) и, в соответствии с ч.2 ст. 29.5 КоАП РФ административное дело в отношении несовершеннолетнего рассматривается по месту его жительства. Копия протокола или постановления о назначении наказания направляются в соответствии с п.п. 5,6 ч.1 ст.5 ФЗ № 120, в ПДН по месту жительства несовершеннолетнего, для постановки на профилактического учет. При обнаружении признаков состава административного правонарушения, предусмотренного ст. 5.35 КоАП РФ необходимо составить рапорт, который вместе с копией протокола или постановлением направляется в ПДН для решения вопроса о неисполнении или ненадлежащем исполнении законными представителями своих обязанностей. Документирование по таким делам должно осуществляться сотрудниками ПДН по месту жительства ответчика.

Следует отметить, что если неисполнение или ненадлежащее исполнение законными представителями своих обязанностей по воспитанию *не связано с нарушением правил дорожного дви-*

¹ Об основах системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних : Федеральный закон от 24 июня 1999 г. № 120-ФЗ // Собрание законодательства РФ от 28.06.1999 г. № 26 ст. 3177.

жения, сотрудник ГИБДД должен оформить рапорт по факту обнаружения такого правонарушения, а также собранные материалы по делу и направить их для рассмотрения по существу в ПДН по месту нахождения правонарушителей для решения вопроса о проведении профилактической работы, в том числе и привлечение таких лиц к административной ответственности.

В случае обнаружения противоправного деяния, совершенного лицом, не достигшим возраста административной ответственности, *в части нарушения правил дорожного движения* сотрудник ГИБДД собирает материалы и составляет рапорт по существу противоправного деяния и направляет их по месту жительства несовершеннолетнего в ПДН для решения вопроса о постановке, как самого подростка, так и его законных представителей, на профилактический учет для осуществления индивидуальной работы.

На основании вышеизложенного необходимо разработать регламент взаимодействия между Госавтоинспекции и подразделений по делам несовершеннолетних. В рассмотренных случаях сотрудники ГИБДД выявившие противоправное поведение родителей и лиц, не достигших возраста административной ответственности выступает не в роли субъектов административной юрисдикции, а как сотрудники, выявившие событие административного правонарушения в соответствии с п.2 ч.1 ст.28.1 КоАП РФ и субъекты системы профилактики правонарушений несовершеннолетних в соответствии со ст. 23 ФЗ № 120.

Понятие взаимодействия (в широком смысле) означает организацию постоянных контактов между субъектами профилактики правонарушений несовершеннолетних, которое предполагает: выработку единой стратегии такой деятельности; разработку и осуществление совместных мероприятий; выявление и устранение причин и условий, способствующих совершению правонарушений несовершеннолетними; правовую пропаганду; взаимное информирование; проведение оперативно-профилактических мероприятий; обмен опытом, а также принятие мер, направленных на устранение обстоятельств, способствующих совершению правонарушений несовершеннолетними, в том числе в сфере несоблюдения правил дорожного движения.

Организация взаимодействия в исследуемом вопросе, как функция управления в первую очередь возложена на комиссии по делам несовершеннолетних и защите их прав. Отсутствие единого нормативного акта, принятого на федеральном уровне, который бы определял порядок межведомственного взаимодействия, приводит к тому, что каждой комиссией самостоятельно разрабатывается такой алгоритм действий, что существенно снижает эффективность оказания реальной помощи детям и семьям, требующим особого внимания со стороны государства. В контексте рассматриваемой проблемы требуется объединение усилий всех социальных институтов. Вместе с тем, если социальная проблема игнорируется, то она не может быть решена внутриведомственно или силами только одного из социальных институтов.

В целях взаимодействия сотрудники подразделений территориальных органов МВД России (далее – ОМВД) обязаны выявлять: несовершеннолетних находящихся без попечения законных представителей либо в обстановке, которая представляет угрозу жизни, здоровью, нормальному воспитанию, а также безнадзорных, беспризорных, находящихся в социально-неблагополучных семьях, совершивших преступления и административные правонарушения, лиц, вовлекающих несовершеннолетних в совершение преступлений и административных правонарушений.

Не реже одного раза в полугодия на оперативных совещаниях при начальнике ОМВД должны рассматриваться вопросы организации взаимодействия подразделений.

Вместе с тем, организация взаимодействия сотрудников ОВД РФ в исследуемой сфере регламентирована как внутренними приказами, так и межведомственными соглашениями, и иными нормативно-правовыми актами. Так, на наш взгляд, интересным представляется приказ МВД России №19 от 17.01.2006г.¹ Предупреждение безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних является одним из основных направлений профилактической деятельности. На сотрудников участковых уполномоченных, подразделений по делам несовершеннолетних и уго-

¹ О деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений: приказ МВД России от 17 января 2006 г. № 19 // СТРАС «Юрист».

ловного розыска возложена обязанность по осуществлению взаимодействия в части выявления правонарушений, совершаемых указанной категории, проведение совместных комплексных оперативно-профилактических мероприятий, а также обмен полученной в ходе оперативно-служебной деятельности информацией. Следующим нормативным правовым актом, представляющим интерес в рассматриваемом вопросе по взаимодействию между субъектами системы профилактики, является Приказ МВД России № 845¹ на сотрудников ПДН возложены девятнадцать полномочий в отношении несовершеннолетних и в том числе по осуществлению взаимодействия, как со структурными подразделениями ОВД, так и со всеми субъектами системы профилактики.

Приказом МВД России № 839 от 01.09.2012г.² определен порядок приема и содержания несовершеннолетних правонарушителей в ЦВСНП с целью предупреждения совершения ими повторных правонарушений, защиты их жизни и здоровья и проведения с такими лицами профилактической работы. Данные учреждения относятся к структурным подразделениям МВД России на региональном и районном уровне. В таких учреждениях осуществляется круглосуточный прием несовершеннолетних правонарушителей. Осуществляется работа по выявлению таких лиц к совершению преступлений и иных противоправных деяний, устанавливаются причины и условия такого девиантного поведения. С этой целью осуществляется как межведомственное взаимодействие с образовательными организациями, администрацией по месту проживания, так и внутриведомственное взаимодействие с участковыми уполномоченными, сотрудниками ПДН. Формами такого взаимодействия являются как прямое взаимодействие (непосредственное сотрудничество), профбеседы, обмен информацией, организация и проведение спортивных и иных культурно-массовых мероприятий с привлечением к участию в

¹ Об утверждении Инструкции по организации работы подразделений по делам несовершеннолетних органов внутренних дел Российской Федерации: приказ МВД России от 15 октября 2013 г. № 845 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2014. № 11.

² О совершенствовании деятельности центров временного содержания для несовершеннолетних правонарушителей: приказ МВД России от 1 сентября 2012 г. № 839 // СПС «Гарант».

них несовершеннолетних. В учреждениях ЦВСНП несовершеннолетние могут находиться на срок необходимый для их размещения, но не более 30 суток. В исключительных случаях, срок такого размещения может быть продлен, но не более чем на 15 суток на основании постановления судьи. При этом применяются меры воспитательного характера, а также осуществление образовательного процесса. Несовершеннолетние размещаются в отдельных спальных помещениях в зависимости от пола, возраста и степени общественной опасности совершенных ими деяний, применяются меры, исключающие их самовольный уход.

Должностные лица ЦВСНП не позднее 3-х суток с момента окончания времени содержания несовершеннолетнего в ЦВСНП направляют в ОМВД по месту жительства или пребывания обобщенную информацию (в форме информационного письма) о сведениях, полученных в ходе проведения индивидуальной профилактической работы.

Полученная информация о причинах и условиях, способствующих совершению правонарушений и противоправных деяний несовершеннолетними, самовольному прекращению ими работы, учебы, самовольного оставления семьи, государственного учреждения, подлежат проверке соответствующими подразделениями ОМВД в установленном порядке. О результатах проверки информируются ЦВСНП в срок не позднее 5 суток с момента ее окончания.

Приказом МВД России от 30 апреля 2012 года¹ п.20.3 предусмотрено, что при доставлении подозреваемых и обвиняемых несовершеннолетних в дежурную часть тероргана МВД РФ оперативный дежурный обязан зарегистрировать их в Книгу учета лиц, доставленных в дежурную часть и незамедлительно сообщить о данном факте законным представителям. В случае доставления лица, числящегося в розыске как без вести пропавший, в соответствии с п. 23 незамедлительно уведомляется инициатор розыска, а само лицо передается сотрудникам ПДН в соответствии с п.23.2 Приказа. Кроме того, в незамедлительно уведом-

¹ Об утверждении Наставления о порядке исполнения обязанностей и реализации прав полиции в дежурной части территориального органа МВД России: приказ МВД России от 30 апреля 2012 г. № 389 (ред. от 9 июля 2019 г.) // СПС «Гарант».

ляются и законные представители несовершеннолетнего, задержанного в административном порядке.

Участие в проведении оперативно-профилактических мероприятий (операциях, рейдах), направленных на выявление несовершеннолетних правонарушителей, мест концентрации групп несовершеннолетних, лиц, вовлекающих несовершеннолетних в противоправную деятельность, проводят работу по предупреждению, пресечению и раскрытию преступлений, совершенных несовершеннолетними осуществляется сотрудниками оперативных подразделений.

Следователь (дознатель) не позднее 5 суток, а в случаях, не терпящих отлагательства, незамедлительно с момента получения в ходе расследования уголовных дел по преступлениям, совершенным несовершеннолетними или в отношении их, сведений о неисполнении либо ненадлежащем исполнении законными представителями несовершеннолетних и (или) должностными лицами своих обязанностей по воспитанию, обучению и (или) содержанию несовершеннолетних, совершивших преступления, и (или) отрицательном влиянии на их поведение либо жестоком обращении с ними информируют об этом ОМВД по месту жительства или месту пребывания несовершеннолетнего, совершившего преступление, либо в отношении которого совершено преступление.

Для осуществления предварительного расследования следователем (дознателем) запрашиваются сведения о несовершеннолетнем подозреваемом (обвиняемом) из ОМВД по месту его жительства (пребывания), а по месту его учебы (работы) запрашивается информация о об отношении к учебе (работе), образе жизни, пристрастиях, круге знакомых, особенно отрицательно влияющих на его поведение, а так же другие данные, имеющие значение для уголовного дела и характеризующие личность подозреваемого (обвиняемого). Сотрудник ПДН допрашивается в качестве свидетеля и включают его в прилагаемый к обвинительному заключению (акту) список лиц, подлежащих вызову в судебное заседание.

На стадии предварительного расследования по уголовным делам о преступлениях, совершенных несовершеннолетним следователь (дознатель) в 3-дневных срок должен направить ре-

шение о возбуждении уголовного дела в инспекцию по делам несовершеннолетних по месту жительства для проведения вторичных форм профилактических мероприятий и предупреждения возможного повторения ими преступления. Так же следователь (дознаватель) может принять решение об отмене решения о возбуждении уголовного дела, либо об отказе в возбуждении уголовного дела и основаниях принятия такого решения, об избрании меры пресечения в отношении несовершеннолетнего подозреваемого, об ее изменении или отмене, о предъявленном обвинении, а так же о предъявлении нового обвинения, о направлении в прокуратуру уголовного дела в отношении несовершеннолетнего с обвинительным заключением, обвинительным актом или постановлением о применении в отношении несовершеннолетнего принудительных мер медицинского характера, о возвращении уголовного дела для дополнительного расследования, о прекращении уголовного дела или уголовного преследования в отношении подозреваемого, обвиняемого несовершеннолетнего, об объявлении несовершеннолетнего подозреваемого, обвиняемого в розыск, о приостановлении расследования уголовного дела в отношении подозреваемого, обвиняемого несовершеннолетнего, об отмене постановления о прекращении уголовного дела или уголовного преследования, с указанием меры пресечения, избранной в отношении несовершеннолетнего, об отмене постановления о приостановлении предварительного расследования и его возобновлении.

Не позднее 5-ти суток с момента получения информации следователя (дознавателя) сотрудник ПДН ставит несовершеннолетнего обвиняемого или подозреваемого в совершении преступления на учет с заведением учетно-профилактической карточки и во взаимодействии с УУП, сотрудником ОУР и других подразделений ОМВД проводит с ним индивидуальную профилактическую работу.

О местонахождении несовершеннолетнего, скрывающегося от следствия, либо объявленного в розыск, о противоправном поведении несовершеннолетнего подозреваемого (обвиняемого), в отношении которого избрана мера пресечения, не связанная с за-

ключением под стражу сотрудники обязаны доложить рапортом начальнику ОМВД.

Кроме того, сотрудники ПДН обязаны проинформировать следователя (дознателя) о ранее выявленных недостатках в деятельности органов и учреждений системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних, юридических и физических лиц применительно к обстоятельствам, установленным в ходе расследования преступлений, совершенных несовершеннолетними и в отношении них, для внесения представлений об устранении причин и условий, способствующих совершению преступления, а также используют информацию, полученную от следователя (дознателя) в ходе расследования уголовных дел, по фактам совершения преступлений несовершеннолетними и в отношении них, как основание для мотивированного рапорта о проведении профилактических мероприятий.

Приказом от 28 июня 2021 года № 495 МВД России¹ на сотрудников ППС п. 176 также возложена обязанность по участию в мероприятиях, связанных с профилактической работой по предупреждению правонарушений и безнадзорности несовершеннолетних, защите их прав и законных интересов на основании информации, полученной из подразделений по делам несовершеннолетних. Об обнаружении лиц, совершивших правонарушения, сообщается в дежурную часть. Работу с такими лицами проводят сотрудники ПДН. Так же п. 122.4 на сотрудников ППС возложена обязанность по препровождению несовершеннолетних лиц к месту их жительства для передачи законным представителям.

Приказом Министерства юстиции и МВД России от 4 октября 2012 г. № 190/912² утвержден Регламент взаимодействия между МВД России и ФСИН России и МВД России по недопу-

¹ Об утверждении Наставления об организации служебной деятельности строевых подразделений патрульно-постовой службы полиции территориальных органов МВД России: приказ МВД России от 28 июня 2021 г. № 495 // СПС «Гарант».

² Об утверждении Регламента взаимодействия ФСИН России и МВД России по предупреждению совершения лицами, состоящими на учете уголовно-исполнительных инспекций, преступлений и других правонарушений: приказ Минюста РФ и МВД РФ от 4 октября 2012 г. № 190/912 // СПС «Гарант».

щению совершения лицами, состоящими на учете уголовно-исполнительных инспекций, преступлений и других правонарушений где определены формы взаимодействия. В частности, ФСИН и ОВД оказывают практическую и методическую помощь УИИ и ОВД. В частности, УИИ, подготавливают информационно-аналитические материалы с целью совершенствования работы о причинах и условиях, способствующих совершению преступлений. Ежемесячно в целях обеспечения участия в профилактике безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних направляют в ОВД списки несовершеннолетних осужденных. Данным приказом определено, что при поступлении из УИИ с копии приговора суда о постановке несовершеннолетнего осужденного сотрудники ПДН обязаны в 5-дневный срок поставить его на учет. Кроме того, обязаны принимать участие в контроле за несовершеннолетним в общественных местах, учебе или работы. Не реже одного раза в 6 месяцев сотрудники ПДН предоставляют в УИИ справку о проведенной профилактической работе с таким несовершеннолетним. В случае выявления несовершеннолетнего осужденного нуждающегося в социальной, психологической помощи, больных наркоманией и т.д. в течении трех дней после рассмотрения дела об административном правонарушении, возбуждения уголовного дела и рассмотрения рапорта руководством ОВД с приложением копий объяснительных подростков и их законных представителей информируют об этом УИИ. Принимают участие в подготовке материалов для решения вопроса о замене наказания, условного осуждения или отсрочки отбывания наказания, представляют характеризующие сведения о поведении несовершеннолетнего. Осуществляют взаимодействие по вопросам установления местонахождения, осужденного несовершеннолетнего, выявлении причин и условий уклонения таких лиц от исполнения отбывания наказания. Совместно с сотрудниками УИИ не реже одного раза в 6 месяцев обследуют семейно-бытовые условия.

Несмотря на предпринимаемые со стороны законодателя меры по обеспечению взаимодействия в рассматриваемой сфере деятельности следует отметить, что область взаимодействия по-

лиции с органами, учреждениями системы профилактики является наименее урегулированной.

На основании изложенного, авторы пришли к следующим выводам. Зачастую на различные субъекты профилактики возлагаются дублирующие функции. В силу недостаточной разработанности всех необходимых институциональных и функциональных элементов системы профилактики в России пока не удастся добиться единой согласованной деятельности всех ее элементов, направленной на решении проблем профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. Единая стратегия алгоритмов действий будет являться регулятором вторичной профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних.

Заключение

Высокий уровень травматизма в сфере обеспечения безопасности граждан, в том числе и несовершеннолетних, которые являются поколением, которые будут строить всю стратегию дальнейшего будущего России, рождает вопрос о их причинах.

Процессом развития правового сознания подрастающего поколения должны является как пропаганда безопасности дорожного движения, так и законодательная регламентация ее правовых основ.

Анализ действующего как международного, так и Российского законодательства показал, что деятельность как по профилактики в целом безопасности дорожного движения, так и в частности пропаганды и профилактики правонарушений в этой сфере деятельности несовершеннолетними (в том числе и с использованием таких новомодных гаджетов – электросамокатов, электровелосипедов, моноколес и т.д.) регламентирована большим количеством нормативно-правовых актов, что создает препятствия для оптимальных форм взаимодействия между различными субъектами профилактики подростковых правонарушений, а также защите прав и законных интересов несовершеннолетних, снижения дорожно-транспортной аварийности.

В настоящем исследовании авторы предприняли попытку, проанализировав как опыт регламентации профилактики работы по предотвращению правонарушений в сфере безопасности дорожного движения в целом, так и в частности, связанных с их передвижением на средствах индивидуальной мобильности сформулировать следующие предложения для совершенствования профилактической работы всеми субъектами в обозначенной исследовании сфере деятельности:

1. Необходимо и целесообразно унифицировать нормативно-правовое регулирование в сфере осуществления профилактической деятельности правонарушений несовершеннолетних, с целью построения единой системы в котором обозначить: цели, задачи, порядок организации, и предусмотреть не только ответ-

ственность за невыполнение (ненадлежащее выполнение) своих полномочий, но и определить механизм стимулирования.

2. Определить места, в зависимости от возраста и инфраструктуры, а также характера технических средств места пользования электросамокатами, электровелосипедами и т.д. – места пользования этих мест.

3. Определить и закрепить классификацию СИМ в виде ряда качественных характеристик: мощность электродвигателя, скоростная способность, особенности регистрации и передвижения.

4. Регламентации тюнинга управляющего СИМ.

5. Регламентации проката СИМ несовершеннолетним.

Учитывая все вышеизложенное, авторы считают целесообразным выработать комплексный подход в разработке изменений и дополнений в Федеральный закон № 196 – ФЗ¹ а так же в Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации, которые смогли бы установить ответственность передвигающихся на средствах СИМ несовершеннолетних, а также лиц, несущих ответственность за их безопасность и воспитание.

¹ О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ // Собрание законодательства РФ 11.12.1995, № 50, ст.4873.

Литература

1. Об объявлении в России Десятилетия детства: указ Президента РФ от 29 мая 2017 г. № 240 // Рос. газ. 2017. 30 мая.
2. Статистическая отчетность. Информационный ресурс // <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения 04.06.2022г.)
3. Анкета исследуемых вопросов по теме. Интернет ресурс https://docs.google.com/forms/d/1GcF86sP16dBGfw0pm4kx4_BAXHjrueoTYCs1krG5Al4/edit#responses
4. Об образовании в Российской Федерации : Федеральный закон от 29.12.2012г. № 273 – ФЗ // Собрании законодательства РФ от 31.12.2012 г., № 53 (часть I) ст. 7598.
5. О правилах дорожного движения: постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации №1090 // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. №47. Ст. 4531
6. О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств (ТР ТС 018/2011): решение Комиссии Таможенного союза от 09 декабря 2011 г. №877 СПС «Гарант» (дата обращения 18.07.2022г.)
7. 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 РФ от 6 октября 2022 г. № 1769 // https://base.garant.ru/405398117/#block_1001
8. Zagorskas J. Challenges Caused by Increased Use of E-Powered Personal Mobility Vehicles in European / Zagorskas J., Burinskiene M. // Cities Sustainability 2020, 12, 273
9. Регламент Европейского Союза № 168/2013 от 15 января 2013г. // <https://base.garant.ru/70875330/> (дата обращения 06.05.2022г.)
10. Донченко, В.В. Анализ основных классификационных систем средств индивидуальной мобильности / В.В. Донченко, В.А. Купавцев. – DOI: <https://doi.org/10.26518/2071-7296-2021-18-3-525-263> // Вестник СибАДИ. – 2021. – Т. 18, № 3(79). – С. 525-263.

11. Шелмаков С.В., Галышев А.Б. Оценка экономического эффекта, обусловленного сокращением времени передвижения при эксплуатации велотранспортной сети г. Москвы // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. 2015. № 2 (4). 10

12. СТ РК 3769-2022 // URL https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=37484437&pos=31;-34#pos=31;-34 (дата обращения 26.07.2022г.)

13. Об утверждении Правил дорожного движения, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, перечня оперативных и специальных транспортных служб, транспорт которых подлежит оборудованию специальными световыми и звуковыми сигналами по окраске по специальным цветографическим схемам: постановление Правительства Республики Казахстан от 13 ноября 2014 г. № 1196 // Собрание актов Президента Республики Казахстан и Правительства Республики Казахстан. 2014. № 69 – 70, ст. 636.

14. Road Traffic Law // Latvijas Vestnisis, 274/276. 1997.;Latvijas Republikas Saeimas un Ministru/ Kabineta Zinotajs, 22. 1997 . URL.: <https://likumi.lv/ta/en/en/id/45467-road-traffic-law> (дата обращения 26.07.2022г.).

15. Проект КоАП РФ. ID проекта 02/04/05-20/00102447 // URL: <http://regulation.gov.ru/projects#npa=102447> (дата обращения: 30.11.2021).

16. Гражданский кодекс Российской Федерации часть II : Федеральный закон от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ // Собрание законодательства РФ от 29.01.1996 г. № 5 ст. 410.

17. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федеральный закон // Собрание законодательства Российской Федерации от 7 января 2002 г. № 1 (часть I) ст. 1.

18. Психологические особенности младшего подросткового возраста // <https://cprmo.ggtu.ru/2021/10/22> (дата обращения 02.08.2022г.)

19. Особенности подросткового возраста // Интернет ресурс URL: <http://sch24.ru/docs/osobenn.pdf> (дата обращения 02.06.2022).

20. Об основах системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних : Федеральный закон от

24 июня 1999 г. № 120-ФЗ // Собрание законодательства РФ от 28.06.1999 г. № 26 ст. 3177.

21. О деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений: приказ МВД России от 17 января 2006 г. № 19 // СТРАС «Юрист».

22. Об утверждении Инструкции по организации работы подразделений по делам несовершеннолетних органов внутренних дел Российской Федерации: приказ МВД России от 15 октября 2013 г. № 845 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2014. № 11.

23. О совершенствовании деятельности центров временного содержания для несовершеннолетних правонарушителей: приказ МВД России от 1 сентября 2012 г. № 839 // СПС «Гарант».

24. Об утверждении Наставления о порядке исполнения обязанностей и реализации прав полиции в дежурной части территориального органа МВД России: приказ МВД России от 30 апреля 2012 г. № 389 (ред. от 9 июля 2019 г.) // СПС «Гарант».

25. Об утверждении Наставления об организации служебной деятельности строевых подразделений патрульно-постовой службы полиции территориальных органов МВД России: приказ МВД России от 28 июня 2021 г. № 495 // СПС «Гарант».

26. Об утверждении Регламента взаимодействия ФСИН России и МВД России по предупреждению совершения лицами, состоящими на учете уголовно-исполнительных инспекций, преступлений и других правонарушений: приказ Минюста РФ и МВД РФ от 4 октября 2012 г. № 190/912 // СПС «Гарант».

27. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ // Собрание законодательства РФ 11.12.1995, № 50, ст.4873.

Оглавление

Введение.....	3
Глава 1. Теоретико-правовые основы в сфере профилактической работы с несовершеннолетними по предотвращению правонарушений, связанных с их передвижением на средствах индивидуальной мобильности.....	6
1.1. Основные направления деятельности субъектов профилактической работы с несовершеннолетними по предотвращению правонарушений, связанных с их передвижением на средствах индивидуальной мобильности.....	6
1.2. Правовые основы деятельности в сфере профилактики правонарушений, связанных с передвижением на средствах индивидуальной мобильности.....	14
Глава 2. Организация деятельности субъектов профилактики по предотвращению правонарушений, связанных с передвижением на средствах индивидуальной мобильности.....	26
2.1. Особенность профилактической работы по предотвращению дорожно-транспортных правонарушений с участием несовершеннолетних, использующих средства индивидуальной мобильности.....	26
2.2. Организация взаимодействия сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации с субъектами профилактической работы с несовершеннолетними по предотвращению правонарушений, связанных с их передвижением на средствах индивидуальной мобильности.....	32
Заключение.....	45
Литература.....	47

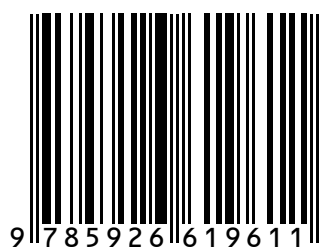
Учебное издание

**Совершенствование профилактической работы
с несовершеннолетними по предотвращению правонарушений,
связанных с их передвижением на средствах
индивидуальной мобильности**

Учебно-практическое пособие

В авторской редакции
Компьютерная верстка *Г. А. Артемовой*

ISBN 978-5-9266-1961-1



Подписано в печать 29.08.2023. Формат 60x84 1/16.
Усл. печ. л. 3,0. Тираж 50 экз. Заказ 185.

Краснодарский университет МВД России.
350005, г. Краснодар, ул. Ярославская, 128.