



МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ЖУРНАЛ
№3
2024 (34)
ISSN 2782-2850

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ / ROAD SAFETY

Главный редактор / Editor-in-Chief of the journal

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

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

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

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

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

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

Редакционная коллегия / Editorial board

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

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

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

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

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

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

В.Ф. Васюков,
доктор юридических наук, профессор, профессор
кафедры уголовного права, уголовного процесса и
криминалистики Федерального государственного ав-
тономного образовательного учреждения высшего
образования «Московский государственный институт
международных отношений (университет) Министе-
рства иностранных дел Российской Федерации»

V.F. Vasyukov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Professor
of the Department of Criminal Law, Criminal Procedure
and Criminalistics of the Federal state autonomous
institution of higher education «Moscow State Institute
of International Relations (University) of the Ministry of
Foreign Affairs of the Russian Federation»

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

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

Ф.Н. Зейналов,

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

С.М. Зырянов,

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

В.Д. Кондратьев,

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

В.В. Кузин,

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

В.И. Майоров,

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

Р.Н. Минниханов,

доктор технических наук, профессор, президент Академии наук Республики Татарстан, директор ГБУ «Безопасность дорожного движения»

Д.В. Митрошин,

начальник ФКУ «Научный центр БДД МВД России»

К.В. Муравьев,

доктор юридических наук, доцент, начальник научно-исследовательского центра Академии управления МВД России

Ю.И. Попугаев,

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

Б.В. Россинский,

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

Н.В. Румянцев,

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

С.А. Синенко,

доктор юридических наук, доцент, начальник Академии управления МВД России

F.N. Zeinalov,

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

S.M. Zyryanov,

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

V.D. Kondratiev,

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

V.V. Kuzin,

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

V.I. Mayorov,

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

R.N. Minnikhanov,

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

D.V. Mitroshin,

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

K.V. Muravyov,

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

Yu.I. Popugaev,

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

B.V. Rossinsky,

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

N.V. Rumyantsev,

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

S.A. Sinenko,

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

доктор юридических наук, доцент, профессор
Департамента публичного права факультета права
НИУ ВШЭ

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

главный государственный инспектор безопасности
дорожного движения Российской Федерации

Chief State Inspector of Road Safety of the Russian Federation

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

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

ЗАРУБЕЖНЫЕ ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ / FOREIGN MEMBERS EDITORIAL BOARD

Заслуженный юрист Республики Беларусь, член-корреспондент Национальной академии наук Республики Беларусь, доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой конституционного права юридического факультета Белорусского государственного университета

Honored Lawyer of the Republic of Belarus, Corresponding Member of the National Academy of Sciences of the Republic of Belarus, Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Head of the Department of Constitutional Law the Faculty of Law of the Belarusian State University

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

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

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

Свидетельство о регистрации
средства массовой информации
ПИ № ФС 77-81177 от 02.06.2021

Журнал рекомендован
Высшей аттестационной комиссией
Министерства образования и науки
Российской Федерации для публикации
основных результатов диссертаций
на соискание ученой степени
доктора и кандидата наук

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ:

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

Редакция:

Главный редактор:

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

Заместители главного редактора:

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

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

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

Адрес редакции: ул. Поклонная, д. 17,
Москва, Россия, 121293
E-mail: ncbsd@bk.ru
www: <http://нцибдд.мвд.рф>

Мнение редакции может не совпадать с точкой
зрения авторов публикаций. Ответственность
за содержание публикаций и достоверность
фактов несут авторы материалов.
При перепечатке или воспроизведении матери-
алов журнала любым способом полностью или
частично ссылка на журнал обязательна.
Публикации журнала размещаются в открытом
доступе на сайтах elibrary.ru,
cyberleninka.ru, нцибдд.мвд.рф.

Журнал индексируется в РИНЦ.

Формат 60x84/8. Печать цифровая.
Физ. печ. л. – 8,14. Усл. печ. л. – 8,14.

Номер подписан в печать 23.09.2024.
Номер вышел в свет 30.09.2024.

Тираж 200 экз.

План-график выпуска научных изданий
ФКУ «НЦ БДД МВД России» на 2024 г., поз. 22.

Бесплатно

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 2024. № 3(34)

Содержание

УПРАВЛЕНИЕ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Кардашова И.Б. Документы стратегического планирования в сфере безопасности дорожного движения.....	6
Калюжный Ю.Н. О некоторых вопросах правового регулирования делегирования государственных полномочий отдельным субъектам в области безопасности дорожного движения	10
Минниханов Р.Н. Деятельность государственного бюджетного учреждения «Безопасность дорожного движения» по обеспечению безопасности дорожного движения в Республике Татарстан	14

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

Панкова О.В. Административная ответственность за невыполнение обязанностей в связи с дорожно-транспортным происшествием: вопросы квалификации	18
--	----

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

Александрова Л.А. Особенности установления обстоятельств при проверке сообщения о преступлении.....	27
Проказин Д.Л., Чаплыгина В.Н. Особенности подготовки допроса несовершеннолетних подозреваемых при расследовании преступлений в сфере дорожного движения.....	32
Шутова А.С. Об интеграции 3D-технологий в процесс производства транспортно-трасологических исследований	36
Барышников И.Н., Соломенцев Б.И., Горчаков А.О., Коротков К.А., Камелягин А.О. Вопросы, возникающие при производстве судебных автотехнических экспертиз в рамках расследования дорожно-транспортных происшествий с участием средств индивидуальной мобильности	41

МЕЖДУНАРОДНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Коблов П.С. Зарубежный опыт предупреждения нарушений в области дорожного движения, связанных с отвлечением внимания водителей транспортных средств	57
---	----

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

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

Journal Recommended
by the Higher Attestation Commission
Ministry of Education and Science
of the Russian Federation for publication
of results of doctoral and candidate of theses

FOUNDER AND PUBLISHER:

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

Editorial board:

Editor-in-Chief of the journal:

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

Deputy Editors-in-Chief of the journal:

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

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

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

Editorial address: ul. Poklonnaya, d. 17,
Moscow, Russia, 121293
E-mail: ncbdd@bk.ru
www: <http://нцбдд.мвд.рф>

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

The publications are available in open access at
elibrary.ru, cyberleninka.ru, нцбдд.мвд.рф.

The journal is indexed in Russian Science Citation
Index.

The format is 60x84/8. Digital printing.

Printers sheet – 8,14.

Conventional printed sheet – 8,14.

Passed for printing 23.09.2024.

Published 30.09.2024.

Circulation 200 copies.

Schedule of publication of scientific publications
Federal public establishment «Scientific State
Institution of Road Safety of the Ministry of the
Interior of the Russian Federation» for 2024, pos. 22.

Free

ROAD SAFETY
2024. № 3 (34)

Contents

MANAGMENT OF ROAD SAFETY

Kardashova I.B. Strategic planning documents in the sphere of road safety	6
Kalyuzhny Yu.N. The public legal basis for the delegation of state powers to individual entities in the field of road safety	10
Minnikhanov R.N. Activities of the State budgetary organization «Road traffic safety» to ensure road safety in the Republic of Tatarstan	14

**ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY AND PROCEEDINGS
ON CASES OF ADMINISTRATIVE OFFENCES
OF ROAD TRAFFIC**

Pankova O.V. Administrative responsibility for non-fulfillment of duties in connection with a traffic accident: qualification issues	18
--	----

**CRIMINAL LIABILITY AND PROCEEDINGS
IN CRIMINAL CASES INVOLVING ROAD TRAFFIC**

Alexandrova L.A. Specifics of establishing circumstances when checking a traffic crime report	27
Prokazin D.L., Chaplygina V.N. Features of preparation for interrogation of minor suspects during the investigation of crimes in the field of road traffic	32
Shutova A.S. On the integration of 3D technologies into the production of transport and tracological research	36
Baryshnikov I.N., Solomentsev B.I., Gorchakov A.O., Korotkov K.A., Kameliagin A.O. Issues arising in the production of forensic auto-technical examinations in the investigation of road accidents involving personal mobility devices	41

**INTERNATIONAL ACTIVITY AND FOREIGN PRACTICES
OF ROAD TRAFFIC**

Koblov P.S. Foreign experience in prevention of traffic violations related to distraction of vehicle drivers' attention	57
---	----

ДОКУМЕНТЫ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ
В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Ирина Борисовна Кардашова

Университет прокуратуры Российской Федерации
ikardashova@yandex.ru

Аннотация. В статье исследуется сущность документов стратегического планирования и их роль в правовом регулировании обеспечения безопасности дорожного движения. Анализ Стратегии национальной безопасности Российской Федерации как базового документа стратегического планирования позволил автору продемонстрировать неотделимую связь ее положений со Стратегией безопасности дорожного движения, представляющей собой основу реализации государственной политики в области дорожного движения на федеральном, региональном, муниципальном и межотраслевом уровнях.

Ключевые слова: национальная безопасность, безопасность дорожного движения, документы стратегического планирования, дорожно-транспортные происшествия, Стратегия безопасности дорожного движения

Для цитирования: Кардашова И.Б. Документы стратегического планирования в сфере безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2024. № 3. С. 6–9.

Original article

STRATEGIC PLANNING DOCUMENTS IN THE SPHERE OF ROAD SAFETY

Irina B. Kardashova

University of Prosecutor's Office of the Russian Federation
ikardashova@yandex.ru

Abstract. The article examines the essence of strategic planning documents and their role in the legal regulation of road safety. Analysis of the National Security Strategy of the Russian Federation as a basic strategic planning document allowed the author to demonstrate the inseparable connection of its provisions with the Road Safety Strategy, which is the basis for the implementation of state policy in the field of road traffic at the federal, regional, municipal and intersectoral levels.

Keywords: national security, road safety, strategic planning documents, road accidents, Road Safety Strategy

For citation: Kardashova I.B. Strategic planning documents in the sphere of road safety // Road Safety. 2024. № 3. P. 6–9.

Сегодня активно развивается стратегическое управление, важнейшей составляющей которого является стратегическое планирование на основе документов стратегического планирования. Это обусловлено значимостью предвидения последствий долгосрочных решений, влияющих на характер происходящих в стране процессов и их тенденции [1].

Реализации государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения осуществляется на основе Федерального закона от 28 июня 2014 г. № 172 «О стратегическом планировании в Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 172) [2], документов стратегического планирования, утвержденных Указами Президента РФ от 9 октября 2007 г. № 1351 «Об утверждении Концепции демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года», от 13 мая 2017 г. № 208 «О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года», от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года», от 8 ноября 2021 г. № 633 «Об утверждении Основ государственной политики в сфере стратегического планирования в Российской Федерации» [3], от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Фе-

дерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года», Распоряжения Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» и др.

Документы стратегического планирования после их разработки и общественного обсуждения заносятся в федеральный государственный реестр [4], в котором в настоящее время содержится 56 812 документов. Из них принято 136 документов на федеральном уровне, 2577 – на уровне субъектов Российской Федерации, 54 098 – на муниципальном уровне [5].

Документ стратегического планирования определен в Федеральном законе № 172 как «документированная информация, разрабатываемая, рассматриваемая и утверждаемая (одобряемая) органами государственной власти Российской Федерации, органами государственной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления и иными участниками стратегического планирования».

Ученые по-разному характеризуют сущность документов стратегического планирования [6]: «стратегические акты управления» [7], «один из видов правовых актов управления, являющихся основой для принятия других правовых актов управления» [8], не содержащие «традиционных правовых предписаний» [9] правовые акты и т.п.

На наш взгляд, по своей природе эти документы ближе к политико-правовым доктринам [10] как источнику формирования правовой политики, отвечающей идеалам правового государства и развитого гражданского общества [11].

В первую очередь, это относится к базовому документу стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности – Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, разрабатываемой и корректируемой в порядке, определяемом Президентом РФ, с участием Совета Безопасности Российской Федерации [12].

В этих документах отражается важнейшая для реализации современной российской правовой политики информация о деятельности органов публичной власти [13].

Однако наблюдается некоторая «бессистемность» среди многообразия документов по видам национальной безопасности (общественной [14], военной [15], информационной [16] и др.), разработанных еще на основе положений Стратегий национальной безопасности 2009, 2015 годов. Это противоречит принципу сбалансированности системы стратегического планирования (п. 5 ст. 7 Федерального закона № 172).

Безопасность дорожного движения (далее – БДД) является неотъемлемой составляющей общественной безопасности [17], определенной в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» в виде «состояния данного процесса, отражающего степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий» [18].

Сравнение категорий «национальной безопасности» как «состояния защищенности национальных интересов Российской Федерации от внешних и внутренних угроз» и БДД выявляет их сущность, состоящую в защищенности объектов – национальных интересов в целом и участников «общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог» в частности.

В Стратегии национальной безопасности, определившей угрозу национальной безопасности как «совокупность условий и факторов, создающих прямую или косвенную возможность причинения ущерба национальным интересам Российской Федерации» [19], не содержатся угрозы в сфере дорожного движения.

В п. 47 Стратегии национальной безопасности одной из задач обеспечения общественной безопасности определено повышение БДД, а в п. 25 Концепции общественной безопасности к целям обеспечения общественной безопасности отнесены: повышение БДД, сокращение количества дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), влекущих причинение вреда жизни и здоровью граждан, снижение тяжести их последствий [14].

Поэтому ДТП следует отнести к условиям и факторам, влияющим на безопасность участвующих в дорожном движении людей и в случае причинения ими ущерба национальным интересам, способным стать угрозой национальной безопасности.

Документом стратегического планирования в сфере БДД является рассчитанная на среднесрочный период Стратегия безопасности дорожного движения [20], представляющая собой основу реализации государственной политики в области дорожного движения на федеральном, региональном, муниципальном и межотраслевом уровнях.

Поскольку перед появлением угрозы возникают риски, вызовы, опасности, способные перерасти в угрозы и причинить ущерб интересам личности, общества и государства, к основным задачам обеспечения БДД следует отнести прогнозирование и предупреждение ДТП; оценку, выявление, нейтрализацию источников угроз БДД; исполнение документов стратегического планирования федерального и регионального уровня и др.

Причем в документах стратегического планирования на уровне субъектов Федерации должны отражаться основные направления обеспечения БДД и показатели с учетом территориальных, социальных, экономических особенностей конкретного региона.

В Стратегии БДД представлены оценка современного состояния безопасности дорожного движения, цели, основные направления, задачи, принципы и показатели реализации этого документа, риски и угрозы в области БДД.

Так, целью повышения БДД определено стремление к нулевой смертности в ДТП к 2030 году, а целевым ориентиром на 2024 год – показатель социального риска не более 4 погибших на 100 тыс. населения.

Функции и полномочия по осуществлению мониторинга и оценки состояния БДД осуществляются МВД России. При этом особое значение имеет координация деятельности органов публичной власти в области обеспечения БДД, осуществляемая министерством в соответствии с постановлением Правительства РФ от 19 октября 2004 г. № 567 [21].

Поскольку срок действия Стратегии БДД истекает в 2024 году, необходимо разработать новый документ стратегического планирования на долгосрочный период (шесть и более лет) до 2030 года с перспективой до 2036 года в соответствии с Указом Президента РФ от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года», установившем целевые показатели и задачи для достижения национальной цели «Комфортная и безопасная среда для жизни».

В п. 4 этого указа определены цели: «увеличение к 2030 году доли соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения и дорог крупнейших городских агломераций не менее чем до 85%, опорной сети автомобильных дорог – не менее чем до 85%, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения – не менее чем до 60%»; «снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в полтора раза к 2030 году и в два раза к 2036 году по сравнению с показателем 2023 года».

Представляется, что в Стратегии БДД до 2030 года следует отразить аспекты не только планирования, но и целеполагания, прогнозирования, программирования в соответствии с положениями Закона № 172.

Документами стратегического планирования являются государственные программы [22], к которым относится государственная программа «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности» [23], реализующая стратегический национальный приоритет «Общественная безопасность».

В ней представлены мероприятия федерального проекта «Безопасность дорожного движения» [24] национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» [25], закреплено взаимодействие федеральных органов исполнительной власти,

разрабатывающих и реализующих дополнительные мероприятия по предупреждению аварийности на автомобильном транспорте и повышению эффективности реализации контрольных (надзорных) мероприятий за соблюдением законодательства о безопасности дорожного движения. Показателями проектов являются: 1,0100 погибших человек в ДТП на 10 тысяч транспортных средств; 4 погибших человека в ДТП на 100 тысяч населения.

Представляется, что в национальном проекте следует отразить новые возможности развития дорожных сетей, обустройства автомобильных дорог с использованием цифровых технологий, повышения уровня и качества транспортного обслуживания населения, контрольно-надзорные механизмы и др. О важности цифровой трансформации в транспортной сфере говорится в Транспортной стратегии Российской Федерации [26], включающей внедрение современных технологий («автономный транспорт», «зелёный цифровой коридор пассажира», интеллектуальные пункты пропуска, ВІМ-технологии, цифровые двойники, интеллектуальные транспортные системы и др.), реализация которых способствует снижению социального риска на автомобильном транспорте.

Таким образом, документы стратегического планирования в сфере безопасности дорожного движения федерального и регионального уровня являются основным правовым средством защиты интересов личности, общества и государства.

Список источников

1. Тихомиров Ю.А. Управленческое решение. М.: Наука, 1972. С. 67–70.
2. Федеральный закон от 28 июня 2014 г. № 172 «О стратегическом планировании в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2014. № 26 (Часть I). Ст. 3378.
3. Указ Президента РФ от 8 ноября 2021 г. № 633 «Об утверждении Основ государственной политики в сфере стратегического планирования в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2021. № 46. Ст. 7676.
4. Постановление Правительства РФ от 25 июня 2015 г. № 631 «О порядке государственной регистрации документов стратегического планирования и ведения федерального государственного реестра документов стратегического планирования» (вместе с «Правилами государственной регистрации документов стратегического планирования и ведения федерального государственного реестра документов стратегического планирования») // Собрание законодательства РФ. 2015. № 27. Ст. 4067.
5. URL: <https://gasu.gov.ru> (дата обращения: 15.06.2024).
6. Ирошников Д.В. Документы стратегического планирования в системе обеспечения национальной безопасности Российской Федерации: теоретико-правовой аспект // Национальная безопасность и стратегическое планирование. 2021. № 3(35). С. 33–38.
7. Зубарев С.М. Стратегические акты управления в области обеспечения национальной безопасности // Вестник МГЮА. 2022. № 11. С. 4–12.
8. Старостин С.А., Доркин А.Г. О планах деятельности федеральных органов исполнительной власти как документах стратегического планирования // Вестник Томского государственного университета. Право. 2021. № 41.
9. Малько А.В., Гайворонка Я.В. Доктринальные акты как основной инструмент правовой политики // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2018. № 1. С. 4–25.
10. Кардашова И.Б. Документы стратегического планирования в системе источников права // Вестник Университета прокуратуры РФ. 2023. № 2. С. 11–20.

11. Пудиков Р.В. Доктрина как форма и источник правовой политики // Вестник Поволжской академии государственной службы. 2011. № 2(27). С. 70–75.
12. Указ Президента РФ от 7 марта 2020 г. № 175 «О некоторых вопросах Совета Безопасности Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2020. № 10. Ст. 1323.
13. Рыбаков О.Ю. Правовая информация как условие реализации современной российской правовой политики // Журнал российского права. 2015. № 4. С. 105–112.
14. Концепция общественной безопасности в Российской Федерации. Утверждена 14.11.2013 № Пр-2685 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.06.2024).
15. Военная доктрина Российской Федерации. Утверждена 25.12.2014 № Пр-2976 // Российская газета. № 298. 30.12.2014.
16. Указ Президента РФ от 5 декабря 2016 г. № 646 «Об утверждении Доктрины информационной безопасности Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2016. № 50. Ст. 707.
17. Бриннер Р.А. Безопасность дорожного движения как элемент системы национальной безопасности Российской Федерации // Вестник Сибирского юридического института МВД России. 2022. № 1. С. 104–108.
18. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.
19. Указ Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.06.2024).
20. Распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» // Собрание законодательства РФ. 2018. № 5. Ст. 774.
21. Постановление Правительства РФ от 19 октября 2004 г. № 567 «О координации деятельности органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 2004. № 43. Ст. 4225.
22. Распоряжение Правительства РФ от 11 ноября 2010 г. № 1950-р «Об утверждении перечня государственных программ Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2010. № 47. Ст. 6166.
23. Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. № 345 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности» // Собрание законодательства РФ. 2014. № 18 (Часть IV). Ст. 2188.
24. Паспорт федерального проекта «Безопасность дорожного движения» (утв. Минтранс России) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.06.2024).
25. Паспорт национального проекта «Безопасные качественные дороги» (утв. Минтранс России) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.06.2024).
26. Распоряжение Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // Собрание законодательства РФ. 2021. № 50 (Часть IV). Ст. 8613.

References

1. Tikhomirov Yu.A. Management decision. M.: Nauka, 1972. P. 67–70.
2. Federal Law dated 28.06.2014 № 172 «On strategic planning in the Russian Federation» // Collection Legislation of the Russian Federation. 2014. № 26 (Part I). Art. 3378.
3. Decree of the President of the Russian Federation dated 08.11.2021 № 633 «On approval of the Fundamentals of state policy in the sphere of strategic planning in the Russian Federation» // Collection Legislation of the Russian Federation. 2021. № 46. Art. 7676.

4. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 25.06.2015 № 631 «On the procedure for state registration of strategic planning documents and maintaining the federal state register of strategic planning documents» (together with the «Rules for state registration of strategic planning documents and maintaining the federal state register of strategic planning documents») // Collection Legislation of the Russian Federation. 2015. № 27. Art. 4067.

5. URL: <https://gasu.gov.ru> (date of access: 15.06.2024).

6. Iroshnikov D.V. Strategic planning documents in the system of national security of the Russian Federation: theoretical and legal aspect // National security and strategic planning. 2021. № 3(35). P. 33–38.

7. Zubarev S.M. Strategic management acts in the field of national security // Bulletin of Moscow State Law Academy. 2022. № 11. P. 4–12.

8. Starostin S.A., Dorkin A.G. On the plans of activities of federal executive bodies as strategic planning documents // Bulletin of Tomsk State University. Law. 2021. № 41.

9. Malko A.V., Gaivoronkaya Ya.V. Doctrinal acts as the main instrument of legal policy // Law. Journal of the Higher School of Economics. 2018. № 1. P. 4–25.

10. Kardashova I.B. Strategic planning documents in the system of sources of law // Bulletin of the University of the Prosecutor's Office of the Russian Federation. 2023. № 2. P. 11–20.

11. Pudikov R.V. Doctrine as a form and source of legal policy // Bulletin of the Volga Region Academy of Public Administration. 2011. № 2(27). P. 70–75.

12. Decree of the President of the Russian Federation dated 07.03.2020 № 175 «On certain issues of the Security Council of the Russian Federation» // Collection Legislation of the Russian Federation. 2020. № 10. Art. 1323.

13. Rybakov O.Yu. Legal information as a condition for the implementation of modern Russian legal policy // Journal of Russian Law. 2015. № 4. P. 105–112.

14. The concept of public security in the Russian Federation. Approved on 14.11.2013 № Pr-2685 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.06.2024).

15. Military Doctrine of the Russian Federation. Approved on 25.12.2014 № Pr-2976 // Rossiyskaya gazeta. № 298. 30.12.2014.

16. Decree of the President of the Russian Federation dated 05.12.2016 № 646 «On approval of the Doctrine of

information security of the Russian Federation» // Collection Legislation of the Russian Federation. 2016. № 50. Art. 707.

17. Brinner R.A. Road safety as an element of the national security system of the Russian Federation // Bulletin of the Siberian Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2022. № 1. P. 104–108.

18. Federal Law dated 10.12.1995 № 196-FZ «On road safety» // Collection Legislation of the Russian Federation. 1995. № 50. Art. 4873.

19. Decree of the President of the Russian Federation dated 02.07.2021 № 400 «On the national security Strategy of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.06.2024).

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

21. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 19.10.2004 № 567 «On coordination of the activities of executive bodies in the field of road safety» // Collection Legislation of the Russian Federation. 2004. № 43. Art. 4225.

22. Order of the Government of the Russian Federation dated 11.11.2010 № 1950-r «On approval of the list of state programs of the Russian Federation» // Collection Legislation of the Russian Federation. 2010. № 47. Art. 6166.

23. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 15.04.2014 № 345 «On approval of the state program of the Russian Federation «Ensuring public order and combating crime» // Collected Legislation of the Russian Federation. 2014. № 18 (Part IV). Art. 2188.

24. Passport of the federal project «Road safety» (approved by the Ministry of Transport of Russia) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.06.2024).

25. Passport of the national project «Safe high-quality roads» (approved by the Ministry of Transport of Russia) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.06.2024).

26. Order of the Government of the Russian Federation dated 27.11.2021 № 3363-r «On the Transport strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period until 2035» // Collection Legislation of the Russian Federation. 2021. № 50 (Part IV). Art. 8613.

Информация об авторе

И.Б. Кардашова – доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры основ прокурорской деятельности Университета прокуратуры Российской Федерации

Контакты: ул. Новая Басманная, д. 10, стр. 1, Москва, Россия, 107078

Information about the author

I.B. Kardashova – Doctor of Sciences of Jurisprudence, Professor, Professor of the Department of Fundamentals of Prosecutorial Activity of the University of the Prosecutor's Office of the Russian Federation

Contacts: ul. Novaya Basmannaya, d. 10, str. 1, Moscow, Russia, 107078

Статья поступила в редакцию 21.06.2024; одобрена после рецензирования 28.06.2024; принята к публикации 05.07.2024.
The article was submitted 21.06.2024; approved after reviewing 28.06.2024; accepted for publication 05.07.2024.

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЕЛЕГИРОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПОЛНОМОЧИЙ ОТДЕЛЬНЫМ СУБЪЕКТАМ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Юрий Николаевич Калужный
Академия управления МВД России
kaluzhnyi-y@yandex.ru

Аннотация. В работе анализируются отдельные вопросы правового регулирования делегирования государственных полномочий отдельным субъектам в области безопасности дорожного движения, обозначены некоторые проблемы в этой сфере и основные подходы к их решению.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, общественные отношения, государственное управление, субъекты обеспечения безопасности, делегирование полномочий, механизмы управления

Для цитирования: Калужный Ю.Н. О некоторых вопросах правового регулирования делегирования государственных полномочий отдельным субъектам в области безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2024. № 1. С. 10–13.

Original article

THE PUBLIC LEGAL BASIS FOR DELEGATING STATE POWERS TO INDIVIDUAL ENTITIES IN THE FIELD OF ROAD SAFETY

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

Abstract. In the work, the author analyzes the public legal basis for delegating state powers to individual subjects in the field of road safety, shows the main problems of legal regulation of this area and presents the differentiation of the subjects under study.

Keywords: delegation of authority, traffic, public relations, public administration, security actors, management mechanisms
For citation: Kalyuzhny Yu.N. The public legal basis for the delegation of state powers to individual entities in the field of road safety // Road Safety. 2024. № 1. P. 10–13.

Задача совершенствования публично-правовых основ модернизации государственно-го управления, а также формирования его моделей, соответствующих современным потребностям общества, усложняется протекающими социальными, экономическими и политическими процессами, вынуждающими юридическую норму подстраиваться под сложившиеся общественные отношения.

Политические преобразования конца XX века, связанные с образованием постсоветского пространства, способствовали кардинальной трансформации экономики нашего государства, внедрению новых инструментов менеджмента в область дорожного движения (аутсорсинг, концессия, государственно-частное партнерство и др.).

В области обеспечения безопасности дорожного движения, выступающей составным сегментом общественных отношений, осуществляется выработка и формирование современных моделей публичного управления, основанных на непосредственном взаимодействии государства и негосударственных организаций, институтов гражданского общества.

Изменение общественных отношений в сфере безопасности дорожного движения способствовало поиску новых форм либо глубокой модернизации имеющихся форм государственного управления, что явилось вынужденной предпосылкой консолидации властно-командных и социально-консолидированных механизмов регулирования правоотношений [1].

Указанные обстоятельства, в свою очередь, обусловили необходимость пересмотра публично-правовых основ механизма делегирования отдельных полномочий в рассматриваемой области «из федерального центра в регионы», а также передаче некоторых полномочий бизнесу, стремительно вторгающемуся в сегмент дорожного движения.

Практика показывает, что в сфере обеспечения безопасности дорожного движения передача отдельных полномочий государственным органам, негосударственным организациям и иным субъектам не является единичным явлением, а активно реализуется в социальной действительности, что позволяет нам осуществить дифференциацию субъектов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которым делегированы государственные полномочия.

Первую группу субъектов, которым государством были переданы полномочия, образуют органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации. Соответствующую правовую основу здесь составляют ст. 71-73 и ст. 78 Конституции Российской Федерации, в которой закреплено право органов государственной власти осуществлять делегирование полномочий органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации по соглашению.

В базовом федеральном законе для рассматриваемой сферы общественных отношений – Федеральном законе от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ч. 2 ст. 6)

определены функциональные полномочия основных субъектов обеспечения исследуемой безопасности и допускается делегирование государственных полномочий с федерального уровня на уровень исполнительной власти субъектов нашей страны [2].

В свою очередь, в ст. 23.79 КоАП РФ закреплено право государственных органов исполнительной власти делегировать часть своих полномочий с федерального уровня на уровень субъекта нашего государства при наличии соответствующего соглашения. Отдельные вопросы, касающиеся порядка осуществления полномочий и контроля, определены нормативными правовыми актами органов исполнительной власти субъекта Российской Федерации [3].

МВД России в соответствии с обозначенными публично-правовыми основами осуществило делегирование части своих полномочий, связанных с администрированием нарушений правил парковки (стоянки и остановки), органу исполнительной власти города Москвы – Московской административной дорожной инспекции [4], а также г. Санкт-Петербургу в лице Государственной административно-технической инспекции г. Санкт-Петербурга.

Указанные субъекты властных отношений выступают от имени органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а следовательно, принимают участие в государственном управлении в области безопасности дорожного движения на соответствующих территориях.

В целом по стране делегирование полномочий по администрированию нарушений по ч. 4 ст. 12.16 КоАП РФ реализовано только в указанных субъектах Российской Федерации, в других субъектах аналогичные полномочия осуществляются территориальными подразделениями МВД России.

Таким образом, можно говорить о параллельном исполнении рассмотренных полномочий органами исполнительной власти на разных уровнях управления (федеральном и субъектном).

Вторая группа субъектов реализации делегированных полномочий представлена государственными компаниями, которым наряду с органами власти предоставлено право распоряжения и использования федеральной собственности на основе доверительного управления.

К числу таких органов прежде всего следует отнести компанию «Автодор», представляющую собой некоммерческую организацию, образованную для развития скоростных автомагистралей в нашей стране, а также обеспечивающую строительство, поддержание, ремонт и содержание дорог.

Основные требования к делегированию полномочий, связанных с дорожной деятельностью, их реализации и контролю урегулированы самостоятельным федеральным законом [5].

Порядок функционирования и взаимодействия указанной некоммерческой организации с органами государственной власти осуществляется в том числе с использованием такой формы долгосрочного сотрудничества государства и бизнеса, как государственно-частное партнерство.

Третья группа субъектов, которым государством делегированы полномочия в области безопасности дорожного движения, представлена бизнесом, является самой многочисленной и наиболее удалена от государственных структур, поскольку была сформирована в контексте исторического (постсоветского) институционализма в условиях становления рыночной экономики и занятия хозяйствующими

субъектами своей ниши в рассматриваемой сфере общественных отношений.

На смену эпохи существования административно-командного управления в рассматриваемой области общественных отношений пришли новые парадигмы управляющего воздействия в сфере дорожного движения и новые правовые институты менеджмента, теории социального управления, использования частной собственности.

В этих условиях в область безопасности дорожного движения активно проникает Гарцбургская модель управления, в основу которой заложен принцип делегирования полномочий сотрудникам, определение границ их полномочий, установление прав самостоятельного принятия решений и определение ответственности за действия либо бездействия [6].

Такой подход существенным образом активизировал становление и развитие деятельности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей в области рассматриваемой безопасности, связанной с различными ее направлениями: медицинское обеспечение (освидетельствование, медосмотры и т.п.), государственно-частное партнерство в сфере дорожного строительства и хозяйства, профессиональная подготовка автошколами водителей транспорта, изготовление государственных регистрационных знаков, а также иной специальной продукции, используемой в деятельности Госавтоинспекции МВД России и др.

Рассматривая субъекты, представленные бизнесом, следует обратить особое внимание на такую группу юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, которые содействуют и участвуют в реализации подразделениями МВД России государственных функций, при этом самостоятельно не получили всей полноты властных полномочий в принятии решений.

Это, прежде всего, касается хозяйствующих субъектов, задействованных в проведении технического осмотра автобусов категорий М2 и М3, контроль (надзор) за проведением которого осуществляют сотрудники подразделений Госавтоинспекции МВД России.

Отдельные хозяйствующие субъекты, преимущественно дилеры, участвуют в государственной регистрации транспорта на условиях и в пределах, определенных Федеральным законом от 3 августа 2018 г. № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [7].

Следует отметить, что делегирование полномочий от государства бизнесу составляет преимущественную долю от общего массива переданных полномочий в постсоветские время.

Вместе с тем недостаточность правовых установлений, связанных с передачей полномочий от государства хозяйствующим субъектам (юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям), а порой и отсутствие правовых механизмов делегирования полномочий и контроля за их реализацией, выступает значительной проблемой существующей публично-правовой основы, на что обращается пристальное внимание в научной литературе [8, 9, 10].

Проблема отсутствия должного законодательного регулирования правового механизма делегирования государственных полномочий негосударственным субъектам управления является принципиальной для современного российского права, поэтому

необходимы четкие правила, общие условия и правовые процедуры в этом плане.

Наиболее существенные проблемы, связанные с законодательным регулированием передачи полномочий от государства бизнесу, заключаются в следующем:

1. Недостаточной четкости правовых механизмов, определяющих порядок передачи полномочий и контроля за их реализацией.

2. Избыточности административных барьеров. Несмотря на проведенную административную реформу, утверждать о прозрачных механизмах, процедурах и требованиях, предъявляемых для делегирования полномочий, достаточно сложно.

3. Несогласованности публично-правовой основы. Отдельные пробелы нормативного правового регулирования могут затруднять правильное применение и интерпретацию юридических норм.

4. Неэффективности исполнения предоставленных от государства полномочий и отсутствии урегулированного юридической нормой контроля за реализацией хозяйствующими субъектами таких полномочий, что отчасти обусловлено недостатками предусмотренных механизмов защиты прав и интересов взаимодействующих сторон (гарантий), несовершенством процедур привлечения к ответственности лиц в случае некорректной реализации предоставленных полномочий.

5. Недостаточном уровне взаимодействия между государством и бизнесом. Сегодня объективно необходимо полноценное взаимодействие и диалог между МВД России и предпринимателями в целях эффективной реализации последними делегированных полномочий, а также постоянный мониторинг возникающих проблемных аспектов.

Решение обозначенных проблем требует комплексного подхода, включающего улучшение законодательной базы за счет повышения прозрачности и ответственности субъектов управления, осуществляющих реализацию делегированных полномочий, упрощение процедур, а также укрепление взаимодействия между государством и бизнесом, постоянный мониторинг правоприменения.

Реализация юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями делегированных им государством полномочий позволяет поднять вопрос о допустимости утверждения того, что данные субъекты осуществляют реализацию властных полномочий и, соответственно, участвуют в управлении общественными отношениями в области обеспечения безопасности дорожного движения.

С учетом современных научных представлений о теории управления, социального управления, менеджмента представляется оправданным утверждать о реализации субъектами в области обеспечения рассматриваемой безопасности, делегированных им от государства полномочий именно на властной основе [11, 12].

И это наглядно прослеживается практикой реализации хозяйствующими субъектами указанных полномочий. Так, например, операторы технического осмотра, которым переданы от государства полномочия по проведению технического осмотра транспорта и выдаче установленных нормативными правовыми актами диагностических карт, требуют от лиц, представивших транспортные средства на диагностику, соответствие их транспорта техническим условиям, необходимым для допуска к участию в дорожном движении.

В свою очередь, негосударственным медицинским учреждениям предоставлено право проведения медицинских осмотров водителей-работников и выдачи документа, подтверждающего медицинский допуск к участию в дорожном движении.

Таким образом, медицинские учреждения, автошколы, имеющие соответствующие лицензии, а также аккредитованные операторы технического осмотра выступают в качестве юридических лиц либо индивидуальных предпринимателей, выдающих обязательные предписания (акты-разрешения), фактически реализуют предоставленные им властные полномочия.

В целом, оценивая правовую основу передачи полномочий государством негосударственным организациям, институтам гражданского общества либо иным субъектам обеспечения исследуемой безопасности, следует подчеркнуть, что на сегодняшний день она недостаточно проработана.

В то же время нормы Основного закона не содержат и запрета на передачу полномочий обозначенным субъектам, что позволяет правоприменительной практике использовать имеющиеся правовые возможности [13].

Приведенная краткая характеристика субъектов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которым делегированы отдельные государственные полномочия, показывает многообразие общественных отношений, в которых принимают участие вариативные по своему административно-правовому статусу субъекты, в то время как сравнительно недавно (в советский период) указанные функции осуществлялись исключительно государственным аппаратом.

Делегирование государственных полномочий, несмотря на отдельные проблемы нормативного правового регулирования, выступает важным элементом модернизации государственного управления, способствует укреплению публично-правовой основы нашего государства, развитию правовых институтов соблюдения прав и свобод граждан, реализации новых механизмов управления общественными отношениями в области безопасности дорожного движения, соответствующих современным потребностям общества, созданию стабильности и предсказуемости в стране.

В целом модернизация государственного управления способствует повышению эффективности и качества предоставляемых услуг, улучшению условий для развития бизнеса и созданию благоприятной среды для обеспечения безопасности дорожного движения, развития общества и государства.

Список источников

1. Кайль Я.Я., Епина В.С. Генезис и эволюция государственного управления // Региональная экономика. Юг России. 2014. № 3(5). С.10–15.
2. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 01.03.2024).
3. Постановление Правительства Москвы от 14 октября 2013 г. № 679-ПП «О Московской административной дорожной инспекции» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 01.03.2024).
4. Соглашение между Министерством внутренних дел Российской Федерации и Правительством Москвы о передаче городу Москве части федеральных полномочий по рассмотрению дел об административных правонарушениях.

ниях, предусмотренных Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 07.02.2024).

5. Федеральный закон от 17 июля 2009 г. № 145-ФЗ «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 01.03.2024).

6. Календжян С.О., Гумилевская О.В. Корпоративное управление и делегирование полномочий: адаптация европейского опыта в российском бизнесе // Российский внешнеэкономический вестник. 2014. № 5. С. 22–39.

7. Федеральный закон от 3 августа 2018 г. № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 01.03.2024).

8. Романовская О.В. Делегирование государственно-властных полномочий в системе публично-правового регулирования // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2017. Выпуск 36. С. 143–154.

9. Майоров В.И. О делегировании публичных функций в области обеспечения безопасности дорожного движения негосударственным субъектам // Правовая политика и правовая жизнь. 2023. № 2. С. 115–122.

10. Милехин В.А., Носатов Ю.Н., Шевцов А.В. и др. Организация охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности: учебник: в 2 ч. Ч. 1. М., 2023. 360 с.

11. Охотский Е.В. Теория и механизмы современного государственного управления: учебно-методический комплекс. М.: Издательство Юрайт, 2013. 701 с.

12. Попов Л.Л., Мигачев Ю.И. Административное право Российской Федерации: учебник / отв. ред. Л.Л. Попов. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2019. 544 с.

13. Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 г. (в ред. от 14 марта 2020 г.) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 07.02.2024).

References

1. Keil Y.Ya., Epinina V.S. Genesis and evolution of public administration // Regional Economics. South of Russia. 2014. № 3(5). P. 10–15.

2. Federal Law dated 10.12.1995 № 196-FZ «On road safety» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 01.03.2024).

3. Decree of the Moscow Government dated 14.10.2013 № 679-PP «On the Moscow Administrative Road Inspectorate» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 01.03.2024).

4. Agreement between the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation and the Government of Moscow on the transfer to the city of Moscow of part of the federal powers to consider cases of administrative offenses provided for by the Code of the Russian Federation on Administrative Offenses // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 07.02.2024).

5. Federal Law dated 17.07.2009 № 145-FZ «On the State Company «Russian highways» and on Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 01.03.2024).

6. Kalendzhyan S.O., Gumilevskaya O.V. Corporate governance and delegation of powers: adaptation of European experience in Russian business // Russian Foreign Economic Bulletin. 2014. № 5. P. 22–39.

7. Federal Law dated 03.08.2018 № 283-FZ «On state registration of vehicles in the Russian Federation and on amendments to certain legislative acts of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 01.03.2024).

8. Romanovskaya O.V. Delegation of state power in the system of public legal regulation // Bulletin of Perm University. Legal sciences. 2017. Issue. 36. P. 143–154.

9. Mayorov V.I. On the delegation of public functions in the field of ensuring road safety to non-state actors // Legal policy and legal life. 2023. № 2. P. 115–122.

10. Milekhin V.A., Nosatov Yu.N., Shevtsov A.V. et al. Organization of the protection of public order and ensuring public safety: textbook: in 2 hours. Part 1. M., 2023. 360 p.

11. Okhotsky E.V. Theory and mechanisms of modern public administration: educational and methodological complex. M.: Yurayt Publishing House, 2013. 701 p.

12. Popov L.L., Migachev Yu.I. Administrative law of the Russian Federation: textbook / rep. ed. L.L. Popov. 2nd ed., revised. and additional M., 2019. 544 p.

13. Constitution of the Russian Federation dated 12.12.1993 (as amended on 14.02.2020) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 07.02.2024).

Информация об авторе

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

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

Information about the author

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

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

Статья поступила в редакцию 20.06.2024; одобрена после рецензирования 28.06.2024; принята к публикации 05.07.2024.
The article was submitted 20.06.2024; approved after reviewing 28.06.2024; accepted for publication 05.07.2024.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО БЮДЖЕТНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ «БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ» ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ ТАТАРСТАН

Рифкат Нургалиевич Минниханов
ГБУ «Безопасность дорожного движения»
rifkat16@gmail.com

Аннотация. Статья посвящена деятельности государственного бюджетного учреждения «Безопасность дорожного движения», направленной на обеспечение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан. Приводится описание средств, входящих в интеллектуальную транспортную систему, рассматривается её взаимодействие с органами Госавтоинспекции.

Ключевые слова: интеллектуальная транспортная система, безопасность дорожного движения, Госавтоинспекция, научно-технологическое развитие

Для цитирования: Минниханов Р.Н. Деятельность государственного бюджетного учреждения «Безопасность дорожного движения» по обеспечению безопасности дорожного движения в Республике Татарстан // Безопасность дорожного движения. 2024. № 3. С. 14–17.

Original article

ACTIVITIES OF THE STATE BUDGETARY ORGANIZATION «ROAD TRAFFIC SAFETY» TO ENSURE ROAD SAFETY IN THE REPUBLIC OF TATARSTAN

Rifkat N. Minnikhanov
State budgetary organization «Road traffic safety»
rifkat16@gmail.com

Abstract. The article is devoted to the activities of State budgetary organization «Road traffic safety» to ensure road safety in the Republic of Tatarstan. The description of the means of the intelligent transport system and their interaction with the State Traffic Safety Inspectorate is given.

Keywords: intelligent transport system, road safety, State Traffic Safety Inspectorate, scientific and technological development

For citation: Minnikhanov R.N. Activities of the State budgetary organization «Road traffic safety» to ensure road safety in the Republic of Tatarstan // Road Safety. 2024. № 3. P. 14–17.

Обеспечение безопасности дорожного движения – одна из основных задач Госавтоинспекции. Но её решение невозможно без тесного взаимодействия с другими организациями, также осуществляющими данную функцию.

Созданное в Республике Татарстан государственное бюджетное учреждение «Безопасность дорожного движения» (далее – ГБУ «Безопасность дорожного движения») уже более 20 лет системно обеспечивает снижение уровня аварийности и транспортного травматизма на автомобильных дорогах республики.

В настоящее время основу подхода к обеспечению безопасности на дорогах составляет комплексная интеллектуальная транспортная система (далее – ИТС).

Первой составляющей ИТС, которая показала реальную эффективность, стала система автоматической фотовидеофиксации правил дорожного движения, запущенная в 2008 году.

Её широкое внедрение, а также принятие федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» [1] привело к уменьшению как дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), так и числа погибших (рис. 1).

Статистика аварийности в РТ

Статистика погибших в ДТП по РТ с 2006 – 2023 гг.



Рисунок 1 – Статистика аварийности в Республике Татарстан с 2006 по 2023 год

Как итог, с момента внедрения системы фото-видеофиксации количество погибших в ДТП в Республике Татарстан сократилось более чем в два раза (с 713 в 2008 году до 279 человек в 2023 году).

Непродолжительный рост числа погибших с 2009 по 2011 год был связан с изменением учетной политики [2]. До 2009 года погибшими в ДТП считались умершие в течение 7 дней, с начала 2009 года – в течение 30 дней. Это дает рост примерно на 10%.

В 2022 году провели интеграцию имеющихся комплексов фотофиксации в федеральное программное обеспечение СПО «Паутина». Поскольку не все комплексы фотовидеофиксации поддерживают протокол передачи данных федеральной системы, после запуска СПО «Паутина» в республике количество функционирующих комплексов фотовидеофиксации снизилось (с 1173 до 1019).

Однако, как уже неоднократно отмечалось, проблема распознавания номерных знаков остается актуальной. Несмотря на улучшение алгоритмов распознавания, применению методов искусственного интеллекта идентификации транспортных средств мешают как объективные причины (погода, время суток, качество изображения), так и недобросовестные водители, которые намеренно прикрывают или искажают государственный регистрационный знак (далее – ГРЗ). С 2014 года мы активно занимаемся технологией радиочастотной идентификации (далее – RFID) [3, 4, 5, 6]. Применение RFID совместно с комплексами фотофиксации позволяет решать задачу распознавания ГРЗ максимально эффективно.

В 2022 году проведены испытания аппаратно-программного комплекса «Мера», совмещающего радиочастотную идентификацию и комплекс фотофиксации. При отсутствии возможности визуально определить ГРЗ комплекс фотофиксации с RFID всегда идентифицировал проезжающее транспортное средство.

Такой комплекс может оказаться полезным и в хорошую погоду: система обеспечивает считывание и привязку распознанного ГРЗ автомобиля к номерам RFID-меток его основных узлов и агрегатов. Хотя далеко не все автопроизводители устанавливают RFID-метки на компоненты автомобиля, такая информация даже в небольших объемах может быть полезной, особенно в сложной в террористическом плане обстановке.

На безопасность дорожного движения в городской черте влияет и светофорное регулирование. Улучшение качества регулирования, уменьшение количества «пробок» и заторов ведет к упорядочиванию транспортного потока, уменьшает утомляемость водителей, снижает их усталость и агрессивность, что косвенно влияет и на аварийность.

В настоящее время в состав адаптивной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД) входит 258 адаптивных светофорных объектов, из них в г. Казани – 229, в г. Набережные Челны – 29.

В центре управления АСУДД установлен отечественный программно-технический комплекс «Город», который позволяет собирать, обрабатывать и визуализировать данные с автоматизированных систем управления, совместим с новыми транспортными контроллерами и другими периферийными устройствами (например, информационное табло), повышает уровень информационной безопасности.

При этом внедренные в центральную систему программные модули приоритетного проезда выделенных групп транспортных средств, например, ма-

шин специальных и коммунальных служб, являются полностью отечественной разработкой.

Следующее направление работы ГБУ «БДД» – обеспечение сохранности автомобильных дорог, что также ведет к повышению безопасности дорожного движения.

В связи с этим необходимо проводить работы по дальнейшему совершенствованию автоматизированной системы весогабаритного контроля. Но на данный момент проблема больше не в технической части, а в организационном плане.

Сложившаяся практика обеспечения сохранности автомобильных дорог при осуществлении весогабаритного контроля в настоящее время утратила свою актуальность. С 2018 года МВД России отказалось от осуществления данного контроля, обосновав это тем, что это не свойственная министерству функция.

В результате изменения законодательства с 2023 года эти обязанности переданы Ространснадзору, который на данный момент не имеет достаточной штатной численности и полномочий.

С 2020 года в Татарстане в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги» [7] продолжено развитие всех основных подсистем ИТС и проводится разработка единой интеграционной платформы (далее – ЕПУТС) как универсального инструмента управления и мониторинга комплексом ИТС в республике.

Основными модулями ЕПУТС являются:

- модуль выдачи транспортных разрешений;
- модуль администрирования транспортных правонарушений;
- модуль диспетчерского управления ИТС для ЧС и ВС;
- модуль контроля эффективности ИТС;
- модуль управления дорожными работами;
- модуль централизованного информирования участников движения;
- модуль управления движением общественного транспорта;
- модуль внутренних и внешних сервисов;
- модуль конфигурации парковочного пространства;
- модуль транспортного прогнозирования и моделирования;
- модуль «Цифровой двойник»;
- подсистема видеонаблюдения.

В ЕПУТС уже интегрирована подсистема видеонаблюдения, предназначенная для обеспечения оперативного мониторинга на автомобильных дорогах городских агломераций.

Сегодня ЕПУТС также интегрирована с платформой ситуационного центра Республики Татарстан. Оператор ЕПУТС может получать аналитическую информацию из платформы ситуационного центра и использовать расчетно-аналитические модели.

В частности, имеются следующие модели ситуационного центра по транспортной аналитике:

1. Модель пропускной способности перекрестка. Результатом ее работы является набор значений проезжающих транспортных средств в каждом направлении за единицу времени на моделируемом перекрестке.

2. Модель определения вероятности подачи заявления на выдачу разрешения на перевозку крупногабаритного/тяжеловесного груза конкретным заявителем, определяющая вероятность подачи заявления на выдачу разрешения на перевозку крупногабаритного/тяжеловесного груза конкретным заявителем (строится на основе исторических данных).

3. Модель прогноза количества и средней продолжительности парковочных сессий.

4. Модель прогноза нарушений, связанных с транспортировкой грузов с превышением разрешенной массы.

5. Модель определения условий наиболее вероятного выхода оборудования из строя. Данная модель особенно актуальна для оценки вероятности выхода из строя аппаратных элементов дорожной инфраструктуры для своевременного обслуживания технических элементов.

6. Модель прогноза динамики экопоказателей. Результатом работы этой модели является временной ряд (исторические и прогнозные значения для каждого сценария) размера экологического вреда, наносимого транспортными средствами экосистеме региона, в условных единицах.

7. Модель оценки температуры атмосферного воздуха в произвольной точке. Данная модель основана на построении временных рядов метеоданных с метеостанций региона. Ее показатели могут использоваться для прогнозирования дорожных ситуаций в зависимости от тех или иных климатических условий, что позволяет заранее планировать необходимые меры для предотвращения ДТП.

Понятно, что грамотное планирование, которое подкрепляется использованием аналитических платформ, создает изначально благоприятные условия для снижения аварийности.

Также в 2023 году для Казанской городской агломерации была разработана транспортная модель, функционирующая на цифровой платформе для управления транспортной системой RITM (разработка ГК СИМЕТРА).

С помощью данного инструмента в настоящее время ГБУ «Безопасность дорожного движения» решает задачи исследования загруженности общественного транспорта для отдельных районов г. Казани, однако не может в одиночку решать все вопросы развития транспорта и транспортной безопасности.

ГБУ «Безопасность дорожного движения» работает в тесном взаимодействии с предприятиями (КамАЗ, ОЭЗ «Алабуга» и т.д.) и научными организациями (ВУЗами, Университетом Иннополис, Академией наук Республики Татарстан), в том числе и в рамках Программы научно-технологического развития Республики Татарстан.

Это в большей степени касается перспективных направлений, в которых в Республике Татарстан в настоящий момент накоплен большой положительный опыт, в том числе испытаний и внедрений высокоавтоматизированных транспортных средств (далее – ВАС) – следующего этапа развития ИТС.

Ещё в 2016 году был представлен первый автомобиль «КамАЗ» с полностью автономным роботизированным управлением, умевший выполнять простые маневры на специально оборудованной площадке. В настоящее время беспилотные грузовые автомобили «КамАЗ» выполняют коммерческие грузоперевозки в рамках проекта «Беспилотные логистические коридоры» на трассе М-11 «Нева». По итогам 2023 года ДТП с их участием отсутствовали.

Экспериментальная и интеллектуальная инфраструктура для беспилотного наземного транспорта также выстроена в г. Иннополис. Именно на дорогах Иннополиса в 2018 году появились первые беспилотные такси компании Яндекс и беспилотники Университета Иннополис.

В конце прошлого года ФАУ «РОСДОРНИИ» и «Казань-Телематика» завершили основные работы по созданию интеллектуальной инфраструктуры пилотной зоны по проведению экспериментов и испытаний ВАС на основе использования сервисов ИТС.

Проектами в области ВАС занимаются также ведущие университеты Татарстана, в частности федеральный центр компетенций НТИ по робототехнике и беспилотным технологиям Университета Иннополис.

В Центре созданы решения для наземного, летающего и подводного беспилотного транспорта в интересах транспортной отрасли:

модули распознавания и планирования для перевозок по бездорожью с учетом обхода препятствий и непроходимых участков;

беспилотная дорожно-строительная и специальная техника, технологии дистанционного управления и мониторинга;

методы компьютерного зрения для беспилотников.

Также Центр разрабатывает летающие беспилотники для мониторинга, контроля дорожного движения, доставки и навигации.

Таким образом, видно, что повышение безопасности дорожного движения – это задача, которая может быть решена только в тесной связке единой экосистемы научно-технологического развития.

Экосистема объединяет ключевых участников, вузы, институты развития, промышленные предприятия, как сейчас можно говорить «квалифицированных заказчиков», федеральные и субъектовые учреждения поддержки высокотехнологического предпринимательства для «бесшовной» работы в едином поле, по общим стандартам и правилам с согласованной долгосрочной научной и образовательной повесткой.

Это позволяет оперативно, в соответствии с быстро меняющимися рыночными и внешними условиями обеспечить подбор и поддержку перспективных идей, профессиональных команд для «сборки» и реализации прорывных проектов. И ГБУ «Безопасность дорожного движения» – одно из звеньев формируемой системы.

Список источников

1. Постановление Правительства РФ от 3 октября 2013 г. № 864. «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 10.06.2024).
2. Постановление Правительства РФ от 19 ноября 2008 г. № 859 «О внесении изменений в Правила учета дорожно-транспортных происшествий» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 10.06.2024).
3. Вишневский В.М., Минниханов Р.Н. Автоматизированная система контроля нарушений правил дорожного движения с использованием RFID-технологий новейших беспроводных средств // Проблемы информатики. 2012. № 1(13). С. 52–65.
4. Минниханов Р.Н., Вишневский В.М., Даутов Р.А. Использование технологии радиочастотной идентификации (RFID) в системах безопасности дорожного движения // Современные проблемы безопасности жизнедеятельности: настоящее и будущее: материалы III Международной научно-практической конференции в рамках форума «Безопасность и связь» (Казань, 27–28 февраля 2014 г.). Часть 1. Казань: Научный центр безопасности жизнедеятельности, 2014. С. 684–689.

5. Вишневецкий В.М., Минниханов Р.Н., Барский И.В. и др. Гибридная система идентификации транспортных средств // Вестник НЦБЖД. 2022. № 4(54). С. 33–41.

6. Вишневецкий В.М., Минниханов Р.Н., Барский И.В. и др. Патент № 2806291 С1 Российская Федерация, МПК G08G 1/017, G08G 1/04, G08G 1/042. Способ фиксации нарушений Правил дорожного движения: № 2023105605: заявл. 10.03.2023; опубл. 30.10.2023 / заявитель Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт проблем управления им. В.А. Трапезникова Российской академии наук.

7. Указ Президента РФ от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 10.06.2024).

References

1. Decree of the Government of the Russian Federation dated 03.10.2013 № 864 «On the federal target program «Improving road safety in 2013-2020» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 10.06.2024).

2. Decree of the Government of the Russian Federation dated 19.11.2008 № 859 «On amendments to the Rules for recording road traffic accidents» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 10.06.2024).

3. Vishnevsky V.M., Minnikhanov R.N. Automated system for monitoring traffic violations using RFID technology and the latest wireless means // Problems of Informatics. 2012. № 1(13). P. 52–65.

4. Minnikhanov R.N., Vishnevsky V.M., Dautov R.A. The use of radio frequency identification (RFID) technology in road safety systems // Modern problems of life safety: present and future: materials of the III International scientific and practical conference within the framework of the «Security and communications» forum (Kazan, 27–28.02.2014). Part 1. Kazan: Scientific Center for Life Safety, 2014. P. 684–689.

5. Vishnevsky V.M., Minnikhanov R.N., Barsky I.V. et al. Hybrid vehicle identification system // Bulletin of the National Center for Railways. 2022. № 4(54). P. 33–41.

6. Vishnevsky V.M., Minnikhanov R.N., Barsky I.V. et al. Patent №. Method for recording violations of the Traffic Rules: № 2023105605: application. 10.03.2023; publ. 30.10.2023 / applicant Federal State Budgetary Institution of Science Institute of Management Problems named after V.A. Trapeznikov Russian Academy of Sciences.

7. Decree of the President of the Russian Federation dated 21.07.2020 № 474 «On the national development goals of the Russian Federation for the period until 2030» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 10.06.2024).

Информация об авторе

Р.Н. Минниханов – доктор технических наук, профессор, президент Академии наук Республики Татарстан, директор ГБУ «Безопасность дорожного движения»

Контакты: ул. Оренбургский тракт, д. 5, Казань, Россия, 420059

Information about the author

R.N. Minnikhanov – Doctor of Sciences in Technology, Professor, President of the Tatarstan Academy of Sciences, Director of State budgetary organization «Road traffic safety»

Contacts: ul. Orenburgskij trakt, d. 5, Kazan, Russia, 420059

Статья поступила в редакцию 21.06.2024; одобрена после рецензирования 28.06.2024; принята к публикации 05.07.2024.
The article was submitted 21.06.2024; approved after reviewing 28.06.2024; accepted for publication 05.07.2024.

**АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НЕВЫПОЛНЕНИЕ ОБЯЗАННОСТЕЙ
В СВЯЗИ С ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫМ ПРОИСШЕСТВИЕМ: ВОПРОСЫ КВАЛИФИКАЦИИ****Ольга Викторовна Панкова**Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)
ovpankova@msal.ru

Аннотация. В статье на основе анализа норм ст. 12.27 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, законодательства о безопасности дорожного движения и судебной практики рассмотрены основные вопросы, связанные с квалификацией административных правонарушений по данной статье.

Ключевые слова: Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, лишение права управления транспортными средствами, водитель, административное правонарушение, административная ответственность, административное наказание

Для цитирования: Панкова О.В. Административная ответственность за невыполнение обязанностей в связи с дорожно-транспортным происшествием: вопросы квалификации // Безопасность дорожного движения. 2024. № 3. С. 18–26.

Original article

**ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY FOR NON-FULFILLMENT OF DUTIES
IN CONNECTION WITH A TRAFFIC ACCIDENT: QUALIFICATION ISSUES****Olga V. Pankova**Kutafin Moscow State Law University
ovpankova@msal.ru

Abstract. Based on the analysis of the norms of Article 12.27 of the Administrative Code of the Russian Federation, legislation on road safety and judicial practice, the main issues related to the qualification of administrative offenses under this article are considered in the article.

Keywords: Administrative Code of the Russian Federation, deprivation of the right to drive vehicles, driver, administrative offense, administrative responsibility, administrative punishment

For citation: Pankova O. V. Administrative responsibility for non-fulfillment of duties in connection with a traffic accident: qualification issues // Road Safety. 2024. № 3. P. C. 18–26.

Административная ответственность за невыполнение обязанностей в связи с дорожно-транспортным происшествием давно известна отечественному законодательству об административных правонарушениях.

Так, в ст. 165 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях предусматривалось, что оставление водителями в нарушение правил дорожного движения места дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП) влечет наложение штрафа в размере от десяти до пятнадцати минимальных размеров оплаты труда либо лишение права управления транспортными средствами на срок от двух до трех лет (для водителей транспортных средств), либо исправительные работы на срок от одного до двух месяцев с удержанием двадцати процентов заработка, а в случае, если по обстоятельствам дела применение этих мер будет признано недостаточным, – административный арест на срок до пятнадцати суток.

В Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) аналогичная норма содержится в ч. 2 ст. 12.27, согласно которой оставление водителем в нарушение правил дорожного движения места ДТП, участником которого он являлся, за исключением признаков уголовно-наказуемого деяния, влечет лишение права управления транспортными средствами на срок от одного года до полутора лет или административный арест на срок до пятнадцати суток.

В свою очередь, в ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ) установле-

на уголовная ответственность за оставление водителем в нарушение правил дорожного движения места ДТП, повлекшего по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или его смерть.

Характерно, что во многих зарубежных странах оставление водителем места ДТП рассматривается как уголовно-наказуемое деяние независимо от характера наступивших последствий.

Как отмечает А.В. Зокина, подобная криминализация данного правонарушения обусловлена двумя причинами: 1) потерпевшему может потребоваться помощь от другого водителя; 2) оставление места ДТП его участником не позволит правоохранительным органам установить объективную картину случившегося, определить виновного, собрать необходимые доказательства [1].

Например, согласно ст. 252 Уголовного кодекса Канады уголовно наказуемым признается деяние, совершенное лицом, управляющим транспортным средством, вовлеченным в аварию с другим лицом, транспортным средством или крупным рогатым скотом, если оно во избежание гражданской или уголовной ответственности не останавливает транспортное средство, не сообщает свое имя и адрес, не оказывает помощи, в которой потерпевший, получивший ранения, может в тот момент нуждаться.

Совершение данного преступления влечет лишение свободы на срок до пяти лет или в порядке суммарного производства штраф либо лишение свободы на срок до двух лет или оба наказания одновременно.

Лицо, оставившее место ДТП, в котором был причинен вред здоровью, наказывается более строго – до десяти лет лишения свободы, а в случае смертельного исхода – пожизненным лишением свободы.

Обращает на себя внимание тот факт, что в Канаде перечень материальных объектов, которые могут участвовать в ДТП, является исчерпывающим. Скажем, не считается ДТП столкновение с деревом, зданием, пожарным гидрантом и т.п.

Это существенно отличается от российского законодательства, в котором **под дорожно-транспортным происшествием** понимается событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб (абз. 4 ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [2] (далее – Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»)) и абз. 12 п. 1.2 Правил дорожного движения [3]).

Переходя к анализу положений ч. 1 и 2 ст. 12.27 КоАП РФ, отметим, что в действовавших до 12 мая 2015 г. Правилах учета и анализа дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации, утвержденных приказом Федеральной дорожной службы России от 29 мая 1998 г. № 168 [4] (далее – Правила), ДТП подразделялись на следующие виды:

столкновение – происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог. К этому виду относились также столкновения с внезапно остановившимся транспортным средством (перед светофором, при заторе движения или из-за технической неисправности) и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (оставленным) на путях транспортным средством;

опрокидывание – происшествие, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось;

наезд на стоящее транспортное средство – происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство, а также прицеп или полуприцеп;

наезд на препятствие – происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударились о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, ограждение и т.д.);

наезд на пешехода – происшествие, при котором транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство. К этому виду относились также происшествия, при которых пешеходы пострадали от перевозимого транспортным средством груза или предмета (доски, контейнеры, трос и т.п.);

наезд на велосипедиста – происшествие, при котором транспортное средство наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство;

наезд на гужевой транспорт – происшествие, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные, или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся транспортное средство. К этому виду был также отнесен наезд на животное;

падение пассажира – происшествие, при котором произошло падение пассажира с движущегося

транспортного средства или в салоне (кузове) движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения и др., если оно не может быть отнесено к другому виду ДТП;

иной вид ДТП – происшествия, не относящиеся к указанным выше видам. Сюда относились падение перевозимого груза или отброшенного колесом предмета на человека, животное или другое транспортное средство, наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо и пр.) и др.

В изданном взамен упомянутых Правил Отраслевым дорожным методическом документе ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации», утвержденном распоряжением Росавтодора от 12 мая 2015 г. № 853-р [5] (далее – Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации), подобная классификация ДТП отсутствует. В качестве самостоятельных видов в нем выделены лишь:

ДТП с пострадавшими, которое определено в качестве события, возникшего в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погиб или получил ранение хотя бы один человек (п. 3.1.3). При этом под раненым в дорожно-транспортном происшествии понимается лицо, получившее в дорожно-транспортном происшествии телесные повреждения, обусловившие его госпитализацию на срок не менее одних суток либо необходимость амбулаторного лечения (п. 3.1.10);

ДТП с особо тяжкими последствиями – ДТП, в котором погибли 5 человек и более, пострадали 10 человек и более (п. 3.1.4).

Таким образом, в прежних Правилах содержалась более развернутая характеристика ДТП, которая более выгодно отличалась от ныне действующих Рекомендаций по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации.

Оценивая сформулированное в абз. 4 ст. 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» и абз. 12 п. 1.2 Правил дорожного движения (далее – ПДД) понятие ДТП, необходимо обратить внимание на ряд важных обстоятельств, требующих учета при применении положений ч. 1 и 2 ст. 12.27 КоАП РФ.

Во-первых, следует иметь в виду, что для квалификации события в качестве ДТП вопрос о характере и степени тяжести наступивших последствий в виде имущественного или физического вреда правового значения не имеет.

Например, в случае механического взаимодействия двух транспортных средств полное отсутствие каких-либо повреждений на одном из них при наличии даже незначительных повреждений на другом не исключает квалификации произошедшего в качестве ДТП.

В случае наезда на пешехода или падения пассажира в автобусе для применения норм ст. 12.27 КоАП также достаточно установить лишь факт причинения пострадавшему каких-либо телесных повреждений, не выясняя вопрос о степени тяжести наступивших последствий с точки зрения их медицинской квалификации в соответствии с Правилами определения степени тяжести вреда, причиненного

здоровью человека, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 17 августа 2007 г. № 522 [6], и Медицинскими критериями определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека, утвержденными приказом Минздравсоцразвития России от 24 августа 2008 г. № 194 [7].

Во-вторых, при рассмотрении данной категории дел не требуется выяснять вопрос о том, является ли пострадавший **раненым** в смысле, придаваемом этому понятию в п. 3.1.10 Рекомендаций по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации, и устанавливать факт его госпитализации или амбулаторного лечения в связи с произошедшим.

Наличие в материалах дела медицинских документов, свидетельствующих о том, что в результате наезда транспортного средства на человека или падения пассажира в автобусе указанным лицам были причинены ушибы, ссадины или иные повреждения, является достаточным для вывода о наличии события ДТП.

Судебная практика в целом подтверждает правильность данного вывода [8, 9]. Хотя еще имеют место случаи, когда при квалификации описанных выше событий в качестве ДТП суды допускают ошибки, полагая, что в материалах таких дел должны содержаться медицинские документы, подтверждающие госпитализацию или амбулаторное лечение пострадавшего в результате наезда на него транспортного средства или падения в автобусе [10].

Иная ситуация складывается в том случае, когда факт причинения телесных повреждений потерпевшему никакими медицинскими документами не подтвержден.

В этом случае вывод о наличии события ДТП не может быть сделан, так как объективное выяснение обстоятельств случившегося, имеющего юридическое значение, с помощью иных средств доказывания (например, на основании показаний самого потерпевшего и (или) очевидцев, а также документов, оформленных должностным лицом, осуществляющим производство по делу об административном правонарушении), невозможно.

Для правильного разрешения данной категории дел правоприменители должны располагать письменными доказательствами, свидетельствующими об обращении потерпевшего в медицинскую организацию в связи с наездом на него транспортного средства или падением в транспортном средстве с указанием полученных в результате этого повреждений.

В-третьих, необходимо учитывать, что если в результате ДТП вред причинен только автомобилю самого водителя, пострадавшие в этом происшествии отсутствуют и имущественный вред другим лицам не причинен, то оснований для применения к указанному водителю наказания, установленного ст. 12.27 КоАП РФ за невыполнение обязанностей в связи с ДТП, не имеется.

Показательно в этом отношении постановление судьи Верховного Суда Российской Федерации от 16 июля 2021 г. по делу № 44-АД21-9-К7 в отношении Д.А. Аксенова [11].

Для сравнения отметим, что если водитель транспортного средства совершил наезд на дерево, которое кому-то принадлежит, и повредил его, то случившееся следует квалифицировать в качестве ДТП. И его уже надо оформлять в соответствии с ПДД.

В-четвертых, если в результате соприкосновения автомобилей между собой никаких последствий

не наступило, то произошедшее не может квалифицироваться в качестве ДТП. Следовательно, на водителей указанных автотранспортных средств не могут быть возложены обязанности, предусмотренные ПДД РФ.

Определенный интерес в этом отношении представляет дело, рассмотренное заместителем председателя суда Ненецкого автономного округа.

Постановлением мирового судьи, оставленным в силе судьями вышестоящих судебных инстанций Медведева была подвергнута административному наказанию по ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ за оставление места ДТП.

Как усматривалось из материалов дела, когда Медведева выезжала с парковки, к ней подошел незнакомый мужчина и сообщил, что она задела другой автомобиль. Осмотрев оба автомобиля и не увидев на них повреждений, Медведева уехала.

Однако очевидец сообщил о случившемся в органы Госавтоинспекции и водителю задетого автомобиля, что привело к возбуждению в отношении Медведевой дела об административном правонарушении и привлечению ее к административной ответственности.

Отменяя все состоявшиеся по делу судебные акты и прекращая производство по делу в связи с недоказанностью обстоятельств правонарушения, заместитель председателя суда Ненецкого автономного округа исходил из того, что в протоколе об административном правонарушении никаких повреждений на автомобилях не зафиксировано.

Из справки о ДТП видно, что повреждения на автомобилях есть. Однако время и механизм их образования в ходе производства по делу не выяснились, тогда как сама Медведева наличие повреждений на ее автомобиле в результате произошедшего отрицала, а владелец второй автомашины никаких материальных претензий не предъявлял.

При этом автотехническая экспертиза на предмет наличия соотносимых между собой повреждений автомашин не проводилась, что не позволяет сделать вывод об имевшем место ДТП с участием этих транспортных средств [12].

В-пятых, следует принять во внимание, что в случае, когда участниками ДТП являются лица, управляющие велосипедом, возчики или другие лица, непосредственно участвующие в процессе дорожного движения (например, пешеход, пассажир транспортного средства) и нарушившие ПДД, их действия (бездействие) могут быть квалифицированы по соответствующей части ст. 12.29, 12.30 КоАП РФ.

При применении положений ч. 1 и 2 ст. 12.27 КоАП РФ сложным для практики оказался вопрос о том, отвечает ли признакам ДТП наезд на стоящий автомобиль, препятствие или пешехода в результате самопроизвольного движения транспортного средства с неработающим двигателем, в котором на момент случившегося сам водитель за рулем не находился.

Например, такая ситуация может возникнуть при постановке транспортного средства на стоянку под уклоном без применения стояночной тормозной системы.

Как показывает практика, в деятельности судов имели место случаи, когда нахождение водителя за рулем автомобиля и факт нахождения последнего в движении в момент произошедшего признавались обязательными признаками ДТП, подтверждающими участие в нем данного водителя.

Так, постановлением судьи районного суда Б. был привлечен к административной ответственности

ности по ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ за оставление места ДТП.

Приходя к такому выводу, судья отверг версию Б. о том, что на момент ДТП он в автомобиле отсутствовал, а ДТП произошло из-за того, что его автомобиль, будучи припаркованным на проезжей части, не был поставлен на ручной тормоз и из-за сильного ветра самопроизвольно поехал, совершив наезд на автомобиль под управлением М.

Отклоняя приведенный довод, судья исходил из того, что, оставив автомобиль без учета метеорологических условий и не устранив возможность его самопроизвольного движения, Б. действовал как водитель транспортного средства и именно вследствие его действий произошло ДТП, при обнаружении которого он место ДТП покинул.

Московский городской суд с названным постановлением не согласился, указав на то, что квалифицирующим признаком ДТП является непосредственное участие в нем водителя.

При этом суд учел, что доказательства, опровергающие версию Б. о его отсутствии за рулем транспортного средства в момент ДТП, в материалах дела не содержится.

Сведения о том, что имелись очевидцы, которые бы опровергли данное утверждение, в деле также отсутствуют. Не ссылаются на наличие таких доказательств и судья в своем постановлении.

Как указал суд, аргументация, положенная в основу вывода судьи районного суда об участии Б. в ДТП и совершении им административного правонарушения, предусмотренного в ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ, а именно – ссылка судьи на то, что Б. не были приняты меры, исключающие самопроизвольное движение транспортного средства, относится к выяснению обстоятельств причинения вреда и вины в причинении ущерба, однако не свидетельствует о наличии события административного правонарушения, предусмотренного в ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ.

На этом основании постановление судьи районного суда было отменено, а производство по делу прекращено в соответствии с п. 1 ч. 1 ст. 24.5 КоАП РФ в связи с отсутствием события административного правонарушения [13].

Вместе с тем складывающаяся судебная практика не восприняла такой подход, справедливо полагая, что наезд на транспортное средство, препятствие или пешехода в результате нарушения водителем требований п. 12.8 ПДД, обязывающего его принять необходимые меры, исключающие самопроизвольное движение транспортного средства, отвечают признакам ДТП, независимо от того, находился ли указанный водитель за рулем транспортного средства в момент произошедшего и находился ли двигатель данного транспортного средства в рабочем состоянии [14, 15, 16]. Характерно, что в настоящее время практика Московского городского суда также идет по этому пути [17].

К действиям водителя, образующим объективную сторону состава административного правонарушения, предусмотренного в ч. 1 ст. 12.27, в частности относятся:

- невыполнение установленной в п. 2.5 ПДД обязанности водителя, причастного к ДТП, немедленно остановиться, не трогать с места транспортное средство; включить аварийную световую сигнализацию и выставить знак аварийной остановки; не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию; принять меры для оказания первой помощи

пострадавшим и направления их в лечебное учреждение; при необходимости освобождения проезжей части зафиксировать в присутствии свидетелей положение транспортных средств, следы и предметы, относящиеся к дорожно-транспортному происшествию, принять меры для их сохранения; сообщить о случившемся в полицию, записать фамилии и адреса очевидцев и т.п.;

- невыполнение установленных в п. 2.6 и 2.6.1 ПДД положений, разрешающих покинуть место ДТП, если нет пострадавших и разногласий между его участниками в оценке обстоятельств произошедшего, но обязывающих оформить ДТП либо на ближайшем посту дорожно-патрульной службы (п. 2.6), либо без участия сотрудников полиции в соответствии с Правилами обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (п. 2.6.1).

Действия водителя, оставившего в нарушение требований п. 2.5 ПДД место ДТП, участником которого он являлся, образуют **объективную сторону** состава административного правонарушения, предусмотренного в ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ.

Таким образом, законодатель дифференцирует административную ответственность не выполнившего свои обязанности водителя в зависимости от того, пытался ли он скрыться с места ДТП вопреки законным интересам других участников дорожного движения и в целях избежать привлечения к юридической ответственности (ч. 2) или же лишь осложнил процедуру оформления ДТП (ч. 1).

В связи с этим ссылки лица, привлекаемого к административной ответственности по ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ, на отсутствие у него и другого участника ДТП разногласий относительно повреждений, которые транспортные средства получили при ДТП, и наличие обоюдного согласия разойтись «миром» (без вызова сотрудников Госавтоинспекции), **могут свидетельствовать о виновности указанного лица в совершении административного правонарушения, предусмотренного в ч. 1 ст. 12.27 КоАП РФ, если требования, установленные в п. 2.5 ПДД, обязывающие водителя сообщить о ДТП в органы Госавтоинспекции, им не были выполнены, при этом условия, предусмотренные в п. 2.6.1 ПДД, позволявшие оформить ДТП без участия сотрудников полиции на месте, также не были соблюдены** [18].

Следовательно, при отсутствии заполненных обоими водителями бланков извещения о ДТП, удостоверяющих их подписями, подобные ссылки не могут повлечь освобождение лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, предусмотренном в ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ, от административной ответственности, если другим водителем, причастным к произошедшему, были вызваны сотрудники Госавтоинспекции, до прибытия которых вышеупомянутое лицо место ДТП покинуло.

В этом случае последующее заполнение **бланков извещения** обоими водителями, причастными к ДТП, не может повлечь прекращение производства по делу, возбужденному в отношении указанного лица [19].

Невыполнение водителем обязанностей, порожаемых фактом ДТП, участником которого он являлся, подлежит квалификации по ч. 1 или ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ независимо от того, причинен ли в результате произошедшего материальный ущерб

или вред здоровью самому водителю либо иным участникам дорожного движения.

Обратимся к толкованию противоправного деяния, данного Верховным Судом Российской Федерации на основе изучения множества дел, в соответствии с которым была выработана определенная позиция о запрете привлечения к ответственности виновника ДТП по ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ в случаях его возвращения на место происшествия [20].

Судом было сделано важное дополнение относительно возвращения водителя к месту ДТП. В частности, он указал на то, что рассмотренная выше норма КоАП РФ распространяет свое действие на случаи, когда виновник ДТП отвезил пострадавшего в больницу, а затем вновь вернулся на место происшествия (п. 20 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25 июня 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» [21]).

При оценке объективной стороны состава административного правонарушения, предусмотренного в ч. 2 анализируемой статьи, необходимо учитывать и то, что не подлежит административной ответственности водитель, который **отъехал от места ДТП** на незначительное расстояние, где дожидался приезда сотрудников Госавтоинспекции [22].

При привлечении к административной ответственности, предусмотренной в ч. 1 и 2 ст. 12.27 КоАП РФ, следует иметь в виду, что указанные в них деяния образуют объективную сторону составов административных правонарушений в случаях, когда ДТП произошло как на дороге, так и в пределах **прилегающей территории** (п. 20 вышеуказанного Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25 июня 2019 г. № 20).

Административная ответственность по ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ наступает за невыполнение водителем требования п. 2.7 ПДД, запрещающего употреблять алкогольные напитки, наркотические, психотропные или иные одурманивающие вещества после ДТП, к которому он причастен, либо после того, как транспортное средство было остановлено по требованию сотрудника полиции, до проведения освидетельствования с целью установления состояния опьянения или до принятия решения об освобождении от проведения такого освидетельствования.

В судебной практике признается обоснованной квалификация по ч. 3 данной статьи и таких действий водителя, который после совершения ДТП употребил алкогольные напитки, наркотические или психотропные вещества, а затем с места происшествия скрылся.

Однако в случае оставления водителем места ДТП и последующего употребления им спиртных напитков его действия образуют реальную совокупность административных правонарушений, предусмотренных в ч. 2 и 3 ст. 12.27 КоАП РФ.

Административное правонарушение, предусмотренное в ч. 3 рассматриваемой статьи, необходимо отграничивать от управления транспортным средством в состоянии опьянения, квалифицируемого по ч. 1 или 3 ст. 12.8 КоАП РФ либо ст. 264.1 УК РФ. Разграничение данных составов проводится по объективной стороне.

Решая вопрос о квалификации содеянного, следует исходить из совокупности всех обстоятельств совершенного деяния и учитывать, в частности, по-

яснения самого лица, привлекаемого к административной ответственности, а также показания очевидцев (например, в случае участия указанного лица в ДТП – показания второго участника ДТП).

При этом все доказательства должны оцениваться в совокупности и сопоставляться с объективной характеристикой деяния и обстоятельствами его обнаружения.

Предпочтение ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ должно отдаваться в том случае, когда достоверно установить факт управления транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, не представляется возможным. Судебная практика также исходит из этого.

Постановлением мирового судьи, оставленным в силе вышестоящими судебными инстанциями, С. был привлечен к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ за управление транспортным средством в состоянии опьянения.

При разрешении данного дела Верховный Суд Российской Федерации установил, что в ходе производства по делу об административном правонарушении С. и его защитники отрицали факт управления С. транспортным средством в состоянии опьянения.

Объективных доказательств, подтверждающих, данное обстоятельство, материалы дела также не содержат. При этом С. пояснил, что в дату и время, указанные в протоколе об административном правонарушении, после столкновения с транспортным средством, он покинул место ДТП, поставил автомобиль в гараж, а затем купил и употребил алкогольный напиток. Для проведения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения С. был доставлен сотрудниками Госавтоинспекции на место ДТП.

Суд также учел, что факт ДТП с участием С. подтвердил свидетель Ц., опрошенный судьей районного суда при рассмотрении жалобы на постановление мирового судьи.

Выяснив и оценив указанные обстоятельства, Верховный Суд Российской Федерации сделал вывод о том, что С. совершил административное правонарушение, предусмотренное в ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ.

Как отметил суд, факт употребления С. алкогольных напитков после ДТП, к которому он был причастен, подтверждается доказательствами, имеющимися в материалах дела об административном правонарушении.

На этом основании и принимая во внимание положения п. 20 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24 марта 2005 г. № 5 «О некоторых вопросах, возникающих у судов применения Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» по вопросу переквалификации действий (бездействия) лица, привлекаемого к административной ответственности, Верховный Суд Российской Федерации констатировал, что все состоявшиеся по делу судебные акты подлежат изменению путем переквалификации совершенного С. деяния с ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ на ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ. В остальной части судебные постановления были оставлены без изменения [23].

Рассмотренный пример позволяет обратить внимание на то, что в случае неправильной квалификации действий лица по ч. 1 или 3 ст. 12.8 КоАП РФ содеянное может быть переквалифицировано на ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ. Причем такая переквалификация возможна на любой стадии производства по делу об административном правонарушении.

Исключение составляют случаи, когда на момент пересмотра постановления о привлечении к административной ответственности по ч. 1 или 3 ст. 12.8 КоАП РФ данное постановление уже вступило в законную силу и было полностью или частично исполнено.

В этом случае постановление о назначении административного наказания по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ подлежит отмене, а производство по делу – прекращению на основании п. 2 ч. 1 ст. 24.5 КоАП РФ в связи с отсутствием состава административного правонарушения, поскольку иное приведет к нарушению требования ч. 5 ст. 4.1 КоАП РФ, согласно которой никто не может нести административную ответственность дважды за одно и то же правонарушение.

Субъектом административных правонарушений, предусмотренных в ст. 12.27 КоАП РФ, является водитель транспортного средства, независимо от того, является ли он **владельцем** данного транспортного средства.

При этом к административной ответственности по ч. 3 этой статьи может быть привлечен только водитель, имеющий право управления транспортными средствами, так как в санкции данной нормы предусмотрено лишение права управления транспортными средствами в качестве единственного основного наказания.

С **субъективной стороны** административные правонарушения, предусмотренные нормами ст. 12.27 КоАП РФ, характеризуются умышленной формой вины. **Мотивы и цели** совершения противоправных деяний правового значения для квалификации не имеют.

Например, к административной ответственности по ч. 2 указанной статьи может быть привлечен водитель, оставивший место ДТП с целью установления данных об автомашине, водителе которой нарушил ПДД и с места происшествия скрылся.

Вопрос о наличии или отсутствии умысла на совершение административных правонарушений, предусмотренных указанной статьей, должен решаться судом в каждом конкретном случае, исходя из фактических обстоятельств, при которых произошло ДТП, характера повреждений, полученных транспортными средствами, места их расположения, а также иных обстоятельств, свидетельствующих о том, что лицо, привлекаемое к административной ответственности, было осведомлено о ДТП, однако не выполнило требования ПДД, предъявляемые к водителям, ставшим участниками ДТП.

Так, при рассмотрении дела в отношении Т., привлеченного к административной ответственности по ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ, Верховный Суд Российской Федерации, отклоняя довод заявителя о том, что он не знал об участии в ДТП, момент столкновения не почувствовал, умысла на совершение вмененного ему административного правонарушения не имел, указал следующее.

Совокупность собранных по делу доказательств, в том числе содержание видеозаписи с регистратора управляемого Т. автомобиля, обстоятельства, при которых произошло ДТП, характер повреждений транспортных средств объективно свидетельствуют о том, что Т. был осведомлен о своем участии в ДТП.

В связи с этим утверждение Т. о том, что он не заметил столкновения, обоснованно признано судебными инстанциями недостоверным и получило критическую оценку.

Установленные в ходе производства по делу обстоятельства позволяют сделать вывод о наличии у Т. умысла на совершение вмененного ему административного правонарушения [24].

Необходимо отметить, что в большинстве случаев ошибки применения положений ст. 12.27 КоАП РФ связаны с неверной оценкой субъективной стороны данного деяния. Примечательно, что суды допускают применение данной нормы как умышленно, так и по неосторожности [25, 26]. Но в процессе квалификации необходимо учитывать определенные особенности. Например, если не удастся выявить прямой умысел, то деяние необходимо квалифицировать по ч. 1 вышеуказанной нормы КоАП РФ. Примечательно, что в судебной практике имеется немало примеров переквалификации дел с ч. 2 на ч. 1.

Так, известен случай, когда гражданина С. суд привлек к ответственности по ч. 1 ст. 12.27 КоАП РФ, поскольку не смог, во-первых, установить прямой умысел на оставление места столкновения прицепа его автомобиля с прицепом другого автовладельца, и, во-вторых, доказать факт информированности С. о ДТП.

Данное решение суд принял на основе объяснения С., которое содержало информацию об отсутствии у него понимания столкновения его прицепа с прицепом другого водителя, а также положения о том, что другой участник дорожного движения не был проинформирован о случившемся, хотя С. допускал возможность такого ДТП. В результате суд в своем решении отметил факт отсутствия, во-первых, осмотра места происшествия, несмотря на осознание водителем ДТП произошедшего столкновения, во-вторых, осуществление действий в рамках п. 2.5 ПДД РФ [27].

Таких примеров множество, когда разграничение деяний, совершенных в рамках ст. 12.27, осуществляется должностными лицами в процессе исследования субъективной стороны.

Но встречаются ситуации, когда судьи в процессе рассмотрения дела, квалифицируя содеянное по ч. 1 ст. 12.27 КоАП РФ и признавая неумышленную форму вины, подменяют её (вину) утверждением о факте ДТП и наличием причинной связи между деянием и поведением водителя, нарушившим нормы ПДД РФ.

Это приводит к трансформации **виновности в противоправность**. А это уже объективное вменение, не соответствующее позиции законодателя, изложенной в ст. 2.2 КоАП РФ. Подобным примером (объективного вменения) по признаку субъективной стороны состава административного правонарушения является дело по ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ в отношении водителя грузовика З., не заметившего факт совершенного им ДТП в процессе выполнения такого маневра, как поворот, при совершении которого З. сначала заехал на бордюр, а в дальнейшем при съезде с него зацепил бампер стоявшего на месте легкового автомобиля, после чего место ДТП покинул.

В процессе обжалования водителем З. удалось убедить судью регионального суда, что особенности транспортного средства не позволяли выявить факт совершения ДТП, и, соответственно, у З. не было намерений скрыться, причинить вред другим участникам дорожного движения и избежать какой-либо ответственности.

Примечательно, что водитель З. выполнил ряд действий, характеризующих его с положительной стороны, в частности, возврат на место происше-

ствия после сообщения ему об этом его работодателем и обращение за помощью к проезжающему инспектору ДПС с сообщением о факте столкновения, поскольку иные должностные лица Госавтоинспекции на месте ДТП уже отсутствовали.

В результате судья определил соответствие действий водителя З. объективной стороне деяния, предусмотренного в ч. 1 ст. 12.27 КоАП РФ, и таким образом осуществил переквалификацию действий З. с ч. 2 на ч. 1 анализируемой нормы КоАП РФ, тем самым поступил неверно [28].

Судья не мог осуществить подобную переквалификацию, так как З. не был осведомлен о факте ДТП. Необходимо было действовать в рамках правила, изложенного в п. 2 ч. 1 ст. 24.5 КоАП РФ, а именно прекратить дело ввиду невозможности квалифицировать данное деяние в качестве административного правонарушения.

В результате сложилась интересная ситуация, не поддающаяся логическому объяснению. И действительно, нельзя объяснить, как отсутствие признаков субъективной стороны состава одного правонарушения (ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ) свидетельствует о наличии признаков объективной стороны состава другого правонарушения (ч. 1 ст. 12.27 КоАП РФ).

С учетом изложенного представляется возможным заключить, что идея о разграничении составов административных правонарушений, предусмотренных ч. 1 и ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ, по субъективной стороне, является недопустимой – разграничение составов данных правонарушений возможно исключительно по объективной стороне.

В результате проведенного исследования состава административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ, можно сделать вывод о том, что отражение в судебных документах умышленного отношения лица, совершившего ДТП, к содеянному приобретает первостепенное значение.

В данном случае необходимо установить в действиях лица наличие всех признаков, характеризующих именно умышленную форму вины, а именно: установить, осознавал ли виновный, во-первых, факт наличия ДТП и противоправность своих действий, обусловленных участием в ДТП, а, во-вторых, предвидел ли он наступление вредных последствий и действительно желал либо сознательно допускал наступление последних.

Необходимость анализа подобных дел особенно важна при решении вопроса о квалификации деяний по ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ за оставление места происшествия, проявившегося в падении пассажира с движущегося транспортного средства или в его салоне в результате изменения водителем скоростного режима либо траектории движения.

Нет сомнений, что водителя транспортного средства можно привлечь к административной ответственности при условии, что он, зная о факте ДТП, нарушил правила, закрепленные п. 2.5 ПДД РФ, и продолжил движение.

В заключение следует отметить, что в компетенцию судьи входит обязанность определить целый спектр фактов, а именно: умышленно ли водитель покинул место ДТП, обладал ли водитель информацией не только о падении пассажира, но и о причиненном ему ущербе вследствие такого падения. Примечательно, что установлению также подлежит факт осознания водителем факта совершения ДТП.

Например, по делу Д. Московский городской суд, рассмотрев жалобу на постановление судьи районного суда, которым Д. был признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного в ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ, установил, что событие с участием автобуса под управлением Д. и пассажиром, падение которого им было допущено в результате резкого торможения автобуса, имеет все признаки ДТП, поэтому вывод судьи районного суда о наличии события ДТП является верным.

В то же время суд учел, что в соответствии с письменными объяснениями потерпевшей, полученными в ходе административного расследования, при резком торможении автобуса она не удержалась, «отлетела» под валидатор, в результате чего ударила о него головой и рукой; после этого автобус остановился, водитель зашел в салон, посмотрел, затем вернулся в кабину и продолжил движение. Как указал суд, из данных объяснений не следует, что кто-либо из пассажиров обращался по факту падения к водителю.

Кроме того, суд принял во внимание показания самой потерпевшей, допрошенной им при рассмотрении жалобы в качестве свидетеля, которая пояснила, что когда водитель зашел в салон, она уже сидела на сиденье, какие-либо внешние признаки причиненного вреда здоровью у потерпевшей отсутствовали, о падении она водителю не сообщала и не помнит, сообщал ли об этом кто-либо еще, отметив, что, возможно, водитель и не знал о случившемся.

С учетом установленного, суд констатировал, что материалы дела не содержат объективных данных, свидетельствующих о том, что Д. был осведомлен о случившемся и умышленно покинул место ДТП.

На этом основании суд признал, что судья районного суда необоснованно пришел к выводу о наличии вины Д. в нарушении п. 2.5 ПДД и оставлении им места ДТП, участником которого он явился.

При таких обстоятельствах постановление судьи районного суда было отменено, а производство по делу прекращено в соответствии с п. 4 ч. 1 ст. 30.7 КоАП РФ в связи с недоказанностью обстоятельств, на основании которых было вынесено постановление [29].

Список источников

1. Зокина А.В. Уголовно-правовое противодействие преступлениям, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств: зарубежный опыт; вопросы совершенствования российского законодательства: дис. ... канд. юр. наук. М., 2019. С. 72–73.
2. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.
3. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 26.08.2024).
4. Правила учета и анализа дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации, утвержденных приказом Федеральной дорожной службы России от 29 мая 1998 г. № 168 // Сборник законодательных актов, постановлений и распоряжений Правительства РФ, руководящих документов ФДС России, имеющих отраслевое значение. М., 1998. Выпуск 4.
5. Отраслевой дорожно-методический документ ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации», утвержденный распо-

ряжением Росавтодора от 12 мая 2005 г. № 853-р // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 26.08.2024).

6. Правила определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 17 августа 2007 г. № 522 // Собрание законодательства РФ. 2007. № 45. Ст. 4308.

7. Медицинские критерии определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека, утвержденные приказом Минздравсоцразвития России от 24 августа 2008 г. № 194 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 26.08.2024).

8. Постановление Московского городского суда от 3 апреля 2015 г. № 4а-0718/15 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 26.08.2024).

9. Решение Санкт-Петербургского городского суда от 6 сентября 2012 г. № 12-657/12 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 26.08.2024).

10. Постановление Верховного Суда Удмуртской Республики от 14 февраля 2011 г. № 4-а-42 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 26.08.2024).

11. Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 16 июля 2021 г. по делу № 44-АД21-9-К7 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 26.08.2024).

12. URL: http://sud.nao.sudrf.ru/modules.php?name=press_dep&op=1&did=1629 (дата обращения: 26.08.2024).

13. Решение Московского городского суда от 26 октября 2010 г. № 7-1967 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 26.08.2024).

14. Постановление Белгородского областного суда от 1 декабря 2014 г. № 4А-416/2014 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 26.08.2024).

15. Постановление Орловского областного суда от 7 августа 2014 г. № 4-А-140/2014 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 26.08.2024).

16. Постановление Московского областного суда от 30 апреля 2014 г. № 4а-367/2014 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 26.08.2024).

17. 14. Постановление Московского городского суда от 7 апреля 2015 г. № 4а-4554/14 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 26.08.2024).

18. Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 6 июня 2016 г. № 78-АД16-27 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 26.08.2024).

19. Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 6 мая 2011 г. № 4-АД11-5 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 26.08.2024).

20. Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 10 октября 2014 г. № 67-АД14-9 // (дата обращения: 26.08.2024).

21. Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25 июня 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2019. № 9.

22. Постановление Московского городского суда от 8 сентября 2014 г. № 73-АД14- 4 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 26.08.2024).

23. Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 9 июля 2013 г. № 74-АД13-3 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 26.08.2024).

24. Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 5 мая 2015 г. № 47-АД15-1 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 26.08.2024).

25. Постановление Алтайского краевого суда от 21 октября 2013 г. № 4а-588/2013 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 26.08.2024).

26. Постановление Суда Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 18 октября 2013 г. № 4А-623/2013 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 26.08.2024).

27. Решение Ленинградского областного суда от 15 октября 2013 г. № 7-742/2013 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 26.08.2024).

28. Постановление Московского городского суда от 20 января 2012 г. № 4а-3374/11 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 26.08.2024).

29. Решение Московского городского суда от 16 октября 2014 г. № 7-3855 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 26.08.2024).

References

1. Zokina A.V. Criminal-legal counteraction to crimes related to violation of traffic safety rules and operation of vehicles: foreign experience; issues of improving Russian legislation: dis. ... Candidate of Sciences in Jurisprudence. M., 2019. P. 72–73.

2. Federal Law dated 10.12.1995 № 196-FZ «On road safety» // Collection Legislation of the Russian Federation. 1995. № 50. Art. 4873.

3. Decree of the Council of Ministers – the Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On the rules of the road» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 26.08.2024).

4. Rules for recording and analyzing road accidents on the roads of the Russian Federation, approved by the order of the Federal Road Service of Russia dated 29.05.1998 № 168 // Collection of legislative acts, decrees and orders of the Government of the Russian Federation, guidelines of the Federal Road Service of Russia, having industry significance. M., 1998. Issue 4.

5. Industry road methodological document 218.6.015-2015 «Recommendations for recording and analyzing road accidents on the roads of the Russian Federation», approved by the order of Rosavtodor dated 12.05.2005 № 853-r // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 26.08.2024).

6. Rules for determining the severity of harm caused to human health, approved by the Decree of the Government of the Russian Federation dated 17.08.2007 № 522 // Collection Legislation of the Russian Federation. 2007. № 45. Art. 4308.

7. Medical criteria for determining the severity of harm caused to human health, approved by order of the Russian Ministry of Health and Social Development dated 24.08.2008 № 194 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 26.08.2024).

8. Resolution of the Moscow City Court dated 03.04.2015 № 4а-0718/15 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 26.08.2024).

9. Decision of the St. Petersburg City Court dated 06.09.2012 № 12-657/12 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 26.08.2024).

10. Resolution of the Supreme Court of the Udmurt Republic dated 14.02.2011 № 4-а-42 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 26.08.2024).

11. Resolution of the Supreme Court of the Russian Federation dated 16.07.2021 in case № 44-АД21-9-К7 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 26.08.2024).

12. URL: http://sud.nao.sudrf.ru/modules.php?name=press_dep&op=1&did=1629 (date of access: 26.08.2024).

13. Decision of the Moscow City Court dated 26.10.2010 № 7-1967 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 26.08.2024).

14. Resolution of the Belgorod Regional Court dated 01.12.2014 № 4А-416/2014 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 26.08.2024).

15. Resolution of the Oryol Regional Court dated 07.08.2014 № 4-А-140/2014 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 26.08.2024).

16. Resolution of the Moscow Regional Court dated 30.04.2014 № 4а-367/2014 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 26.08.2024).

17. Resolution of the Moscow City Court dated 07.04.2015 № 4а-4554/14 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 26.08.2024).

18. Resolution of the Supreme Court of the Russian Federation dated 06.06.2016 № 78-AD16-27 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 26.08.2024).

19. Resolution of the Supreme Court of the Russian Federation dated 06.05.2011 № 4-AD11-5 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 26.08.2024).

20. Resolution of the Supreme Court of the Russian Federation dated 10.10.2014 № 67-AD14-9 // (date of access: 26.08.2024).

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

22. Resolution of the Moscow City Court dated 08.09.2014 № 73-AD14-4 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 26.08.2024).

23. Resolution of the Supreme Court of the Russian Federation dated 09.07.2013 № 74-AD13-3 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 26.08.2024).

24. Resolution of the Supreme Court of the Russian Federation dated 05.05.2015 № 47-AD15-1 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 26.08.2024).

25. Resolution of the Altai Krai Court dated 21.10.2013 № 4а-588/2013 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 26.08.2024).

26. Resolution of the Court of the Khanty-Mansi Autonomous Okrug – Yugra dated 18.10.2013 № 4А-623/2013 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 26.08.2024).

27. Decision of the Leningrad Regional Court dated 15.10.2013 № 7-742/2013 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 26.08.2024).

28. Resolution of the Moscow City Court dated 20.01.2012 № 4а-3374/11 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 26.08.2024).

29. Decision of the Moscow City Court dated 16.10.2014 № 7-3855 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 26.08.2024).

Информация об авторе

О.В. Панкова – доктор юридических наук, профессор кафедры административного права и процесса Московского государственного университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА)

Контакты: ул. Садовая-Кудринская, д. 9, стр. 1, Москва, Россия, 123242

Information about the author

O.V. Pankova – Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor of the department of administrative law and procedure of the Kutafin Moscow State Law University

Contacts: ul. Sadovaya-Kudrinskaya, d. 9, str. 1, Moscow, Russia, 123242

*Статья поступила в редакцию 02.09.2024; одобрена после рецензирования 09.09.2024; принята к публикации 16.09.2024.
The article was submitted 02.09.2024; approved after reviewing 09.09.2024; accepted for publication 16.09.2024.*

ОСОБЕННОСТИ УСТАНОВЛЕНИЯ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ ПРИ ПРОВЕРКЕ СООБЩЕНИЯ О ПРЕСТУПЛЕНИИ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Людмила Анатольевна Александрова

Уральский государственный юридический университет
ml1970@yandex.ru

Аннотация. Статья посвящена специфике пределов установления обстоятельств дорожно-транспортного происшествия в ходе проверки сообщения о преступлении для принятия решения о возбуждении уголовного дела. Обосновывается необходимость установления признаков субъективной стороны преступления на этом этапе. Рассматривается возможность и значение определения момента возникновения опасной ситуации как комплекса обстоятельств, содержащих признаки объективной и субъективной сторон преступления, посредством производства автотранспортной экспертизы.

Ключевые слова: проверка сообщения о преступлении, дорожно-транспортное происшествие, состав преступления, автотехническая экспертиза, пострадавший, возбуждение уголовного дела

Для цитирования: Александрова Л.А. Особенности установления обстоятельств при проверке сообщения о преступлении в сфере дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2024. № 3. С. 27–31.

Original article

FEATURES OF ESTABLISHING CIRCUMSTANCES WHEN CHECKING A REPORT OF A ROAD SAFETY CRIME

Liudmila A. Alexandrova

Ural State Law University
ml1970@yandex.ru

Abstract. The article is devoted to the specifics of the limits of establishing the circumstances of a traffic accident during the verification of a crime report in order to make a decision on the initiation of a criminal case. The necessity of establishing the signs of the subjective side of the crime at this stage is substantiated. The possibility and importance of determining the moment of occurrence of a dangerous situation is considered, as a set of circumstances containing signs of both objective and subjective sides of the crime, through the production of a motor vehicle examination.

Keywords: verification of a crime report, traffic accident, corpus delicti, auto technical expertise, victim, initiation of a criminal case

For citation: Alexandrova L.A. Specifics of establishing circumstances when checking a traffic crime report // Road Safety. 2024. № 3. P. 27–31.

Необходимая достаточность сведений для установления обстоятельств, на основе которых принимается процессуальное решение, формирует пределы доказывания, специфические по каждому уголовному делу в зависимости от состава совершённого преступления.

Отдельное значение пределам доказывания на стадии возбуждения уголовного дела придавали многие авторы, в том числе Ц.М. Каз [1], В.М. Быков и Л.В. Березина [2], А.Л. Пермяков [3], О.В. Левченко [4], Т.Н. Шамонова [5], И.И. Шереметьев [6] и др. Их специфику исследователи связывают с конкретным этапом уголовного процесса.

В.С. Балакшин раскрывает понятие «пределы доказывания» через исчерпание возможности применения всех средств познавательной деятельности [7].

На стадии возбуждения уголовного дела содержание в этих границах представляется в усечённом варианте – объект и объективная сторона деяния, с чем соглашаются А.С. Кузьмин и Г.Н. Мухтасипова [8].

Однако некоторые данные о наличии признаков субъективной стороны, фактически присутствующие на данном этапе (например, возможность вовремя заметить опасность), могут остаться незамеченными, хотя являются необходимыми для назначения экспертиз.

Такая особенность может противоречить общепринятому взгляду на пределы познавательной деятельности стадии возбуждения уголовного дела, однако она отражает специфику проверки сообщения о данном деянии.

Обстоятельства, указывающие на нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации [9] (далее – ПДД РФ), расширяют пределы доказывания при проверке сообщения о преступлении, предусмотренном ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ) [10].

Необходимо установить, какие пункты ПДД РФ проигнорированы участниками события, а также наличие причинно-следственной связи с наступившими последствиями.

Не случайно в теории уголовного права высказывается мнение о двойной форме вины: по отношению к несоблюдению ПДД РФ и к последствиям, которые охватываются составом ст. 264 УК РФ [11].

В теории административного права утвердился подход, согласно которому нарушения в области дорожного движения чаще происходят с прямым умыслом [12].

Решая вопрос о возбуждении уголовного дела, необходимо установить факт умышленного либо не-

осторожного нарушения ПДД РФ [13], так или иначе коснувшись субъективной стороны если не преступления, то охватываемого им административного правонарушения.

В то же время необходимые сведения могут быть собраны только на протяжении очень короткого времени с момента совершения деяния. Их неразрывная связь с формой вины как основным признаком субъективной стороны преступления доказывает необходимость установления этого элемента состава на первой стадии уголовного процесса.

В общепринятом подходе этого не требуется для принятия решения о возбуждении уголовного дела, однако обстоятельство происхождения практической невозможно разграничить по признаку их связи с тем или иным элементом состава преступления, они порой универсальны.

К такому выводу позволяет прийти анализ содержания некоторых норм ПДД РФ, нарушение которых лежит в основе обвинения в совершении преступления, предусмотренного в ст. 264 УК РФ.

В соответствии с общим по характеру п. 10.1 ПДД РФ водитель обязан выбирать скорость движения в зависимости от складывающейся на дороге ситуации [9]. Данная норма обозначает ответственность водителя за обстановку на дороге: он должен учитывать ее особенности, состояние покрытия, погодные условия и интенсивность движения.

Из этого следует, что такой признак субъективной стороны преступления, как принимаемое водителем решение в ходе управления автотранспортным средством, неразрывно связан с признаками объективной стороны преступления – особенностями дорожного полотна, освещенностью, недостатком дорожных знаков, регулирующих элементов и пр. [14].

Например, описание водителем состояния проезжей части как мокрого, с ледяной коркой в одном из случаев было воспринято судьей как подтверждение его вины в совершении преступления, предусмотренного в ч. 3 ст. 264 УК РФ: неосторожное управление автомашиной без учёта дорожной обстановки привело к тяжким последствиям [15]. В основу такого вывода был положен факт осознания водителем опасности продолжения движения.

Если же водитель до возникновения опасной ситуации объективно не мог заметить наличие на проезжей части дороги гололёда, то это должно чем-то подтверждаться, например, сведениями, полученными от других участников движения. В этом случае он в дальнейшем может быть признан невиновным [16].

Очевидно, что взаимосвязь особенностей проезжей части с возможностью водителя вовремя их заметить должна устанавливаться непосредственно сразу после дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП): эти признаки могут измениться довольно быстро в зависимости от погодных условий.

Причём выводы по итогам логической оценки этой совокупности могут быть разными в зависимости от вида происшествия: будь то изменение траектории самого транспортного средства по ходу его движения (опрокидывание, выезд на встречную полосу движения) или наезд на пешехода. В одном случае опасная обстановка для водителя распознана заранее, в другом она может возникнуть внезапно.

Судом первой инстанции Г. был осуждён по ч. 3 ст. 264 УК РФ. Согласно обстоятельствам дела был совершён наезд на пешехода в тёмное время суток при отсутствии освещения и в условиях гололедицы.

Причём осуждённому было вменено в вину то, что он не учёл сложившейся на дороге обстановки. Вышестоящая инстанция приговор отменила, поскольку в материалах уголовного дела находилось заключение эксперта-автотехника, согласно которому водитель, двигаясь с расчётной скоростью, не имел технической возможности предотвратить наезд на пешехода, внезапно появившегося перед автомашиной в непосредственной близости. При этом нарушение п. 10.1 ПДД РФ в ходе досудебного производства осуждённому не вменялось [17].

Решающее значение в расследовании описанного случая имеет внезапное появление опасности, непредсказуемое для водителя и не зависящее от его возможности заметить возникновение опасной ситуации, которую он объективно не мог предвидеть.

Пленум Верховного Суда Российской Федерации (далее – Пленум ВС РФ) в одном из своих постановлений называет необходимое условие установления виновности водителя – наличие у него технической возможности избежать ДТП, которая напрямую связана с моментом восприятия имеющейся или возникшей перед ним опасности [18].

Выход пешехода с безопасного места на проезжую часть иногда отличается непредсказуемостью для водителя, который вправе рассчитывать на соблюдение общих правил поведения на дороге всеми участниками движения.

Таким образом, при определённых обстоятельствах субъективная сторона включает в себя восприятие водителем обстановки, особенность которой наиболее точно можно оценить только сразу после ДТП.

В этом случае признаки объективной стороны преступления связаны с субъективной. Наличие возможности предотвратить ДТП подтверждается или опровергается обстоятельствами возникновения и развития опасной ситуации.

На дороге она имеет известные пространственно-временные характеристики [19], каждая из которых взаимосвязана со скоростью и траекторией движения автомобиля.

Их сочетание с психофизиологическими особенностями водителя позволяет получить ответ на один из основных вопросов уголовного судопроизводства – о наличии его вины (возможность своевременно заметить опасность и принять меры для предотвращения аварии). Очевидно, что время установления всех этих обстоятельств должно быть максимально приближено к моменту совершения деяния.

Опасная ситуация, предшествующая ДТП, становится аварийной, когда невозможно избежать её последствий. Эту особенность механизма совершения преступления, ответственность за которое предусмотрена в ст. 246 УК РФ, отметил Пленум ВС РФ, указавший на необходимость учета «дорожной обстановки, предшествующей дорожно-транспортному происшествию» [18].

Не только объективно сложившиеся обстоятельства, предшествующие и сопутствующие ему, имеют определяющее значение для возбуждения уголовного дела, но и данные о поведении субъекта.

Наличие на месте происшествия всех его участников (водителя, допустившего наезд или столкновение, пострадавшего, погибшего) и даже явных следов ещё не говорит об очевидности преступления.

Его механизм устанавливается в ходе проведения автотехнической экспертизы, исходные данные для назначения которой должны выясняться непо-

средственно при производстве осмотра места происшествия.

Выборгским районным судом Санкт-Петербурга С. был осуждён по ч. 3 ст. 264 УК РФ. При управлении транспортным средством, двигаясь по левой полосе проезжей части дороги, он начал перестроение в правую полосу, допустив наезд на пешехода, шедшего по разделительной полосе навстречу транспортному потоку.

По мнению суда первой инстанции, водитель нарушил п. 10.1 ПДД РФ, требующий учитывать дорожную обстановку, и п. 8.1 ПДД РФ, обязывающий обеспечивать безопасность маневрирования.

В основу этого вывода легло неправильное определение момента возникновения опасности как начало выполнения манёвра. Согласно упомянутому постановлению Пленума ВС РФ он возникает в точке, определяемой во времени и пространстве, когда водитель мог или должен был обнаружить препятствие. Тогда у него возникает обязанность принять все меры для предотвращения ДТП [18].

Суд апелляционной инстанции обратил внимание на то, что водитель двигался со скоростью, не превышающей установленные пределы, вслед за КАМАЗом, ограничивающим видимость, а также то, что водитель не мог и не должен был предвидеть нахождение пешехода там, где его не должно быть – на полосе движения автомобиля кольцевой автодороги.

Было учтено и то, что объективно водитель мог заметить в этой ситуации пешехода только тогда, когда от него до автомобиля оставалось 5-6 метров. Обвинительный приговор суда первой инстанции был отменён, дело направлено на новое рассмотрение [20].

В основание судебного решения были положены данные автотехнической экспертизы, которым не была дана надлежащая оценка нижестоящим судом.

Согласно ч. 1.2 ст. 144 Уголовно-процессуального Кодекса Российской Федерации (далее – УПК РФ) [21] законом предписано удовлетворить ходатайство адвоката о назначении повторной (дополнительной) экспертизы после возбуждения уголовного дела в случае её производства во время проверки сообщения о преступлении.

Это может означать, что решение об отказе в возбуждении уголовного дела по результатам такого исследования исключает применение этой нормы. В то же время участникам могут быть известны иные обстоятельства ДТП.

Однако есть практика производства повторной экспертизы на первой стадии уголовного процесса, что оказалось возможным только в случае обжалования решения, принятого в порядке ст. 148 УПК РФ.

Красноярским краевым судом в порядке апелляционного производства была рассмотрена жалоба на решение об отказе в возбуждении уголовного дела по ч. 1 ст. 264 УК РФ.

Апеллянт – пострадавший от ДТП – подверг сомнению результат экспертизы, согласно выводам которой водитель объективно не мог предотвратить наступление аварийной ситуации.

Интересно, что решение следователя неоднократно отменялось руководителем следственного органа. При дополнительной проверке сообщения о преступлении проводилась повторная автотехническая экспертиза, причём через 8 месяцев после ДТП.

В этот раз, кроме прочих причин, был обнаружен пробой колеса автомашины. Это, конечно же, не рассеяло сомнения пострадавшего. Тем не менее суд признал постановление об отказе в возбуждении

уголовного дела, как и решение нижестоящего суда, законным [22].

Сложно переоценить заключение эксперта-автотехника, полученное в ходе познавательной деятельности на первой стадии уголовного процесса.

Действовавший ранее Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР (далее – УПК РСФСР) [23] предписывал производство только одного следственного действия при проверке сообщения о преступлении – осмотра места происшествия.

Кроме проведения осмотра могли быть получены объяснения от очевидцев, а также инициировано исследование специалиста для установления технической возможности предотвращения аварийной ситуации.

Необходимость предоставления точных данных обуславливала производство в рамках единственно разрешённого следственного действия других, сходных по порядку и результатам со следственным экспериментом.

О протоколе следственного эксперимента как документе, содержащем исходные данные для производства экспертизы, писал В.А. Илларионов [24], но это следственное действие нельзя производить на первой стадии процесса как во время действия УПК РСФСР, так и в настоящее время.

Тем не менее проведение экспериментальных действий в ходе осмотра места происшествия с фиксацией в протоколе результатов их повторения является наиболее результативным. Об их законности ведутся дискуссии и в наши дни: В.В. Абрамочкин [25] и Л.В. Пинчук [26] допускают их как тактический приём осмотра.

Ту же позицию занимает А.Г. Кольчурин, отмечая значимость скорейшего закрепления обстоятельств происшествия в его непосредственных условиях [27].

А.Н. Дудниченко [28], учитывая сложность подготовки эксперимента, настаивает на производстве отдельного следственного действия. Не выработано единого подхода и на практике. Апелляционной инстанцией был отменён приговор в отношении осуждённого по ч. 1 ст. 264 УК РФ.

Основанием для отмены послужило то, что приговор был основан на недопустимом доказательстве – протоколе осмотра места происшествия, в ходе которого были проведены экспериментальные действия по установлению времени движения потерпевшего [29].

В другом случае приговор был отменён с признанием недопустимым доказательством положенного в его основу протокола следственного эксперимента, поскольку это следственное действие было проведено по истечении времени после ДТП, что не позволило воссоздать его условия [30].

Современное уголовно-процессуальное законодательство значительно расширяет возможность доказывания на стадии возбуждения уголовного дела, не решая проблемы пределов этого этапа.

Особенность познавательной деятельности при проверке сообщения о ДТП заключается в необходимости устанавливать обстоятельства, свидетельствующие о наличии признаков не только объективной стороны, но и субъективной, во временном промежутке, наиболее приближенном к моменту происшествия.

Разрешив назначение экспертизы вне рамок возбуждённого уголовного дела, законодатель не предусмотрел возможность других, предшествующих

ших ей следственных действий, в ходе которых могут быть получены необходимые данные для её производства.

В то же время расширение перечня следственных действий, возможных при проверке сообщения о преступлении, привело бы к ещё большей неопределённости границ первой стадии уголовного процесса, в ходе которой устанавливаются все обстоятельства, включая вину водителя, если он не уехал с места происшествия.

Список источников

1. Каз Ц.М. Пределы доказывания в стадии возбуждения уголовного дела // Вопросы уголовного права, уголовного процесса и криминалистики. Учёные записки Саратовского юридического института им. Д.И. Курского. Саратов. Вып. XI. С. 37.
2. Быков В.М., Березина Л.В. Доказывание в стадии возбуждения уголовного дела по УПК РФ. Казань, 2006. С. 89.
3. Пермяков А.Л. Некоторые особенности проверки сообщения о преступлении, связанном с нарушениями правил дорожного движения // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра. 2021. Т. 19. № 3. С. 139.
4. Левченко О.В. Доказывание в стадии возбуждения уголовного дела // Право и государство: теория и практика. 2023. № 7(223). С. 391.
5. Шамонова Т.Н. О вопросах так называемой доследственной проверки // Вестник Удмуртского университета. Серия: Экономика и право. 2013. № 3. С. 214.
6. Шереметьев И.И. Доказательственное значение материалов доследственной проверки // Вестник Университета им. О.Е. Кутафина. 2018. № 2. С. 139.
7. Балакшин В.С. Допустимость доказательств: понятие, правовая природа, значение, алгоритм оценки: научно-практическое пособие // Екатеринбург. 2013. С. 142.
8. Кузьмин А.С., Мухтасипова Т.Н. Основание для возбуждения уголовного дела // Известия Оренбургского государственного аграрного университета. 2014. № 4(48). С. 253.
9. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 08.09.2024).
10. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 08.09.2024).
11. Божко И.В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (уголовно-правовое регулирование и предупреждение): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2011. С. 20.
12. Головки В.В. Дорожно-транспортные происшествия: административная ответственность: комментарий к главам 11 и 12 Кодекса Российской Федерации об административных. М.: Эксмо, 2005. С. 47.
13. Хабарова Н.Ю. Дискуссионные вопросы определения субъективной стороны преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации // Молодой ученый. 2022. № 32(427). С. 85–87.
14. Шахназарова И.В., Ивонтьева А.С. Понятие и признаки объективной стороны состава преступлений // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2022. № 10. С. 221.
15. Постановление Шестого кассационного суда общей юрисдикции от 4 октября 2022 г. по делу № 7У-12314/2022 [77-5049/2022] // СПС «Гарант» (дата обращения: 29.05.2024).
16. Апелляционное постановление Липецкого областного суда от 11 января 2018 г. по делу № 22-14/2018 // СПС «Гарант» (дата обращения: 08.09.2024).
17. Кассационное определение Судебной коллегии по уголовным делам Четвертого кассационного суда общей юрисдикции от 19 февраля 2020 года по делу № 77-

133/2020 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 08.09.2024).

18. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Российская газета. 26.12.2008.

19. Болеев А.А. Криминалистическая классификация механизма дорожно-транспортных происшествий на участках искусственных дорожных сооружений // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2016. № 4(34). С. 74.

20. Апелляционное постановление № 1-74/2019 22-2274/2020 от 21 июля 2020 г. // URL: <https://sudact.ru/regular/doc/YjQw9QjfVKN1/> (дата обращения: 08.09.2024).

21. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 08.09.2024).

22. Апелляционное постановление № 22-522/18 22К-522/2018 от 30 января 2018 г. по делу № 22К-522/2018 // URL: <https://sudact.ru/regular/doc/sMww4XbHk1b9/> (дата обращения: 08.09.2024).

23. Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР от 27 октября 1960 года // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 08.09.2024). Утратил силу.

24. Илларионов В.А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий: учебник для ВУЗов. М.: Транспорт, 1989. С. 25.

25. Абрамочкин В.В. Время производства следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных преступлений относительно стадий уголовного процесса // Вестник Московского университета МВД России. 2014. № 10. С. 94.

26. Пинчук Л.В. К вопросу об участниках следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Вестник Московского университета МВД России. 2017. № 4. С. 162.

27. Кольчуринов А.Г. Особенности проведения следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Юристы-Правоведы. 2019. № 4(91). С. 120.

28. Дудниченко А.Н. К вопросу о соотношении понятий «криминалистическая характеристика», «механизм преступления» и «механизм дорожно-транспортного происшествия» при расследовании преступлений, связанных с нарушением Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Юристы-Правоведы. 2019. № 1(88). С. 157.

29. Приговор № 22-2611/2020 от 23 июля 2020 г. // URL: <https://sudact.ru/regular/doc/CmqlzwVslpJn/> (дата обращения: 08.09.2024).

30. Приговор № 22-728/2020 от 11 июня 2020 г. по делу № 1-4/2019 // URL: <https://sudact.ru/regular/doc/S5Os9t0estl/> (дата обращения: 08.09.2024).

References

1. Kaz Ts.M. Limits of proof at the stage of initiation of a criminal case // Issues of criminal law, criminal procedure and forensic science. Scientific notes of the Saratov Law Institute named after D.I. Saratov. Issue XI. P. 37.
2. Bykov V.M., Berezina L.V. Proof at the stage of initiation of a criminal case under the Criminal Procedure Code of the Russian Federation. Kazan, 2006. P. 89.
3. Permyakov A.L. Some features of checking a report of a crime related to violations of traffic rules // Forensic science: yesterday, today, tomorrow. 2021. Vol. 19. № 3. P. 139.
4. Levchenko O.V. Proof at the stage of initiation of a criminal case // Law and state: theory and practice. 2023. № 7 (223). P. 391.
5. Shamonova T.N. On the issues of the so-called pre-investigation check // Bulletin of the Udmurt University. Series: Economics and Law. 2013. № 3. P. 214.
6. Sheremetyev I.I. Evidentiary value of pre-investigation check materials // Bulletin of the Kutafin Moscow State Law University. 2018. №. 2. P. 139.

7. Balakshin V.S. Admissibility of evidence: concept, legal nature, meaning, evaluation algorithm: scientific and practical manual // Yekaterinburg. 2013. P. 142.
8. Kuzmin A.S., Mukhtasipova T.N. Grounds for initiating a criminal case // Bulletin of the Orenburg State Agrarian University. 2014. № 4(48). P. 253.
9. Decree of the Council of Ministers – the Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On the rules of the road» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 08.09.2024).
10. Criminal Code of the Russian Federation dated 13.06.1996 № 63-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 08.09.2024).
11. Bozhko I.V. Violation of traffic rules and operation of vehicles (criminal-legal regulation and prevention): author's abstract. dis. ... Candidate of Sciences in Jurisprudence. Rostov on Don, 2011. P. 20.
12. Golovko V.V. Road accidents: administrative liability: commentary to chapters 11 and 12 of the Code of the Russian Federation on Administrative. M.: Eksmo, 2005. P. 47.
13. Khabarova N.Yu. Controversial issues of determining the subjective side of the crime provided for in Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation // Young scientist. 2022. № 32(427). P. 85–87.
14. Shakhnazarova I.V., Ivontyeva A.S. Concept and features of the objective side of the corpus delicti // Humanitarian, socio-economic and social sciences. 2022. № 10. P. 221.
15. Resolution of the Sixth Cassation Court of General Jurisdiction dated 04.10.2022 in case № 7U-12314/2022 [77-5049/2022] // Legal reference system «Garant» (date of access: 08.09.2024).
16. Appellate ruling of the Lipetsk Regional Court dated 11.01.2018 in case № 22-14/2018 // Legal reference system «Garant» (date of access: 08.09.2024).
17. Cassation ruling of the Criminal Collegium of the Fourth Cassation Court of General Jurisdiction dated 19.02.2020 in case № 77-133/2020 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 08.09.2024).
18. Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation dated 09.12.2008 № 25 «On judicial practice in cases of crimes related to violation of traffic rules and operation of vehicles, as well as their illegal seizure without the purpose of theft» // Rossiyskaya gazeta. 26.12.2008.
19. Boleev A.A. Forensic classification of the mechanism of road accidents on sections of artificial road structures // Bulletin of the Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2016. № 4(34). P. 74.
20. Appeal ruling № 1-74 / 2019 22-2274 / 2020 dated 21.07.2020 // URL: <https://sudact.ru/regular/doc/YjQw9QjfVKN1/> (date of access: 08.09.2024).
21. Criminal Procedure Code of the Russian Federation dated 18.12.2001 № 174-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 08.09.2024).
22. Appeal ruling № 22-522/18 22K-522/2018 dated 30.01.2018 in case № 22K-522/2018 // URL: <https://sudact.ru/regular/doc/sMww4XbHk1b9/> (date of access: 08.09.2024).
23. Criminal Procedure Code of the Russian Soviet Federal Socialist Republic dated 27.10.1960 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 08.09.2024). Repealed.
24. Illarionov V.A. Examination of road accidents: a textbook for universities. M.: Transport, 1989. P. 25.
25. Abramochkin V.V. Time of the investigative experiment in the investigation of road traffic crimes in relation to the stages of criminal proceedings // Bulletin of the Kikot Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2014. № 10. P. 94.
26. Pinchuk L.V. On the Issue of Participants in an Investigative Experiment in Investigating Road Traffic Crimes // Bulletin of the Kikot Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2017. № 4. P. 162.
27. Kolchurin A.G. Features of Conducting an Investigative Experiment in Investigating Road Traffic Crimes // Jurist-Pravoved. 2019. № 4(91). P. 120.
28. Dudnichenko A.N. On the Issue of the Relationship between the Concepts of «Criminalistic Characteristics», «Crime Mechanism» and «Road Traffic Accident Mechanism» in Investigating Crimes Related to Violation of Traffic Rules and Operation of Vehicles // Jurist-Pravoved. 2019. № 1(88). P. 157.
29. Verdict № 22-2611/2020 dated 23.07.2020 // URL: <https://sudact.ru/regular/doc/CmqlzwVslpJn/> (date of access: 08.09.2024).
30. Verdict № 22-728/2020 dated 11.06.2020 in case № 1-4/2019 // URL: <https://sudact.ru/regular/doc/S5Os9t0estl/> (date of access: 08.09.2024).

Информация об авторе

Л.А. Александрова – кандидат юридических наук, доцент кафедры судебной деятельности и уголовного процесса Уральского государственного юридического университета

Контакты: ул. Комсомольская, д. 21, Екатеринбург, Россия, 620066

Information about the author

L.A. Alexandrova – Candidate of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor of the Department of Judicial Activity and Criminal Procedure of the Ural State Law University

Contacts: ul. Komsomolskaya, d. 21, Yekaterinburg, Russia, 620066

Статья поступила в редакцию 31.08.2024; одобрена после рецензирования 06.09.2024; принята к публикации 13.09.2024.
The article was submitted 31.08.2024; approved after reviewing 06.09.2024; accepted for publication 13.09.2024.

ОСОБЕННОСТИ ПОДГОТОВКИ ДОПРОСА НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ ПОДОЗРЕВАЕМЫХ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ¹Дмитрий Леонидович Проказин, ²Виктория Николаевна Чаплыгина^{1,2}Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова²victory-75@yandex.ru

Аннотация. В статье рассмотрены особенности подготовки к производству допроса несовершеннолетних лиц при расследовании преступлений в сфере дорожного движения. Проанализированы наиболее дискуссионные аспекты подготовки к допросу обозначенной категории лиц.

Ключевые слова: допрос, несовершеннолетний, дорожно-транспортное происшествие, законный представитель, «двойное представительство»

Для цитирования: Проказин Д.Л., Чаплыгина В.Н. Особенности подготовки допроса несовершеннолетних подозреваемых при расследовании преступлений в сфере дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2024. № 3. С. 32–35.

Original article

FEATURES OF PREPARING FOR INTERROGATION OF JUVENILE SUSPECTS DURING INVESTIGATION OF CRIMES IN THE SPHERE OF ROAD TRAFFIC¹Dmitry L. Prokazin, ²Victoria N. Chaplygina^{1,2}Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov²victory-75@yandex.ru

Abstract. The article examines the specifics of preparing for interrogation of minors during investigation of crimes in the field of road traffic. The most controversial aspects of preparing for interrogation of the designated category of persons are analyzed.

Keywords: interrogation, minor, road traffic accident, legal representative, «double representation»

For citation: Prokazin D.L., Chaplygina V.N. Features of preparation for interrogation of minor suspects during the investigation of crimes in the field of road traffic // Road Safety. 2024. № 3. P. 32–35.

Одним из наиболее распространенных и результативных по объему получаемой вербальной информации следственных действий является допрос. Ученые неоднократно посвящали свои труды изучению проблематики данного следственного действия, однако полагаем, что оно в силу своей многогранности не имеет пределов исследования. Более того, в результате совершенствования механизма совершения преступных посягательств тактические основы производства допроса приобрели особую актуальность.

В то же время результативность допроса предопределена тактическими приемами, применяемыми при его производстве, и комплексом организационных действий, совершенных следователем в ходе подготовки к его проведению. Одним из наиболее сложных видов исследуемого следственного действия выступает допрос несовершеннолетних, вовлеченных в сферу уголовного судопроизводства.

В настоящее время несовершеннолетние лица все чаще вовлекаются в сферу уголовного судопроизводства в связи с совершаемыми преступлениями в области безопасности дорожного движения.

Так, 16 июля 2024 года в селе Дарьино Мелеузовского района Республики Башкортостан несовершеннолетний, управляя мотоциклом без водительских прав, совершил наезд на четверых пешеходов, в результате чего один человек скончался, три человека, включая ребенка, с телесными повреждениями различной степени тяжести госпитализированы [1].

17 апреля 2023 года в г. Новочеркасске Ростовской области в дорожно-транспортном происше-

ствии, совершенном несовершеннолетним, погибли шесть подростков в возрасте 14–15 лет.

В конце марта 2023 года в Чемальском районе Республики Алтай произошло дорожно-транспортное происшествие, инициатором которого стал 16-летний водитель автомобиля Toyota Caldina, который не справился с управлением, вследствие чего произошел наезд на препятствие и дальнейшее опрокидывание автомашины, повлекшее смерть водителя и пассажира.

13 августа 2023 года в селе Кочубеевском Ставропольского края 16-летний водитель насмерть сбил несовершеннолетнюю девушку, после чего скрылся с места происшествия [2].

Необходимо отметить, что при расследовании преступлений в области безопасности дорожного движения существуют определенные сложности не только в квалификации преступления, но и в определенном рода недостаточном уровне обеспечения следователей методическими рекомендациями, в том числе и по тактике допроса несовершеннолетних лиц, подозреваемых в оставлении в опасности.

При расследовании уголовных дел по преступлениям в области дорожного движения большое значение имеет допрос несовершеннолетних лиц вне зависимости от их процессуального статуса. Однако необходимо помнить, что допрос несовершеннолетних подозреваемых обладает определенной спецификой, выраженной в общих тактических приемах, преломляемых к каждому конкретному случаю с учетом возрастных и психологических особенностей указанных лиц. В связи с этим подготовительный этап до-

проса должен в обязательном порядке содержать изучение процессуального положения допрашиваемого и данные, характеризующие его личность [3].

Также при производстве допроса несовершеннолетнего следователь должен предпринять максимальные усилия к установлению психологического контакта с допрашиваемым с целью получения достоверных показаний о событии преступления.

Кроме того, нельзя забывать и о том, что несовершеннолетние участники уголовного судопроизводства нуждаются в усиленной правовой защите, выраженной в ст. 425, 426 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации (далее – УПК РФ) [4], предусматривающих «двойное представительство» [5].

Содержание ч. 3 ст. 425 УПК РФ указывает на то, что в допросе несовершеннолетнего подозреваемого, обвиняемого, не достигшего возраста шестнадцати лет либо достигшего этого возраста, но страдающего психическим расстройством или отстающего в психическом развитии, участие педагога или психолога обязательно [6].

Безусловно, тактические основы допроса несовершеннолетних подозреваемых зависят от вида совершенного преступного деяния, складывающихся в ходе расследования следственных ситуаций и т.п.

Однако необходимо учитывать некую совокупность взаимосвязанных, последовательных действий, объединенных целями анализируемого следственного действия, которые должен реализовывать следователь в ходе подготовки к осуществлению допросов несовершеннолетних подозреваемых.

Не вызывает сомнений, что перед производством допроса необходимо проанализировать собранные материалы уголовного дела, определиться с квалификацией преступления и предметом допроса.

При этом особое внимание необходимо уделить тщательному исследованию ранее полученных доказательств в ходе проведенных освидетельствований, осмотров мест происшествий, осмотров предметов и документов, допросов свидетелей, потерпевших и др.

Данная информация поможет следователю определить, какие доказательства указывают на причастность лица к совершенному преступлению, а также выяснить, какой информацией уже обладает допрашиваемый, поскольку ранее с ним был проведен комплекс следственных и иных процессуальных действий.

Также анализ собранных доказательств поможет следователю выбрать правильные тактические приемы производства допроса несовершеннолетнего подозреваемого с учетом фактов, по которым пока нецелесообразно его допрашивать, установив обстоятельства, в отношении которых подозреваемого в настоящее время следует оставить в неведении, и в последующем использовать их для его изобличения. Кроме того, предварительное изучение материалов уголовного дела дает следователю возможность уточнить квалификацию преступного деяния, определяя предмет допроса.

Нелишним будет составить перечень вопросов, требующих установления по преступлениям в сфере дорожного движения. Вопросы должны быть направлены на установление индивидуализации действий преступников и последовательности их совершения в ходе реализации противоправных намерений.

Как уже указано, при подготовке к допросу несовершеннолетнего подозреваемого следователю необходимо обращать внимание на изучение личности допрашиваемого с целью установления его возмож-

ной линии поведения, изучения его намерений и т.п. (возраст, прошлые судимости, нахождение на учете в наркологическом или психоневрологическом диспансерах, наличие семьи и взаимоотношения в ней и т.д.) [7].

Изучение личностных свойств подозреваемого позволит не только охарактеризовать его поведение с субъектами расследования, но и определить взаимоотношения с соучастниками преступления, а также иными участниками уголовного судопроизводства.

Необходимо проводить анализ не только личности допрашиваемого, но и его защитника, определяющего содержание показаний несовершеннолетнего подзащитного. При этом иногда защитник, консультируя несовершеннолетнего подзащитного, вообще ставит под сомнение необходимость дачи показаний.

Несомненно, линии поведения подозреваемого и его защитника будут направлены на уклонение от уголовной ответственности и наказания, переложение вины на иных участников преступления, аргументацию отсутствия умысла на совершение посяательства, а также на формирование алиби преступника. Субъекты расследования, готовясь к допросу подозреваемого, должны быть нацелены на преодоление данных негативных тенденций.

При определении времени и места допроса несовершеннолетнего подозреваемого следователь должен опираться на положения уголовно-процессуального законодательства (о времени допроса задержанного), однако при этом следует учитывать, что, как правило, лица, не имеющие опыта привлечения к уголовной ответственности, не нацелены активно противодействовать расследованию, шокированы изобличением их преступной деятельности, готовы сотрудничать с правоохранительными органами, называть соучастников, давать показания [8]. Именно поэтому допрос подозреваемых необходимо проводить как можно быстрее, не давая задержанным выстроить свою линию поведения и защиты.

Место проведения допроса приобрело особую актуальность в связи с введением в уголовно-процессуальное законодательство ст. 189.1 УПК РФ, обуславливая субъектов расследования учитывать возможности систем видео-конференц-связи и оборудованность ими отдельных помещений.

Так, Колычева А.Н. дает следующее определение видео-конференц-связи в уголовном судопроизводстве: «...это основанное на нормативных положениях российского уголовно-процессуального законодательства и нормах международного права интерактивное взаимодействие участников уголовного процесса, в ходе которого производится непрерывный и четкий обмен аудиовизуальной информацией, имеющей значение для уголовного дела, в режиме реального времени посредством обособленной телекоммуникационной сети» [9].

Данное определение указывает на юридические аспекты понятия видео-конференц-связи и применимо для внедрения в законодательство. Так, автор отмечает нормативную базу для существования видео-конференц-связи, относимость ее к уголовно-процессуальному законодательству.

Следует отметить внедрение автором в определение такого условия, как непрерывность и четкость обмена информацией, обеспечить которую, на наш взгляд, невозможно, однако такое условие представляется верным, так как без этого информация, получаемая в ходе процессуального действия, может быть искажена, не исследована или сокрыта.

Плетникова М.С. и Семенов Е.А. определяют видео-конференц-связь как технологию, позволяющую одновременно передавать видео и звук между двумя и более субъектами посредством аппаратно-программных средств коммуникации [10].

Авторы указывают на то, что видео-конференц-связь осуществляется посредством аппаратно-программных средств – электронно-вычислительной машины, а также программы, с помощью которой аппаратное содержимое устанавливает связь посредством телекоммуникационных сетей.

Отдельные авторы обращают внимание на то, что в определении видео-конференц-связи в уголовном судопроизводстве необходимо выделять признак процессуальной формы, поскольку взаимодействие в подобном режиме может осуществляться только в соответствии с нормами уголовно-процессуального законодательства, как российского, так и международного [11]. Так, ряд предлагаемых определений не содержат указания на взаимодействие в рамках уголовно-процессуальных правоотношений.

В то же время Проказин Д.Л., Семенов Е.А., Ляпин А.И. определяют видео-конференц-связь как компьютерно-цифровую технологию, которая в установленном в уголовно-процессуальном законе случаях и порядке обеспечивает дистанционное аудиовизуальное взаимодействие в режиме реального времени нескольких абонентов – участников уголовного судопроизводства, с возможностью добавления к каналу связи дополнительных абонентов, имеющих уголовно-процессуальный статус, в целях обмена аудио- и видеoinформацией посредством обособленной телекоммуникационной сети либо с использованием закрытых каналов сети Интернет [12].

Такое определение охватывает как технические, так и уголовно-процессуальные аспекты видео-конференц-связи и может быть использовано не только в деятельности судебных органов, но и следственными и иными органами. Данные факторы дают основание полагать, что определение термина «видео-конференц-связь» должно быть определено в ст. 5 УПК РФ, так как это согласуется и в целом с системой норм уголовно-процессуального права, и такая позиция представляется нам верной.

Полагаем верным определение видео-конференц-связи как цифровой технологии, обеспечивающей посредством комплекса технических средств в соответствии с положениями уголовно-процессуального законодательства аудиовизуальное взаимодействие двух и более участников уголовного судопроизводства в режиме реального времени [13].

В ст. 189.1 УПК РФ указывается, что следователь, дознаватель вправе провести допрос, очную ставку, опознание путем использования систем видео-конференц-связи государственных органов, осуществляющих предварительное расследование, при этом возникает вопрос, что конкретно понимается законодателем под системой видео-конференц-связи, используемой государственными органами.

Как мы уже отметили, признаки этой системы не раскрываются ни в законах, ни в подзаконных нормативных актах. На данный момент, исходя из практики применения, стало понятно, что суд признает незаконным доказательством допрос с использованием так называемых бытовых технологий видеосвязи, таких как «Telegram», «Whats app» (продукт компании «Мета», запрещенной в Российской Федерации), «Skype», «Zoom» и т.п. [14].

При производстве допроса следователю необходимо определить круг его участников с учетом привлечения к допросам несовершеннолетних подозреваемых защитников, что дает нам право говорить об обеспечении права подозреваемого на защиту. Кроме того, наличие несовершеннолетних участников уголовного судопроизводства обязывает следователя вовлекать в сферу уголовного судопроизводства педагогов.

При подготовке к допросу несовершеннолетнего подозреваемого следователю необходимо разработать план, что даст ему возможность структурировать процесс допроса. Такой план выступит для следователя ориентацией для выяснения отдельных обстоятельств преступления, применения заранее продуманных тактических приемов его производства, владение имеющимися (уже полученными) доказательствами [15].

Подготовка плана потребует минимальное количество времени субъектов расследования, позволяет быстро вносить в него изменения, побуждает допрашиваемых владеть уже имеющимися доказательствами, установить пределы и границы допроса.

Резюмируя вышеизложенное, следует отметить, что подготовка к допросу несовершеннолетнего подозреваемого при расследовании преступлений в сфере дорожного движения характеризуется повышенной сложностью, обусловленной спецификой категории несовершеннолетних лиц, сложностью категории преступлений, сопряженных с дорожно-транспортными происшествиями, ситуацией «посредничества», создаваемой привлечением дополнительных участников уголовного судопроизводства.

Список источников

1. URL: <https://surb.sledcom.ru/news/item/1900452/> (дата обращения: 05.09.2024).
2. URL: <https://life.ru/p/1392270> (дата обращения: 05.09.2024).
3. Галимов О.Х., Наприенков И.В. Особенности допроса несовершеннолетних потерпевших, свидетелей и подозреваемых (обвиняемых) по уголовным делам в сфере нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта // Научный компонент. 2020. № 3(7). С. 32–40.
4. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ (ред. от 29.05.2024) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.09.2024).
5. Булыжкин А.В., Чаплыгина В.Н. Особенности реализации процессуального статуса законного представителя несовершеннолетнего участника уголовного судопроизводства // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. 2019. № 2(89). С. 104–111.
6. Морозова Н.В. Общетеоретические аспекты проведения допроса при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2019. № 1(2). С. 320–324.
7. Чаплыгина В.Н. Особенности расследования преступлений с участием несовершеннолетних, связанных с выяснением условий их воспитания // Вестник Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина. 2021. № 1. С. 46–50.
8. Аверьянова Т.В., Белкин Р.С., Корухов Ю.Г. и др. Криминалистика: учебник для вузов. М., 1999. 990 с.
9. Колычева А.Н. Использование видео-конференц-связи при производстве следственных действий. Актуальные проблемы правового регулирования, организации и тактики производства следственных действий: сборник тезисов конференции. С. 73–75. Омск, 2023.

10. Плетникова М.С., Семёнов Е.А. К вопросу использования видеоконференцсвязи при производстве допроса // Вестник Уральского юридического института МВД России. 2021. № 1. С. 25–28.

11. Муравьев К.В., Широка Э.Х. Применение технических средств связи в уголовном судопроизводстве: от вызовов времени к возможностям и перспективам // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2023. № 3(96). С. 164–169.

12. Проказин Д.Л., Семенов Е.А., Ляпин А.И. Развитие видеотехнологий в уголовном процессе России // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2023. № 3(96). С. 176–182.

13. Чаплыгина В.Н. Проблемы производства дистанционного допроса в досудебном производстве России // Научно-аналитический журнал Наука и практика Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова. 2015. № 3. С. 128–133.

14. Морозова Н.В. Некоторые тактические аспекты проведения допроса при расследовании преступлений против личности // Государственная служба и кадры. 2021. № 3. С. 157–164.

15. Проказин Д.Л., Чаплыгина В.Н. Тактика допроса подозреваемого в совершении преступления, связанного с дорожно-транспортным происшествием // Наука и практика. 2016. № 1(66). С. 113–116.

References

1. URL: <https://surb.sledcom.ru/news/item/1900452/> (date of access: 05.09.2024).

2. URL: <https://life.ru/p/1392270> (date of access: 05.09.2024).

3. Galimov O.Kh., Naprienkov I.V. Features of interrogation of minor victims, witnesses and suspects (accused) in criminal cases in the field of violation of traffic rules and transport operation // Scientific component. 2020. № 3(7). P. 32–40.

4. Criminal Procedure Code of the Russian Federation dated 18.12.2001 № 174-FZ (as amended on 29.05.2024) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.09.2024).

5. Bulzhkin A.V., Chaplygina V.N. Features of the implementation of the procedural status of the legal representative of a minor participant in criminal proceedings //

Bulletin of the East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2019. № 2(89). P. 104–111.

6. Morozova N.V. General theoretical aspects of interrogation during investigation of road traffic crimes // Management of activities to ensure road safety: status, problems, ways of improvement. 2019. № 1(2). P. 320–324.

7. Chaplygina V.N. Features of the investigation of crimes involving minors related to clarification of the conditions of their upbringing // Bulletin of the Belgorod Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after I.D. Putilin. 2021. № 1. P. 46–50.

8. Averianova T.V., Belkin R.S., Korukhov Yu.G. et al. Forensic science: a textbook for universities. M., 1999. 990 p.

9. Kolycheva A.N. Use of video conferencing in investigative actions. Actual problems of legal regulation, organization and tactics of investigative actions: collection of conference abstracts. P. 73–75. Omsk, 2023.

10. Pletnikova M.S., Semenov E.A. On the issue of using video conferencing in interrogation // Bulletin of the Ural Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2021. № 1. P. 25–28.

11. Muravyov K.V., Shirova E.Kh. Use of technical means of communication in criminal proceedings: from challenges of the time to opportunities and prospects // Scientific Bulletin of the Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov. 2023. № 3(96). P. 164–169.

12. Prokazin D.L., Semenov E.A., Lyapin A.I. Development of video technologies in criminal proceedings in Russia // Scientific Bulletin of the Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov. 2023. № 3(96). P. 176–182.

13. Chaplygina V.N. Problems of conducting remote interrogation in pre-trial proceedings in Russia // Scientific and analytical journal Science and Practice of the Plekhanov Russian University of Economics. 2015. № 3. P. 128–133.

14. Morozova N.V. Some tactical aspects of interrogation during the investigation of crimes against the person // Civil Service and Personnel. 2021. № 3. P. 157–164.

15. Prokazin D.L., Chaplygina V.N. Tactics of interrogation of a suspect in the commission of a crime related to a road accident // Science and Practice. 2016. № 1(66). P. 113–116.

Информация об авторах

Д.Л. Проказин – кандидат юридических наук, доцент, начальник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова
В.Н. Чаплыгина – кандидат юридических наук, доцент, начальник кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова

Контакты: ул. Игнатова, д. 2, Орел, Россия, 302023

Information about the authors

D.L. Prokazin – Candidate of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor, Head of the Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov

V.N. Chaplygina – Candidate of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor, Head of the Department of Criminalistics and Preliminary Investigation at the Department of Internal Affairs of the Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov

Contacts: ul. Ignatova, d. 2, Orel, Russia, 302023

Статья поступила в редакцию 09.09.2024; одобрена после рецензирования 16.09.2024; принята к публикации 20.09.2024.
The article was submitted 09.09.2024; approved after reviewing 16.09.2024; accepted for publication 20.09.2024.

ОБ ИНТЕГРАЦИИ 3D-ТЕХНОЛОГИЙ В ПРОЦЕСС ПРОИЗВОДСТВА
ТРАНСПОРТНО-ТРАСОЛОГИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ

Анастасия Сергеевна Шутова

Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя
Shutowa.anas@yandex.ru

Аннотация. Статья посвящена анализу уровня технического оснащения экспертных подразделений и соответствия уровня компетенции специалистов-криминалистов современным задачам, обусловленным текущей криминогенной обстановкой. Рассматривается возможность формирования и реализации интегративного подхода в судебно-экспертной деятельности.

Ключевые слова: современное оборудование, 3D-технологии, интегративное знание, компетенция и компетентность специалиста и эксперта, трасологическая экспертиза

Для цитирования: Шутова А.С. Об интеграции 3D-технологий в процесс производства транспортно-трасологических исследований // Безопасность дорожного движения. № 3. 2024. С. 36–40.

Original article

ON THE INTEGRATION OF 3D TECHNOLOGIES INTO THE PRODUCTION
OF TRANSPORT AND TRACOLOGICAL RESEARCH

Anastasia S. Shutova

Kikot Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia
Shutowa.anas@yandex.ru

Abstract. The article is devoted to the analysis of the level of technical equipment of expert units and the correspondence of the level of competence of criminologists to the current tasks caused by the current criminogenic situation. Considers the possibility of forming and implementing an integrative approach in forensic activities.

Keywords: modern equipment, 3D-technologies, integrative knowledge, competence and competence of a specialist and expert, tracological expertise

For citation: Shutova A.S. On the integration of 3D technologies into the production of transport and tracological research // Road Safety. № 3. 2024. P. 36–40.

Современный этап развития цивилизации примечателен вступлением ее в постиндустриальную эпоху, в которой процессы интеграции и дифференциации воспринимаются как универсальные категории науки. Представляется, что именно эти процессы являются своеобразным двигателем качественных преобразований, происходящих в большинстве сфер жизнедеятельности общества, в том числе и в судебной экспертизе.

Рассмотрим практическую составляющую отражения процесса интеграции знаний в области судебной экспертизы, в частности в трасологических и транспортно-трасологических исследованиях, проводимых с целью установления механизма дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП).

Анализируя проблемы специальных знаний в области трасологии и транспортной трасологии, а также формируемых на их основе компетенций, необходимых для эффективной работы на месте ДТП, автор пришел к пониманию того, что на сегодняшний день речь идет о формировании принципиально нового интегративного подхода при освоении и применении знаний и навыков специалистами и экспертами в данной области.

Термин интеграция (integration – суммирование, восстановление целого из частей, объединение), возникший в XVII в. в сфере математики для обозначения операции соответствующей функции и понимаемый как результат математического процесса, в современном мире приобрёл статус универсального, общенаучного понятия.

Общенаучная дефиниция термина «интегративное знание» включает в себя единый комплекс знаний, суммирующий научные знания из гуманитарных и технических областей науки, способствующий их использованию в различных направлениях деятельности человека, в том числе для решения междисциплинарных задач, стимулирующий познавательную активность субъектов познания, позволяющий разносторонне оценивать результат деятельности и обеспечивающий общую компетентность специалистов [1].

С точки зрения судебной экспертизы под интегративным знанием необходимо понимать искусственно синтезированное знание, формируемое положениями фундаментальных и прикладных наук в целях создания теоретической и методологической основы междисциплинарных отраслей научного знания [2].

Интеграция в данном случае определяется как способ реализации комплексного подхода в единоличной форме при проведении исследований и экспертиз, регламентированных ст. 201 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации (далее – УПК РФ).

При этом формируемая посредством процесса интеграции компетенция и компетентность экспертов и специалистов-криминалистов позволяет им единолично познавать целостный образ объекта, явления или процесса в ходе профессиональной деятельности. В качестве примера такого объекта может быть рассмотрено место ДТП.

Потребность освоения интегративного знания судебными экспертами и специалистами-криминали-

стами на сегодняшний день объясняется увеличением многообразия видов осуществления преступной деятельности, ростом количества отдельных видов преступлений, видоизменением структуры преступности в целом, а также появлением специфических объектов экспертного исследования.

Следует отметить, что процесс интеграции в данной статье рассматривается через призму профессиональной компетенции и специальных знаний, необходимость обладания которыми содержится непосредственно в дефинициях ст. 57 «Эксперт» и ст. 58 «Специалист» УПК РФ [3], регламентирующих процессуальный статус специалиста-криминалиста и эксперта в уголовном судопроизводстве, а также в ст. 13 «Профессиональные и квалификационные требования, предъявляемые к эксперту» Федерального закона «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» (далее – ФЗ о ГСЭД) [4].

Одним из способов практического воплощения процесса интеграции в сфере судебной экспертизы и в то же время направлением развития данной области является адаптирование современных технологий для использования их возможностей в целях повышения эффективности экспертно-криминалистической деятельности в процессе проведения следственных действий и производства трасологических и транспортно-трасологических исследований.

Представляется, что применение высокотехнологичных разработок и инструментов с учетом специфики рассматриваемой области может существенно улучшить традиционные алгоритмы работы экспертов и специалистов.

В качестве практического примера предлагаем рассматривать интеграцию на примере использования технологий 3D-сканирования, которые уже активно применяются в таких сферах, как медицина, машиностроение и архитектура, так как обеспечивают переход на качественно новый уровень при решении поставленных задач.

3D-оборудование, являясь одной из разновидностей информационных технологий, которые, в свою очередь, могут быть рассмотрены как составляющая специальных технических средств, должно соответствовать ряду требований, среди которых безопасность и сертификация данного оборудования.

Применение оборудования при производстве следственных действий, в частности осмотров мест ДТП, осуществляется на основании ч. 6 ст. 164 УПК РФ.

Представляется, что эффективное использование 3D-оборудования непосредственно при производстве исследований невозможно без совершенствования нормативных правовых актов, регламентирующих судебно-экспертную деятельность.

Так, статьи ФЗ о ГСЭД и УПК РФ, регламентирующие структуру и содержание заключения специалиста и эксперта, по нашему мнению, необходимо дополнить соответствующими положениями, раскрывающими возможности и пределы допустимости применения современных информационных технологий, в том числе и 3D-оборудования.

Среди практических аспектов судебно-экспертной деятельности, которые могут быть усовершенствованы путем интегрирования в нее 3D-оборудования, особо выделим следующие:

1. Время производства отдельных следственных действий. В качестве примера, наглядно иллюстрирующего преимущества применения 3D-сканеров, приведем сравнение промежутков времени,

необходимых для проведения осмотра места происшествия, сопряженного с фиксацией и изъятием объемных следов ходовой части транспортных средств.

При применении модельных методов, основанных, как правило, на использовании слепочных масс на основе гипса, специалисту-криминалисту в зависимости от вида следовоспринимающей поверхности, особенностей следа и условий окружающей среды необходимо от 15 до 30 минут.

При применении 3D-оборудования в целях фиксации и изъятия вещественных доказательств длительность описанного процесса составляет считанные минуты вне зависимости от размерно-форменных характеристик следа. Необходимо также отметить, что в соответствии с ч. 5 ст. 166 УПК РФ в протоколе следственного действия должна быть сделана отметка о применении технических средств, к которым, как было указано ранее, может быть отнесено 3D-оборудование.

2. Качество и пригодность для дальнейшего исследования изъятых следов. Информативность копий следов, получаемых с использованием слепочных масс, значительно ниже, чем информативность сканов, получаемых путем применения 3D-оборудования. Представляется, что полученные цифровые сканы могут быть приложены к протоколу осмотра места происшествия по аналогии с фотографическими негативами, снимками и другими результатами производства следственного действия в рамках ч. 8 ст. 166 УПК РФ.

3. Разрушающее воздействие на следы. При использовании традиционных экспертно-криминалистических методов изъятия и исследования объемных следов специалистами и экспертами на данные следы может быть оказано разрушающее воздействие. В таких условиях исключается возможность повторного изъятия и проведения дальнейших действий непосредственно со следом. При применении бесконтактных 3D-сканеров в случае необходимости имеется возможность повторного сканирования, так как физического взаимодействия с поверхностью следа в процессе сканирования не осуществляется.

На сегодняшний день одним из ключевых аспектов в деятельности специалистов-трассологов при осмотре мест происшествий по фактам ДТП является качественное обнаружение, фиксация, изъятие и исследование объемных следов, а именно, следов ходовой части транспортных средств, поверхностных следов, характеризующих направление движения транспортного средства и иных следов аналогичной природы происхождения, механизма образования и геометрических характеристик.

Указанные следы несут в себе значительный массив информации о причинах, условиях и обстоятельствах совершенного преступления, однако традиционно применяемые методы фиксации, изъятия и исследования данных следов не всегда позволяют произвести необходимые действия без потери и видоизменения криминалистически значимой информации, заключенной в них [5].

По нашему мнению, освоение и применение специалистами-криминалистами и экспертами, в частности трассологами, интегративных знаний, включающих синтез теоретических познаний в области механизма образования следов транспортных средств, а также навыки работы с современным сканирующим оборудованием, могут способствовать повышению эффективности их деятельности.

Внедрение технологий 3D-сканирования в процесс проведения фиксации, изъятия и исследования объектов трасологической и транспортно-трасологической экспертизы является важным этапом на пути к совершенствованию данной сферы, так как, во-первых, это достойная альтернатива традиционно применяемым инструментам, средствам и методам, во-вторых, это возможность оптимизировать и систематизировать процесс ведения учетов по указанным видам следов.

В целях проверки выводов, сделанных на теоретическом уровне, автором проведено практическое

исследование, сущность которого заключалась в фиксации и изъятии объемных следов на различных следовоспринимающих поверхностях с использованием традиционных методов и технологий 3D-сканирования.

Для наглядного отображения возможностей применения 3D-оборудования, а именно 3D-сканера «Calibry Mini» автором в качестве одного из объектов фиксации представлено левое переднее крыло автомобиля «Volkswagen Polo» с повреждениями в виде объемных вдавленных следов в правой части (рис. 1, 2).

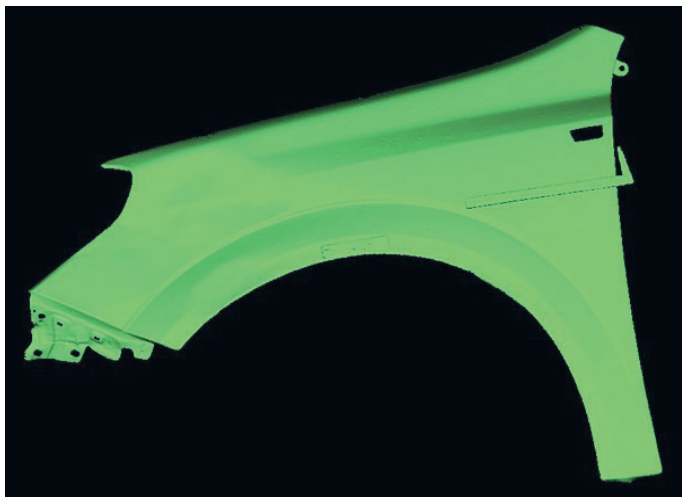


Рисунок 1 – Левое переднее крыло автомобиля «Volkswagen Polo» с повреждениями, зафиксированное при помощи 3D-сканера «Calibry Mini»

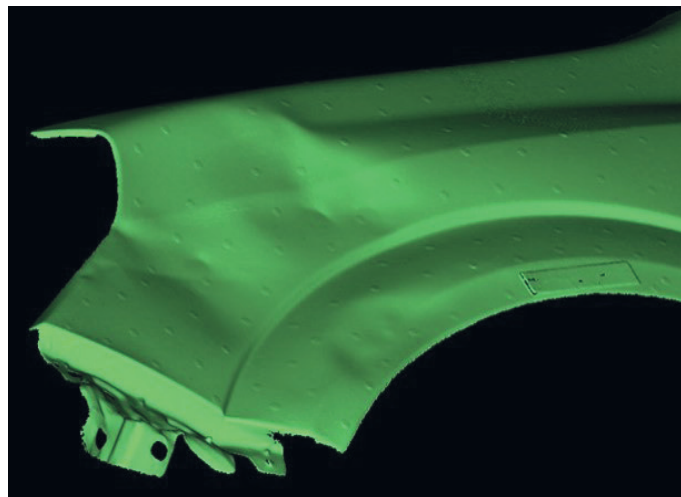


Рисунок 2 – Повреждение на левом переднем крыле автомобиля «Volkswagen Polo», зафиксированное при помощи 3D-сканера «Calibry Mini»

При использовании технологий 3D-сканирования у специалиста-трассолога появляется возможность получить инвертированную модель следа (повреждения), которая по форменно-размерным характеристикам соответствует аналогичным характеристикам следообразующего объекта.

Также применение данных технологий позволяет детально исследовать полученную модель объекта и произвести необходимые измерения обнаруженных на ней следов в цифровом формате. В частности, на рис. 3 отображено измерение расстояния между двумя наиболее выступающими элементами инвертированного следа.

При более детальном исследовании специалист-трассолог, используя программное обеспечение сканера «Calibry Mini» – «Calibry Nest» может сделать «сечение профиля» любого выбранного участка отсканированного объекта без повреждения и видоизменения материального (реального) объекта.

Метод создания сечения профиля модели (создания профилограммы отсканированного объекта) является одной из важнейших функций, дающих значительное преимущество применению технологий 3D-сканирования над традиционными методами фиксации и исследования трасологических следов (рис. 4).



Рисунок 3 – Инверсия повреждения на левом переднем крыле автомобиля «Volkswagen Polo», зафиксированного при помощи 3D-сканера «Calibry Mini»

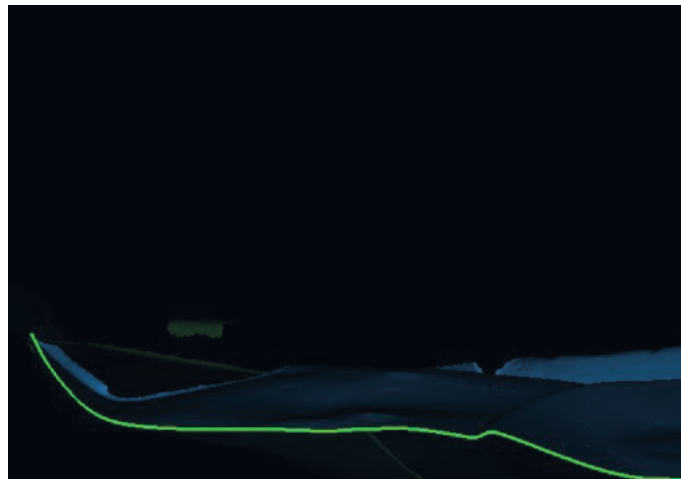


Рисунок 4 – Профилограмма повреждения на левом переднем крыле автомобиля «Volkswagen Polo», зафиксированного при помощи 3D-сканера «Calibry Mini»

По результатам проведенного практического исследования можно сделать вывод, что оптимальным разрешением для исследования большей части типовых трасологических объектов, таких как следы подошвы обуви, следы транспортных средств, следы орудий взлома и аналогичные им по природе происхождения и механизму следообразования следы, является разрешение 0,1 мм, которым обладает 3D-сканер «Calibry Mini».

В условиях применения традиционных экспертно-криминалистических методов фиксации и изъятия следов на примере представленного объекта в арсенале специалиста имеется только метод фотофиксации, с последующим исследованием следа-повреждения по фотоизображению или фотофиксация с последующим изъятием следа с объектом-носителем, то есть упаковка и изъятие крыла объекта целиком, что на практике представляется весьма затруднительным.

Таким образом, проведенное практическое исследование возможностей применения 3D-оборудования в экспертно-криминалистической деятельности, в частности в трасологии, позволило сделать следующие выводы:

1. Использование трехмерного сканирования предоставляет возможность специалистам и экспертам получить сложнопрофильную (полигональную) объемную модель следа путем оцифровывания следовоспринимающей поверхности исследуемого объекта.

2. Получение 3D-моделей как способ фиксации и изъятия объемных следов обладает значительными преимуществами в сравнении с традиционными способами фиксации, так как в процессе не оказывается агрессивное, разрушающее воздействие на сканируемые объекты.

3. Для применения данного оборудования специалистом-криминалистом при осмотре места происшествия ему требуются дополнительные знания и навыки работы с техническими средствами и их программным обеспечением, что указывает на необходимость расширения компетенции сотрудников экспертно-криминалистических подразделений в рамках интегративного подхода.

4. Для интеграции в деятельность экспертно-криминалистических подразделений органов внутренних дел предлагается модель 3D-сканера «Calibry Mini».

Данное оборудование соответствует всем критериям, предъявляемым к техническим средствам в области судебной экспертизы. Оно подходит как для использования при проведении осмотров мест происшествий и других следственных действий, так и для работы в лабораторных условиях. Устройство обладает достаточными техническими характеристиками для решения поставленных задач.

В целом внедрение современного оборудования в деятельность экспертов и специалистов – это один из элементов интегративного подхода, способствующего повышению результативности проведения следственных действий и производства экспертиз. Данный подход необходим для комплексного совершенствования сферы судебно-экспертной деятельности. Рассмотрим некоторые аспекты его формирования на примере расследования дорожно-транспортных преступлений.

При проведении транспортно-трасологических исследований и осмотров мест происшествий по фактам ДТП на сегодняшний день наблюдается

острая нехватка комплексных специализированных знаний, выходящих за пределы компетенции специалистов-криминалистов и экспертов, имеющих право на производство традиционных видов экспертиз.

Данный факт объясняется появлением новых видов объектов, обнаруживаемых на местах происшествий, таких как, электронные блоки управления автомобилем, видеорегистраторы и т.д. [6].

Вместе с тем следует отметить, что конструкция и строение транспортных средств за последние годы также подверглась значительным изменениям по вектору усложнения.

Еще одной немаловажной особенностью расследования преступлений в области дорожного движения является отсутствие четких алгоритмов действий и методических рекомендаций для участников следственно-оперативной группы, в частности, до сих пор остается нерешенным вопрос взаимодействия специалистов-криминалистов со специалистами в других областях знаний, привлекаемых к производству следственных действий и проведению предварительных исследований в «полевых условиях».

Осмотр места происшествия, являясь наиболее распространенным следственным действием при расследовании ДТП, на практике зачастую проводится с привлечением исключительно специалиста-криминалиста, что объясняется нехваткой кадров в области автотехники, физико-химических и компьютерных исследований.

Предлагаемый нами интегративный подход, в рамках которого специалист, привлекаемый к расследованию дорожно-транспортных происшествий, обладает соответствующими компетенциями в области криминалистики, судебной экспертизы, а также базовыми автотехническими знаниями, навыками работы с современным техническим оборудованием, способен восполнить существующий пробел и решить возникающие проблемы при работе специалистов-криминалистов и экспертов с рассмотренными объектами.

В данной статье интеграция рассмотрена в аспекте практического освоения дополнительных специальных знаний и приобретения навыков работы по применению современного 3D-оборудования специалистами-криминалистами и расширения их компетентности, а также как один из способов внедрения данного оборудования в традиционный рабочий алгоритм, но, следует отметить, что толкование данного понятия намного шире, и в научном мире рассматривается как системное образование.

Таким образом, интеграция научного знания обуславливает возможность использования в доказывании все новых и новых достижений современной науки, что способствует объективизации процесса доказывания, повышению эффективности судебно-экспертной деятельности и расширению сферы использования судебной экспертизы в судопроизводстве.

В стремительно развивающемся мире, в том числе криминальном, всестороннее исследование современных объектов возможно только при синтезировании специальных знаний из различных областей науки с последующим созданием концепции интегративного подхода при формировании профессиональной компетенции сотрудников экспертно-криминалистических подразделений органов внутренних дел.

1. Ключева Г.А. Роль технологии концентрированного обучения в формировании интегративных профессиональных знаний // Технологические аспекты образовательного процесса: проблемы, поиск, опыт: сборник научных трудов. Екатеринбург, 2000. С. 90–98.
2. Россинская Е.Р., Галяшина Е.И. Настольная книга судьи: судебная экспертиза. М.: Проспект, 2010. 464 с.
3. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18.12.2001 № 174-ФЗ (ред. от 14.02.2024) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.06.2024).
4. Федеральный закон от 31.05.2001 № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.06.2024).
5. Шутова А.С. Применение технологий 3-d сканирования при исследовании трасологических объектов // Актуальные проблемы экспертно-криминалистической деятельности: сборник научных трудов Международной конференции (Москва, 24 июня 2021 г.). М.: Московский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации им. В.Я. Кикотя, 2021. С. 577–580.
6. Беляев М.В., Четвергов М.А. Электронные носители информации как средство уточнения механизма дорожно-транспортного происшествия // Интерполитех-2017: сборник материалов выставки средств обеспечения безопасности государства (Москва, 17–20 октября 2017 г.). М.: Московский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации им. В.Я. Кикотя, 2017. С. 64–65.

1. Klyueva G.A. The role of concentrated learning technology in the formation of integrative professional knowledge // Technological aspects of the educational process: problems, search, experience: collection of scientific papers. Yekaterinburg, 2000. P. 90–98.
2. Rossinskaya E.R., Galyashina E.I. The judge's handbook: forensic examination. M.: Prospekt, 2010. 464 p.
3. The Code of Criminal Procedure of the Russian Federation dated 18.12.2001 № 174-FZ (as amended on 14.02.2024) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 30.06.2024).
4. Federal Law dated 31.05.2001 № 73-FZ «On state forensic expertise in the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 30.06.2024).
5. Shutova A.S. Application of 3-d scanning technologies in the investigation of tracological objects // Current problems of forensic expertise: collection of scientific papers of the International Conference (Moscow, 24.06.2021). M.: Kikot Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 2021. P. 577–580.
6. Belyaev M.V., Chetvergova M.A. Electronic media as a means of clarifying the mechanism of a traffic accident // Interpolitech-2017: collection of materials of the exhibition of state security tools (Moscow, 17-20.10.2017). M.: Kikot Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 2017. P. 64–65.

Информация об авторе

А.С. Шутова – адъюнкт факультета научно-педагогических и научных кадров Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

Контакты: ул. Академика Волгина, д. 12, Москва, Россия, 117437

Information about the author

A.S. Shutova – postgraduate of the Faculty of Scientific, Pedagogical and Scientific Personnel of the Kikot Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia

Contacts: ul. Akademika Volgina, d. 12, Moscow, Russia, 117437

Статья поступила в редакцию 05.08.2024; одобрена после рецензирования 12.08.2024; принята к публикации 19.08.2024.
The article was submitted 05.08.2024; approved after reviewing 12.08.2024; accepted for publication 19.08.2024.

ВОПРОСЫ, ВОЗНИКАЮЩИЕ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ СУДЕБНЫХ АВТОТЕХНИЧЕСКИХ ЭКСПЕРТИЗ
В РАМКАХ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ
С УЧАСТИЕМ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ¹Игорь Николаевич Барышников, ²Борис Иванович Соломенцев, ³Алексей Олегович Горчаков,
⁴Константин Анатольевич Коротков, ⁵Артем Олегович Камелягин^{1,2,3,5}ЭКЦ МВД России⁴ЭКЦ ГУ МВД России по г. Москве¹ibaryshnikov6@mvd.ru²bsolomentcev@mvd.ru³agorchakov7@mvd.ru⁴kkorotkov6@mvd.ru⁵akameliagin@mvd.ru

Аннотация. В статье рассматриваются проблемные вопросы, возникающие при производстве судебных автотехнических экспертиз по делам о дорожно-транспортных происшествиях, с участием средств индивидуальной мобильности. Анализируется регламентация действий лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности, в контексте существующих норм и требований Правил дорожного движения Российской Федерации и обосновывается необходимость ее совершенствования. Рассматриваются варианты классификации категорий транспортных средств, в том числе с точки зрения экспертной оценки действий лиц, использующих средства индивидуальной мобильности.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, Правила дорожного движения Российской Федерации, дорожно-транспортное происшествие, судебная автотехническая экспертиза, средство индивидуальной мобильности, классификация средств индивидуальной мобильности, экспертная оценка действий участников дорожно-транспортного происшествия

Для цитирования: Барышников И.Н., Соломенцев Б.И., Горчаков А.О., Коротков К.А., Камелягин А.О. Вопросы, возникающие при производстве судебных автотехнических экспертиз в рамках расследования дорожно-транспортных происшествий с участием средств индивидуальной мобильности // Безопасность дорожного движения. 2024. № 3. С. 41–56.

Original article

ISSUES ARISING IN THE PRODUCTION OF FORENSIC AUTO-TECHNICAL EXAMINATIONS
IN THE INVESTIGATION OF ROAD ACCIDENTS INVOLVING PERSONAL MOBILITY DEVICES¹Igor N. Baryshnikov, ²Boris I. Solomentsev, ³Aleksei O. Gorchakov, ⁴Konstantin A. Korotkov, ⁵Artem O. Kameliagin^{1,2,3,5}Forensics Centre of Expertise of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation⁴Forensics Centre of Expertise of the Main Directorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia for the City of Moscow¹ibaryshnikov6@mvd.ru²bsolomentcev@mvd.ru³agorchakov7@mvd.ru⁴kkorotkov6@mvd.ru⁵akameliagin@mvd.ru

Abstract. The article examines problematic issues arising in the production of forensic automotive examinations in cases of road accidents involving personal mobility vehicles. The regulation of the actions of persons operating personal mobility vehicles is analyzed in the context of existing norms and requirements of the Traffic Regulations of the Russian Federation and the need for its improvement is substantiated. Options for classifying vehicle categories are considered, including from the point of view of expert assessment of the actions of persons using personal mobility vehicles.

Keywords: road safety, traffic rules of the Russian Federation, road traffic accident, forensic automotive examination, personal mobility device, classification of personal mobility devices, expert assessment of actions of participants in a road traffic accident

For citation: Baryshnikov I.N., Solomentsev B.I., Gorchakov A.O., Korotkov K.A., Kameliagin A.O. Issues arising in the production of forensic auto-technical examinations in the investigation of road accidents involving personal mobility devices // Road Safety. 2024. № 3. P. 41–56.

За последнее время в мире распространяется практика всеобщего применения компактных (мобильных) транспортных средств (далее – ТС) и устройств индивидуального применения [1, 2]. Не стала исключением и Российская Федерация с разветвленной дорожной сетью и инфраструктурой [3, 4]. Доступность мобильного транспорта для приобретения в личное пользование, а также развитие компаний кикшеринга (от англ. «kick scooter sharing» – передача самокатов другим), предостав-

ляющих услуги проката мобильных средств передвижения, обусловили резкий рост количества используемых средств индивидуальной мобильности (далее – СИМ) в городах. Использование мобильного транспорта для доставки товаров и услуг стало отдельным направлением, в развитии мобильного транспорта [5].

Повышение безопасности дорожного движения, направленное на сохранение жизни, здоровья и имущества граждан Российской Федерации, – одно

из приоритетных направлений государственной политики и важный фактор обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития страны [6].

Правительством Российской Федерации принят «План мероприятий («дорожная карта»), направленных на дополнительное нормативно-правовое регулирование развития средств индивидуальной мобильности и обеспечение безопасности дорожного движения при их использовании» [7].

В данной статье авторами в числе прочего рассмотрен вопрос уточнения понятий «средство индивидуальной мобильности», «электровелосипед», «мопед» и «мотоцикл», поставленный в «дорожной карте».

Статистика дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) с участием СИМ подтверждает значительный рост их числа в 2023 году и первой половине 2024 года [8, 9] с одновременным увеличением числа погибших. Это связано с возросшим количеством СИМ, а также массовостью их использования.

Согласно статистическим данным, приводимым Госавтоинспекцией МВД России, в 2023 году всего зарегистрировано 3 100 ДТП с участием СИМ (прирост по сравнению с 2022 годом составил 229,4 %), в результате которых погибли 43 человека (прирост по сравнению с 2022 годом составил 126,3 %), в том числе 7 несовершеннолетних. При этом ранения получили 3 177 человек (прирост по сравнению с 2022 годом – 225,5%), в числе которых 1 041 несовершеннолетний (рис. 1).

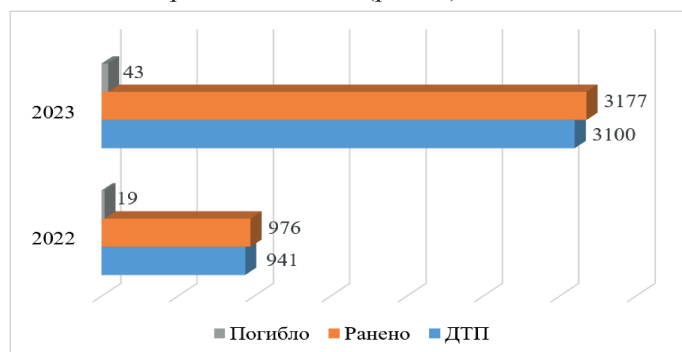


Рисунок 1 – Динамика основных показателей аварийности с участием СИМ

Кроме того, за первое полугодие 2024 года всего зарегистрировано 1 891 ДТП с участием СИМ (прирост по сравнению с первым полугодием 2023 года – 81,3%), в результате которых погиб 21 человек (прирост по сравнению с первым полугодием 2023 года – 75%), в том числе 3 несовершеннолетних. При этом ранения получили 1972 человека (прирост по сравнению с первым полугодием 2023 года – 82,3%), в числе которых 354 несовершеннолетних (рис. 2).

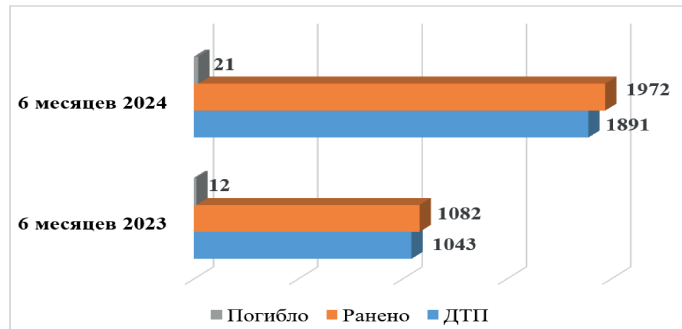


Рисунок 2 – Динамика основных показателей аварийности с участием СИМ

Таким образом, наибольшее количество ДТП с участием СИМ зарегистрировано в г. Москве (в 2023 году – 800, за первое полугодие 2024 года – 658), что значительно превышает аварийность в других регионах. Так, в 2023 году в г. Москве произошло приблизительно 25% от общего числа зарегистрированных ДТП, а за первое полугодие 2024 года – около 35%.

Это обусловлено наличием в Москве самого большого в России парка СИМ, предоставляемым для кикшеринга [3], а также СИМ, находящихся в личном пользовании у населения.

Из анализа правоприменительной деятельности в области безопасности дорожного движения [10] следует, что в 2023 году в отношении пользователей СИМ возбуждено более 66 тыс. дел об административных правонарушениях.

В подавляющем большинстве случаев (98,6 %) пользователи СИМ, совершившие нарушения, приравнивались к другим лицам, непосредственно участвующим в дорожном движении (кроме водителя, пешехода и пассажира).

Среди нарушений, допущенных пользователями СИМ как другими участниками дорожного движения, абсолютное большинство (99%) квалифицировалось по ч. 2 ст. 12.29 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [11] (далее – КоАП РФ). Около 0,4% нарушений связаны с созданием помех в движении (ч. 1 ст. 12.30 КоАП РФ), столько же – с причинением легкого или средней тяжести вреда здоровью (ч. 2 ст. 12.30 КоАП РФ), 0,2% нарушений совершено пользователями СИМ как другими участниками дорожного движения в состоянии опьянения. В 1,4% случаев нарушения, допущенные пользователями СИМ, квалифицированы по статьям особенной части КоАП РФ, устанавливающим ответственность водителей механических ТС. Это связано с правоприменительной практикой, при которой с учетом технических характеристик некоторые СИМ приравнивались к мопеду [12].

Среди выявленных в 2023 году нарушений, в которых пользователи СИМ приравнены к водителям ТС, около пятой части (18,8 %) связаны с неиспользованием шлемов (ст. 12.6 КоАП РФ), а также с управлением ТС водителем, не имеющим на это права (18 %). Управление ТС водителем с признаками опьянения (ст. 12.8 и 12.26 КоАП РФ) и причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью составили соответственно 8,9 и 8,8% от всех нарушений, в которых пользователи СИМ приравнены к водителям ТС.

Наибольшее количество дел об административных правонарушениях, возбужденных в отношении пользователей СИМ, зарегистрировано в г. Москве (38,5 тыс.), что значительно превышает средние показатели по остальным регионам – около 58% от общего числа.

Исходя из показателей дорожно-транспортной аварийности и правоприменительной деятельности в г. Москве, значительно превышающих средние по другим регионам, авторы настоящей статьи проанализировали экспертно-криминалистическую деятельность подразделений ГУ МВД России по г. Москве.

Вопросы классификации СИМ и определения статуса использующих их лиц.

В последнее десятилетие вопрос определения статуса участников дорожного движения, использующих для передвижения СИМ, стал актуальным

в связи с широким развитием рынка этих устройств, в том числе с возможностью их краткосрочной аренды.

В 2019 году Госавтоинспекция МВД России вышла с инициативой общественного обсуждения проблематики определения правового статуса участников дорожного движения, использующих электрические средства передвижения [13].

Результатом широкой общественной дискуссии и совместной работы федеральных органов исполнительной власти стало внесение изменений [14] в требования Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ) [15].

Эти изменения позволили регламентировать общественные отношения, возникающие в процессе дорожного движения при использовании СИМ, лишь частично. До их внесения правоприменительная практика была неоднозначной.

Обращение к судебной практике, сложившейся до принятия изменений ПДД РФ, позволяет указать на значительное количество решений различных судебных инстанций, которые приравнивали физическое лицо, управляющее электросамокатом, к пешеходу [16, 17, 18], реже – к лицу, управляющему велосипедом [19].

В отдельных решениях районных судов [16, 17] можно обнаружить выводы, что по совокупности технических характеристик электросамокаты не могут быть отнесены к механическим ТС, велосипедам или мопедам.

Данная правовая неопределенность обусловлена, в частности, использованием расширенного толкования определения «пешеход», к которому согласно ПДД РФ приравниваются лица, использующие самокаты и иные аналогичные средства, а также отнесением к нему лиц, использующих для передвижения самокаты, оборудованные электродвигателем.

Другую группу составляют судебные решения [19, 20], в которых электросамокаты относили к мопедам. В обосновании указанных выводов отмечалось, что при соответствии характеристик электросамоката характеристикам мопеда, электросамокаты могут быть отнесены к мопедам.

В связи с этим электросамокат должен считаться механическим ТС, а на лицо, управляющее им, должны распространяться пункты ПДД РФ, установленные для передвижения на мопедах.

Влияние данной правовой неопределенности также сказывалось на производстве судебных автотехнических экспертиз при исследовании обстоятельств ДТП, участниками которых являлись лица, использующие для передвижения электросамокаты.

Рассматриваемые авторами проблемы правового регулирования до внесения изменений в ПДД РФ, ранее подробно освещались в статье А.Ю. Якимова [21], в которой содержится обоснованная критика, рассматриваемых на 2021 год изменений в ПДД РФ, на основании которой предлагались логичные решения в части определения участников и объектов дорожного движения.

В ПДД РФ постановлением Правительства РФ от 6 октября 2022 г. № 1769 [14] внесены изменения, вступившие в силу с 1 марта 2023 года.

Основной новеллой стало появление определения СИМ и связанных с ними требований к лицам, использующим их для передвижения.

В соответствии с п. 1.2 ПДД РФ «средство индивидуальной мобильности» – транспортное средство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для индивидуального передвиже-

ния человека посредством использования двигателя (двигателей) (электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства)».

Также внесены изменения в определения механического ТС и велосипеда:

«Механическое транспортное средство – транспортное средство, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины. *Термин не распространяется на средства индивидуальной мобильности и велосипеды*».

«Велосипед – транспортное средство, кроме инвалидных колясок, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение как правило мускульной энергией лиц, находящихся на этом транспортном средстве, *при помощи педалей или рукояток* и может также иметь электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, автоматически отключающийся на скорости более 25 км/ч».

Требования к максимальной конструктивной скорости и мощности двигателя в определении СИМ в принятой редакции ПДД РФ отсутствуют. Вместе с тем в ПДД РФ появились и дополнительные требования по ограничению скорости движения СИМ (п. 24.6) и его максимальной массе (п. 24.2.1).

Введению в действие указанной редакции ПДД РФ предшествовало принятие ГОСТ Р 70514–2022 «Электрические средства индивидуальной мобильности. Технические требования и методы испытаний» [22], устанавливающего требования безопасности, методы испытаний, требования к маркировке и сопроводительной документации СИМ. Применение положений указанного национального стандарта в настоящий момент носит добровольный характер.

Согласно разделу 3 «Термины и определения» в данном национальном стандарте под электрическим средством индивидуальной мобильности (далее – ЭСИМ) понимается ТС, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для передвижения одного человека посредством использования электродвигателя(ей), не имеющее сиденья, с максимальной конструктивной скоростью не более 25 км/ч.

В данном определении указаны дополнительные требования к конструкции (отсутствие сиденья) и к максимальной конструктивной скорости – не более 25 км/ч.

Однако в следующем разделе ГОСТ 4 «Классы электрических средств индивидуальной мобильности» в таблице 1 рассматривается наличие места для сидения в виде опции, что противоречит определению ЭСИМ и в дальнейшем может привести к возможности двоякого толкования в части отнесения ТС к ЭСИМ.

Таблица 1

Основные классы ЭСИМ

Класс ЭСИМ	Наличие системы самобалансирования	Максимальная конструктивная скорость, км/ч	Наличие места для сидения
1	Нет	Не более 15	Нет
2	Нет	Не более 25	Нет
3	Да	Не более 15	Опция
4	Да	Не более 25	Опция

Примеры ЭСИМ приведены в приложении «А» национального стандарта в виде рисунков, сопровождаемых пояснительными подписями, указывающих названия основных деталей.

Данный ГОСТ распространяется только на СИМ, оснащенные электродвигателями, тогда как в понятии СИМ, указанном в ПДД РФ, нет разделения по источнику энергии, конструктивной максимальной скорости его движения, массе, габаритам и другим параметрам.

Таким образом, дополнительные требования к ЭСИМ, содержащиеся в ГОСТе, требуют доработки на соответствие их требованиям к СИМ, описанным в ПДД РФ, поскольку замена электродвигателя на иной двигатель не должна приводить к изменению класса ТС.

Введение определения СИМ в ПДД РФ было воспринято в средствах массовой информации [23, 24] и некоторыми авторами [25, 26, 27] как однозначное отнесение устройств, перечисленных в определении, к категории ТС.

Данная позиция, по мнению авторов настоящей статьи, представляется не совсем корректной. Понятие «транспортное средство» более широкое, и для отнесения конкретного устройства к СИМ его первоначально необходимо отнести к ТС.

При действующей редакции ПДД РФ и Федерального закона «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ [28] провести классификацию устройства экспертным путем на этапе производства автотехнической экспертизы не представляется возможным по нижеприведенным причинам.

Согласно ст. 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», а также п. 1.2 ПДД РФ: «Участник дорожного движения» – лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства»;

«Дорога» – обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии»;

«Транспортное средство» – устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем»;

«Водитель» – лицо, управляющее каким-либо транспортным средством... К водителю приравнивается обучающий вождению».

Таким образом, для классификации рассматриваемых устройств (электросамокаты, сигвеи, моноколеса и пр.) первоначально необходимо определить, являются ли они транспортными средствами, то есть устройствами, предназначенными для перевозки людей по дорогам, что подразумевает под собой участие в дорожном движении.

При изучении руководств по эксплуатации некоторых электросамокатов, гироскутеров и моноколес, представленных на рынке, установлено, что в ряде случаев производитель устанавливает прямой запрет на эксплуатацию устройств на дорогах.

Например, в инструкции указывается, что «электросамокат не предназначен для передвижения по дорогам общего пользования» [29], или что на нем «ни при каких обстоятельствах не допускается езда по дорогам для движения автомобилей» [30], или «электросамокат не предназначен для ис-

пользования в качестве транспортного средства на дорогах общего пользования, включая пешеходные переходы» [31].

Иногда производитель СИМ избегает классификации устройства как ТС: «Моноколесо Sunwheel – современное самобалансирующееся средство передвижения... Не передвигайтесь на моноколесе по дорогам, предназначенным для движения автотранспорта» [32] и устанавливает ограничения на передвижение на нем по дорогам. В ряде случаев устройства сертифицируются производителем как игрушки.

На рисунке 3 приведена условная классификация средств передвижения на основании имеющейся классификации и нормативного правового регулирования.



Рисунок 3 – Условная классификация средств передвижения

Можно выделить три основных подхода к классификации ТС с последующим определением его принадлежности к какой-либо категории.

1. Классификация ТС с позиции решения вопроса об административной и уголовной ответственности лиц, управляющих ими.

2. Определение соответствия конструкции ТС заявленной категории техническим требованиям ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. «О безопасности колесных транспортных средств» [33] (далее – ТР ТС 018/2011).

3. Классификация ТС с учетом определений, содержащихся в ПДД РФ в целях подбора требований конкретных разделов, в том числе дополнительных, относящихся к отдельным категориям ТС.

Исходя из анализа законодательства Российской Федерации, предусматривающего требования по допуску колесных ТС к управлению на дорогах [28, 34, 35], можно условно выделить три группы ТС [36]:

1. Автомототранспортные средства, подлежащие регистрации в установленном порядке, на управление которыми требуется соответствующее специальное право. Они перечислены в ст. 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

2. ТС, не подлежащие регистрации в установленном порядке, например, мопеды и легкие квадрициклы, но для управления которыми требуется право управления ТС категории «М», либо любой из категорий (подкатегорий), перечисленных в ст. 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

3. ТС, не подлежащие регистрации в установленном порядке и на управление которыми не требуется специальное право, например, велосипедная техника или СИМ.

Не возникает вопросов при классификации механических ТС, зарегистрированных в установленном порядке, на которые в установленном порядке оформлено одобрение типа ТС.

Как показывает судебная практика, встречаются случаи приравнивания электросамокатов к механическим ТС – мопедам [37, 38, 39].

Суды используют следующую формулировку для обоснования своих решений: «само перечисление таких транспортных средств как электросамокаты в понятии «средства индивидуальной мобильности» не исключает того, что их конструктивные особенности, а также технические характеристики (мощность электродвигателя, скорость) могут характеризовать такие транспортные средства (электросамокаты) и в качестве мопедов».

Суды отмечали, что при определении средств, предназначенных для передвижения, к категории СИМ или ТС следует учитывать их технические характеристики.

Согласно их мнению, наименование данного средства, в том числе определение его производителем как электросамоката, не является основанием для его безусловного отнесения к СИМ.

В качестве основных технических характеристик указывается мощность электродвигателя и максимальная конструктивная скорость. Очевидно, что эти характеристики взяты из ПДД РФ.

Полные технические характеристики ТС, объединенных в ПДД РФ под термином «мопед», содержатся в ТР ТС 018/2011, где они отнесены к объектам технического регулирования категорий L1 и L2, соответствующим требованиям, содержащимся в приложениях указанного регламента.

Если ТС соответствует объектам технического регулирования категорий L1 и L2 указанного регламента, оно может быть отнесено к категории «мопеды».

В соответствии с регламентом проверки выполнения требований к типам ТС (шасси) осуществляют аккредитованные органы по сертификации, включенные в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза и заявленные государством-членом Таможенного союза для проведения одобрения типа (далее – органы по сертификации).

Необходимые испытания проводят испытательные лаборатории, компетенция которых соответствует требованиям стандарта ISO 17025, включенные в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза.

Положения ТР ТС 018/2011, согласно которым действие технического регламента не распространяется на ТС, имеющие максимальную скорость, предусмотренную их конструкцией, не более 25 км/ч, гармонизировано с положениями национального стандарта ГОСТ Р 70514–2022, согласно которому действие стандарта не распространяется на устройства, развивающие максимальную конструктивную скорость более 25 км/ч, а устройства, имеющие большую максимальную конструктивную скорость, должны быть классифицированы в соответствии с ТР ТС 018/2011.

Однако отсутствие в ПДД РФ однозначных требований к техническим параметрам СИМ, в частности, максимальной конструктивной скорости их движения, сохраняет правовую неопределенность по классификации ТС, конструктивно схожих с СИМ, но развивающих максимальную скорость свыше 25 км/ч.

Очевидно, что практика приравнивания таких СИМ к механическим ТС категории L (мопеды, мотоциклы и квадроциклы) в отсутствии одобрения типа ТС и соответствия всем требованиям ТР ТС 018/2011 при привлечении лиц, управляющих ими, к административной и уголовной ответственности продолжится, если не будет проработано их нормативно-правовое регулирование.

ПДД РФ содержат определения, разъясняющие понятия некоторых ТС с указанием технических характеристик. Это предполагает возможность их классификации в рамках данных определений исключительно при применении положений ПДД РФ.

Внесенные в ПДД РФ изменения не устранили неопределенность, связанную с классификацией ТС и отношением устройств, используемых лицами для передвижения, к категории «транспортное средство».

В данном случае можно указать, что решился вопрос неопределенности статуса участника дорожного движения, использующего для передвижения устройства с двигателем. Теперь эти участники не могут быть приравнены к пешеходам при использовании расширенного толкования определения «пешеход».

Проблематика классификации ТС с учетом терминологии, приведенной в ПДД РФ (с изменениями, вступившими в 2023 году), рассматривалась ранее в статье А.Ю. Якимова [40], где он, как и авторы настоящей статьи, пришел к выводам, согласно которым введенные изменения не решили проблему классификации устройств при отнесении их к СИМ либо механическим ТС (мопедам, мотоциклам).

Анализ аварийности позволяет указать на то, что тенденция роста ДТП с участием СИМ сохранилась и после вступления в действие внесенных в ПДД РФ изменений [8, 9].

Вопросы классификации СИМ и определения статуса лица, его использующего, при проведении судебных автотехнических экспертиз в контексте требований ПДД РФ

Значительный рост количества ДТП, участниками которых являются лица, использующие для передвижения СИМ, обуславливает и необходимость совершенствования технико-криминалистического и судебно-экспертного сопровождения расследования такого ДТП.

Основное направление экспертно-криминалистической деятельности в рамках расследования ДТП – участие специалистов экспертно-криминалистических подразделений органов внутренних дел Российской Федерации (далее – ЭКП) в осмотрах мест происшествий (правонарушений), производство судебных автотехнических и иных экспертиз.

Как отмечалось выше, исходя из показателей дорожно-транспортной аварийности и правоприменительной деятельности в г. Москве, значительно превышающих средние по другим регионам, авторы настоящей статьи проанализировали экспертно-криминалистическую деятельность подразделений ГУ МВД России по г. Москве в рамках производства автотехнических экспертиз.

В соответствии с Федеральным законом от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» [41] судебная экспертиза – процессуальное действие, включающее в себя проведение исследований и дачу заключения экспертом по вопросам, требующим специальных знаний в области науки, техники, искусства или ремесла.

В ЭКЦ ГУ МВД России по г. Москве с начала 2023 года по август 2024 года в рамках уголовного судопроизводства [42] назначено 48 экспертиз, в которых участником ДТП является лицо, управлявшее СИМ (в том числе ДТП с участием СИМ, а также электровелосипедов).

Это приблизительно 5,2% от общего количества назначенных экспертиз по ДТП за этот же период. Инициаторами назначения экспертизы выступали следственные подразделения территориальных органов внутренних дел Российской Федерации.

Авторы настоящей статьи проанализировали постановления о назначении автотехнических экспертиз по следующим критериям:

следственная оценка ТС и его наименование в установочной части постановления;

следственная оценка лица, управлявшего СИМ, как субъекта с учетом статусов лиц, которые могут находиться на дороге согласно ПДД РФ;

вопросы, ставившиеся перед экспертами касательно лиц, управлявших СИМ.

В результате установлено, что следственная оценка СИМ как ТС и его наименование в постановлениях имеет различный характер. Так, словосочетание «средства индивидуальной мобильности» упоминается только в 50% случаев, в остальном такие ТС определяются следствием как «электросамокат», «электровелосипед» либо «велосипед» (после самостоятельной оценки следователем мощности электродвигателя).

Если в тексте постановления может идти речь об одном из наименований ТС (электросамокат либо СИМ), то в вопросах иногда используется несколько вариантов наименования одновременно.

Также есть различия в следственной оценке лица, управлявшего СИМ, как субъекта ПДД РФ (второй критерий). Только в 10% постановлений данное лицо следствием указано как имеющее статус «водитель», в 42% – как «пешеход на электросамокате», в 27% – как «лицо, управлявшее электросамокатом» или «лицо, управляющее СИМ».

В пяти постановлениях не указан статус участника в соответствии с перечисленными в ПДД РФ, следствием приведена только фамилия участника, например: «...Иванов А.А., управляя электросамокатом, совершил столкновение (наезд)...».

В четырех постановлениях следствием статус лица, управлявшего СИМ, установлен на основании мощности электродвигателя и используется статус «велосипедист».

Подавляющее большинство вопросов, поставленных перед экспертами, составляют вопросы, касающиеся требований ПДД РФ, которыми должно руководствоваться лицо, управлявшее СИМ (водитель, пешеход).

Кроме того, ставятся вопросы: «Кем является лицо, управлявшее электросамокатом, в соответствии с Правилами дорожного движения?», «Является ли транспортным средством устройство, на котором передвигался Иванов А.А., и относится ли оно к мопеду?», а также о том, располагал ли водитель СИМ или лицо, им управлявшее, технической возможностью предотвратить ДТП путём применения торможения, а также о наличии (отсутствии) причинной связи между несоответствием действий водителя СИМ или лица, им управлявшего, и фактом ДТП.

Только в одном постановлении поставлен вопрос о технической исправности СИМ на момент ДТП и о номинальной мощности электродвигателя.

Причем электросамокат принадлежал кикшеринговой компании, параметры его заведомо известны, а изменения в конструкцию не могут быть привнесены в течение временного использования. То есть целесообразность постановки данного вопроса перед экспертами вызывает сомнение.

Вопросы же о необходимости установления механизма столкновения СИМ и другого ТС либо механизма наезда на пешехода также ставились в единственном случае назначения автотехнической экспертизы.

Следует отметить, что вопрос о необходимости установления максимальной возможной скорости движения СИМ (как конструктивной характеристики) перед экспертами не ставился.

Это обусловлено тем, что следствию при необходимости установления скорости движения СИМ в рамках расследования ДТП перед экспертами ставится вопрос о скорости движения СИМ исходя из видеозаписи, на которой запечатлен проезд данного СИМ на том или ином участке дороги в районе места ДТП.

При анализе постановлений инициаторов автотехнической экспертизы авторы настоящей статьи выявили наличие трудностей в определении статуса участника дорожного движения, статуса ТС, являющегося СИМ, а также в целесообразности постановки тех или иных вопросов, часто не входящих в компетенцию эксперта-автотехника. Это обусловлено следующими основными причинами.

1. Среди следователей имеются различия в понимании нормативно-правовой базы, касающейся классификации и использования СИМ как ТС.

Это приводит к попытке классификации конкретного СИМ в контексте имеющихся в ПДД РФ определений участников дорожного движения, которыми являются мопед, велосипед, мотоцикл, посредством определений, разрывающих эти понятия (с указанием мощности двигателя и максимальной конструктивной скорости движения).

Классификация в этом случае проводится следователем на основании сведений о мощности и максимальной конструктивной скорости инструкции по эксплуатации исследуемого объекта.

2. У следователей отсутствует общий и обоснованный подход к оценке статуса лица, управлявшего СИМ.

Это способствует указанию в постановлениях взаимоисключающих статусов. Например, «пешеход на электросамокате». Очевидно, что «пешеход» как участник дорожного движения – лицо самодостаточное и его действия четко регламентированы имеющимися пунктами ПДД РФ.

Лицо, управляющее СИМ, исходя из определений п. 1.2 ПДД РФ «Транспортное средство» и «Водитель», может и с технической точки зрения должно быть приравнено к водителю.

При этом в ПДД РФ по отношению к СИМ применяется не термин «водитель», а понятие «лицо, использующее для передвижения средство индивидуальной мобильности».

Из этого следуют разные подходы к исследованию одних и тех же дорожно-транспортных ситуаций и, соответственно, регламентации действий участников ДТП.

Часто следствие пытается переложить на эксперта-автотехника выбор статуса участника движения предоставлением только сведений о мощностных и скоростных характеристиках ТС, относящегося к СИМ, участвовавшего в ДТП, без следственной оценки того, чем оно является.

Очевидно, что наделение любого участника ДТП каким-либо имеющимся в ПДД РФ статусом («пешеход», «велосипедист», «водитель») зачастую является исключительно юридической инициативой.

3. Постановка следствием некоторых вопросов перед экспертами-автотехниками обусловлена текущей конъюнктурой нормативно-правовой базы.

Учитывая широкий общественный резонанс ДТП, в которых участником является лицо, управлявшее СИМ, следствие часто ставит вопросы о максимальной конструктивной скорости движения и о мощности электродвигателя вследствие необходимости оценки данных параметров из-за их указания в тексте ПДД РФ.

Вопрос о целесообразности указания в ПДД РФ этих параметров, влекущих за собой необходимость их исследования, по мнению авторов, является дискуссионным.

Вопросы о классификации и применении СИМ в соответствии с нормативными правовыми актами должны быть рассмотрены с учётом практики правоприменения их положений при расследовании ДТП с участием СИМ.

Эксперты-автотехники в этом случае могут считаться «пользователями» положений ПДД РФ, являющихся основополагающим нормативно-правовым актом, регулирующим взаимоотношения между лицами, использующими СИМ для передвижения по дорогам, и другими участниками дорожного движения.

Ошибочна постановка вопросов о классификации СИМ перед экспертами-автотехниками в рамках производства автотехнических экспертиз, поскольку на данном этапе процессуальных действий по делу о ДТП вопрос об отнесении исследуемого устройства к той или иной категории (классу) ТС должен быть решен.

В соответствии с Национальным стандартом Российской Федерации ГОСТ Р 71232–2024 «Роды судебных экспертиз. Термины и определения» [43], устанавливающим термины и определения понятий в области родов судебных экспертиз, автотехническая экспертиза – это «Род судебной экспертизы, включающий в себя исследования технического состояния транспортных средств, механизма и обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, дороги и информации, содержащейся в материалах дела, для установления фактических данных, имеющих доказательственное значение в ходе судопроизводства».

В ЭКП в соответствии с «Перечнем родов (видов) судебных экспертиз, производимых в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации», утвержденным приказом МВД России от 29 июня 2005 г. № 511 [44], регламентирующим вопросы организации производства судебных экспертиз в ЭКП, производятся следующие автотехнические экспертизы: «Исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия», «Исследование технического состояния деталей и узлов транспортных средств», «Исследование следов на транспортных средствах и месте дорожно-транспортного происшествия (транспортно-трассологическая диагностика)».

Основные задачи автотехнической экспертизы:

1) специальность «Исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия»: расчеты параметров движения участников ДТП с созданием математических моделей, позволяющих установить положение участников относительно друг друга и стационарных объектов в различные моменты вре-

мени, с последующим анализом их действий в соответствии с требованиями пунктов ПДД РФ;

2) специальность «Исследование технического состояния деталей и узлов транспортных средств»: исследование систем, агрегатов, узлов и деталей ТС в целях установления наличия и момента образования повреждений и неисправностей, которые могли оказать влияние на безопасность дорожного движения, в части управляемости и курсовой устойчивости (тормозной, рулевой и др.) ТС перед ДТП, возможности их обнаружения водителем, а также влияние этих неисправностей на возникновение и протекание ДТП;

3) специальность «Исследование следов на транспортных средствах и месте дорожно-транспортного происшествия (транспортно-трассологическая диагностика)»: исследование следов контактного взаимодействия на ТС, а также следов на месте ДТП (в том числе на дороге, элементах дорожного устройства) в целях установления механизма ДТП, описывающего стадии сближения, контактирования и отброса после взаимодействия ТС.

Исследования обстоятельств ДТП, технического состояния узлов и деталей ТС, а также механизма взаимодействия ТС экспертом – важные звенья в установлении следствием фактических обстоятельств ДТП.

Если решение вопросов, связанных с установлением механизма ДТП с участием СИМ, не представляет сложности в рамках действующих методик исследований, то исследование обстоятельств ДТП и технического состояния СИМ вызывает ряд трудностей.

Как показала практика назначения автотехнических экспертиз, наибольший интерес для следствия представляют исследования ДТП, связанные с установлением обстоятельств ДТП расчётными способами, а также регламентация действий участников ДТП в контексте требований ПДД РФ, вопросы о соответствии их действий данным требованиям и о том, находятся ли эти несоответствия в причинной связи с фактом столкновения (наезда).

При решении вопросов о регламентации действий участников ДТП эксперт пользуется ПДД РФ. Ввиду правовых пробелов в регулировании использования СИМ в Российской Федерации в ПДД РФ и других нормативных документах иногда отсутствуют однозначные и исчерпывающие термины, а положений и требований, касающихся СИМ и лиц, их использующих, недостаточно для исчерпывающего анализа либо тезисы, изложенные в них, не согласуются с другими положениями и требованиями.

Хотя в ПДД РФ четко структурированы разделы, регулирующие действия различных участников дорожного движения в различных дорожных ситуациях, они не содержат прямого указания на статус лиц, управляющих СИМ, который они приобретают в процессе движения на этих устройствах.

При этом статус «пешеход» они приобретают только в случаях, когда *«ведут средства индивидуальной мобильности»*, то есть идут пешком рядом с ними. Однако в п. 1.2 ПДД РФ содержится понятие ТС, согласно которому под ним подразумевается устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей. При этом водитель согласно этому же пункту ПДД РФ является лицом, управляющим каким-либо ТС, а на СИМ термин «механические ТС» не распространяется.

Анализ данных терминов, как указывалось выше, позволяет косвенным образом с технической

(экспертной) точки зрения отнести лиц, управляющих СИМ, к водителям.

Следует учесть, что понятие СИМ (см. выше) согласно ПДД РФ включает электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколёса и иные аналогичные средства. Следует ли понимать под «иными аналогичными средствами», например, электровелосипеды, неясно.

То есть имеется неопределённость в понимании статуса лиц, управляющих электровелосипедами (понятие данного ТС отсутствует в ПДД РФ), равно как в понимании того, является ли электровелосипед СИМ.

В то же время, исходя из понятия «велосипед», указанного в п. 1.2 ПДД РФ, ими также являются велосипеды, оснащённые электродвигателем номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, автоматически отключающиеся на скорости более 25 км/ч.

Таким образом, согласно ПДД РФ электровелосипеды, имеющие указанные характеристики электродвигателя, являются велосипедами, а лица, ими управляющие, – велосипедистами.

При иных характеристиках электродвигателя электровелосипедов, превышающих приведенные параметры, они велосипедами не являются, и при отсутствии необходимости соблюдения условия максимальной конструктивной скорости движения не более 50 км/ч их следовало бы отнести к мопедам.

Часто электровелосипеды могут двигаться со скоростью, превышающей 50 км/ч., например, имеющийся в продаже электровелосипед Kugoo V3 Pro и использующийся в качестве средства доставки, имеет максимальную скорость 55 км/ч и мощность двигателя 500 Вт.

В связи с этим, а также с отсутствием в ПДД РФ термина «электровелосипед» однозначно отнести данное ТС к СИМ или к иным категориям (велосипед, мопед или мотоцикл) и, следовательно, помочь в установлении статуса лица, управляющего им, в рамках судебной автотехнической экспертизы не представляется возможным.

Аналогичная проблема в терминологии возникает и в отношении электросамокатов, которые могут иметь

скорость движения больше 25 км/ч. Если электровелосипед может быть рассмотрен в статусе велосипеда или мопеда, то электросамокат, исходя только из требований ПДД РФ, относится к СИМ в полной мере – без разделения по мощностным или скоростным характеристикам.

Следовательно, приравнивание в этом случае лица, управляющего СИМ, к водителю мопеда (с учетом только требований ПДД РФ) с наделением его обязанностями водителя механического ТС представляется некорректным.

В соответствии с планом мероприятий, направленных на дополнительное нормативно-правовое регулирование развития СИМ и обеспечение безопасности дорожного движения при их использовании, предусмотрена подготовка проекта постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в ПДД и Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностях должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» в части уточнения понятий «СИМ», «электровелосипед», «мопед» и «мотоцикл», в том числе с учетом положений ТР ТС 018/2011.

Разные подходы к системе классификации ТС, в том числе СИМ, подробно описываются в статье Д.В. Митрошина, К.С. Баканова, М.М. Исаева [45].

Авторы предлагают условную классификацию СИМ по трем категориям в зависимости от конструктивных особенностей и скорости движения. Однако эта классификация не решает проблему четкого разделения СИМ и таких категорий ТС, как велосипед, мопед и мотоцикл, имеющих в редакции действующих ПДД РФ.

Вместе с тем именно категория ТС с учетом возраста лиц, управляющих ими (для управления которыми не требуется наличие водительского удостоверения), и масса (для СИМ) определяют их допустимое расположение на разных элементах дороги.

Для велосипедов, СИМ, мопедов и мотоциклов (механических ТС) указанные требования описаны в п. 9.9, 24.1, 24.2, 24.21, 24.3, 24.4, 24.7 ПДД РФ (табл. 2).

Таблица 2

	Велосипед	СИМ	Мопед	Мотоцикл
Тротуар	младше 14 лет должны осуществлять движение (п.п. 24.3, 24.4) старше 14 лет (п. 24.2) допускается движение в случаях, указанных в тексте пункта	младше 14 лет должны осуществлять движение (п.п. 24.3, 24.4) старше 14 лет (п. 24.21) движение допускается если масса СИМ не превышает 35 кг, и при соблюдении условий, указанных в тексте пункта	—	—
Пешеходная дорожка	младше 14 лет должны осуществлять движение (п.п. 24.3, 24.4) старше 14 лет допускается (п. 24.2) в случаях, указанных в тексте пункта.	младше 14 лет должны осуществлять движение (п.п. 24.3, 24.4) 14 лет допускается (п. 24.21), если масса СИМ не превышает 35 кг, и при условии, указанных в тексте пункта	—	—
Пешеходная зона	младше 14 лет должны осуществлять движение (п.п. 24.3, 24.4)	младше 14 лет должны осуществлять движение (п.п. 24.3, 24.4) старше 14 лет допускается движение (п. 24.21), если масса СИМ не превышает 35 кг	—	—
Велопешеходная дорожка	младше 7 лет должны осуществлять движение (п. 24.4) на стороне для движения пешеходов велосипедисты в возрасте старше 7 лет должны осуществлять движение (п. 24.1, п. 24.3)	младше 7 лет должны осуществлять движение (п. 24.4) на стороне для движения пешеходов в возрасте старше 7 лет должны осуществлять движение (п. 24.1, п. 24.3)	—	—

	Велосипед	СИМ	Мопед	Мотоцикл
Велосипедная дорожка	в возрасте старше 7 лет должны осуществлять движение (п. 24.1, п. 24.3)	в возрасте старше 7 лет должны осуществлять движение (п. 24.1, п. 24.3)	—	—
Проезжая часть велосипедной зоны	старше 14 лет должны осуществлять движение (п. 24.1)	старше 14 лет должны осуществлять движение (п. 24.1).	—	—
Полоса для велосипедистов	Велосипедисты старше 14 лет должны осуществлять движение (п. 24.1).	Лица старше 14 лет должны осуществлять движение (п. 24.1).	Водители мопедов должны двигаться (п. 24.7)	—
Обочина	Допускается движение велосипедистов старше 14 лет (п. 24.2), при условиях, указанных в тексте пункта	Допускается движение лиц старше 14 лет (п. 24.21), при условиях, указанных в тексте пункта	Допускается движение водителей мопедов, если это не создает помех пешеходам (п. 24.7).	—
Правый край проезжей части	Допускается движение велосипедистов старше 14 лет (п. 24.2) в случаях, указанных в тексте пункта	Допускается движение лиц старше 14 лет (п. 24.21) при условиях, указанных в тексте пункта	Водители мопедов должны двигаться (п. 24.7).	Допускается

В соответствии с требованиями указанных пунктов ПДД РФ не предусматривается движение мопедов и мотоциклов (механических ТС) по тротуарам, пешеходным дорожкам и пешеходным зонам.

Согласно п. 9.9 ПДД РФ запрещается движение механических ТС, к которым относятся мопеды и мотоциклы, по велосипедным и велопешеходным дорожкам, а также запрещается их движение, за исключением мопедов, по полосам для велосипедистов.

Также в соответствии с требованиями п. 24.5 ПДД РФ именно лицам, управляющим СИМ, запрещаются обгон или объезд с левой стороны ТС.

По этой причине проблема четкого разделения между СИМ и такими категориями ТС, как велосипед, мопед и мотоцикл, в редакции действующих ПДД РФ вызывает трудности при определении их пунктов, требованиями которых должны руководствоваться лица, управляющие данными ТС, и при решении вопросов о допустимости нахождения ТС рассматриваемых категорий на элементах дороги, пешеходной дорожке, пешеходной зоне, а также определения их максимальной скорости движения (для СИМ – 25 км/ч, п. 24.6 ПДД РФ, мопед – 50 км/ч, п. 1.2 ПДД РФ).

Исходя из изложенного, следует, что имеющаяся в ПДД РФ классификация нуждается в статье категорий ТС требует переработки. В результате должны быть выработаны определения, исключающие возможность отнесения ТС к разным категориям.

В соответствии с планом мероприятий, направленных на дополнительное нормативно-правовое регулирование развития СИМ и обеспечение безопасности дорожного движения при их использовании, предусмотрена подготовка проекта постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в ПДД и Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностях должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» в части уточнения понятий «СИМ», «электровелосипед», «мопед» и «мотоцикл», в том числе с учетом положений ТР ТС 018/2011.

В настоящее время на общественное обсуждение представлен проект изменений в ПДД РФ, затрагивающих вопросы классификации ТС [46].

В указанном проекте предлагается следующая редакция определений, содержащаяся в основных положениях:

«Велосипед» – транспортное средство, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение мускульной энергией управляющего им лица с использованием педалей или рукояток.

К велосипедам приравниваются транспортные средства, имеющие аналогичную конструкцию и оснащенные электродвигателем в качестве дополнительного источника энергии, облегчающего их использование при скорости движения до 25 км/ч, номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, автоматически включающийся во время вращения педалей или использования рукояток (электровелосипед).

«Мопед» – двух- или трехколесное механическое транспортное средство, предназначенное для передвижения одного или двух человек максимальной конструктивной скоростью которого не превышает 50 км/ч, имеющее сиденье, двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом, не превышающим 50 куб. см, или электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт. К мопедам приравниваются квадрициклы, имеющие аналогичные технические характеристики.

«Мотоцикл» – двухколесное механическое транспортное средство с боковым прицепом или без него, предназначенное для передвижения не более трех человек, рабочий объем двигателя которого (в случае двигателя внутреннего сгорания) превышает 50 куб. см или максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч. К мотоциклам приравниваются трициклы, а также квадрициклы с мотоциклетной посадкой или рулем мотоциклетного типа, имеющие ненагруженную массу, не превышающую 400 кг (550 кг для транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов) без учета массы аккумуляторов (в случае электрических транспортных средств), и максимальную эффективную мощность двигателя, не превышающую 15 кВт.

Понятие СИМ в измененной редакции дополнено условием, что оно предназначено для передвижения одного человека.

В предлагаемых изменениях, электровелосипед не выделен в отдельную категорию, что при описываемых критериях (сугубо вспомогательная роль электродвигателя и его отключение при скорости, превышающей 25 км/ч) представляется логичным.

Нововведения в понятия «мопед» и «мотоцикл», ограничивающее количество лиц, для перемещения которых они предназначены, и вводящее обязательное требование к наличию сиденья у мопеда, не решает выявленную авторами проблему классификации ТС. Поскольку, например, некоторые виды электросамокатов в качестве опции могут иметь сиденье (в том числе и согласно ГОСТ 70514-2022), либо по своим техническим характеристикам (мощность двигателя, максимальная конструктивная скорость) соответствовать понятию «мотоцикл».

Следует отметить, что такая характеристика СИМ, как мощность электродвигателя, не является определяющей в процессе исследования ДТП авто-техническими методами.

Это обусловлено тем, что в основном тяжесть последствий ДТП зависит от фактической скорости движения ТС, оказывающей большее влияние на запас его кинетической энергии (величина кинетической энергии прямо пропорциональна квадрату скорости движения объекта, в то время как от массы она имеет лишь линейную зависимость.). При этом прямая взаимосвязь между максимальной или иной мощностью двигателя ТС и скоростью движения перед ДТП отсутствует.

Бесспорно, что при большей мощности электродвигателя ТС может развивать большую скорость, однако она может быть ограничена конструктивно (кинематической схемой привода или системой управления двигателем).

Это еще раз доказывает, что именно максимальная конструктивная скорость с технической точки зрения должна быть решающей при классификации соответствующих категорий.

Хотя, в отличие от скорости, кинетическая энергия находится в линейной зависимости от массы, а масса СИМ может быть менее или сопоставима с массой лица, управляющего им.

По мнению авторов настоящей статьи, масса СИМ также может быть рассмотрена в качестве критерия их классификации, поскольку косвенно характеризует конструкцию, грузоподъемность и размеры ТС, в том числе СИМ.

Поскольку в зависимости от категории ТС определяется его возможность движения по разным элементам дороги, пешеходным дорожкам и пешеходным зонам, с технической точки зрения ТС, приводимые в движении двигателем (двигателями), целесообразно разделять по категориям исходя из максимальной скорости их движения (без учета типа двигателя, его мощности и объема для ДВС), с учетом их конструктивных особенностей, а также массовых или габаритных параметров.

В качестве критериев классификации авторами предлагается использовать значение максимальной конструктивной скорости движения. понятие СИМ дополнить требованиям к максимальной конструктивной скорости его движения, ограниченной 25 км/ч, что будет гармонизировано с положениями национального стандарта ГОСТ Р 70514–2022 и ТР ТС 018/2011, а также, ограничить массу СИМ.

С учетом действующих нормативов в области технического регулирования, невозможно исключить из понятий «мопед» и «мотоцикл» требования к объему и мощности двигателя, в связи с чем предлагается следующая редакция:

«Средство индивидуальной мобильности» – транспортное средство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для передвижения одного человека посредством использования двигателя (двигателей), максимальная конструктивная скорость которого не превышает 25 км/ч, а масса 35 кг (электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства)».

«Мопед» – двух- или трехколесное механическое транспортное средство, предназначенное для передвижения не более двух человек максимальная конструктивная скорость которого более 25 км/ч и не превышает 50 км/ч, имеющее, двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом, не превышающим 50 куб. см, или электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт. К мопедам приравниваются квадрициклы, имеющие аналогичные технические характеристики».

«Мотоцикл» – двухколесное механическое транспортное средство с боковым прицепом или без него, предназначенное для передвижения не более трех человек, рабочий объем двигателя которого (в случае двигателя внутреннего сгорания) превышает 50 куб. см и максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч. К мотоциклам приравниваются трициклы, а также квадрициклы с мотоциклетной посадкой или рулем мотоциклетного типа, имеющие ненагруженную массу, не превышающую 400 кг (550 кг для транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов) без учета массы аккумуляторов (в случае электрических средств), и максимальную эффективную мощность двигателя, не превышающую 15 кВт».

Вместе с тем, представляется более логичным исключить характеристики двигателя (объем и мощность) из определений категорий ТС, что потребует переработки нормативов в области технического регулирования. Исходя из этого предлагается следующая редакция:

«Мопед» – двух- или трехколесное механическое транспортное средство, предназначенное для передвижения не более двух человек, максимальная конструктивная скорость которого более 25 км/ч и не превышает 50 км/ч. К мопедам приравниваются квадрициклы, имеющие аналогичные технические характеристики».

«Мотоцикл» – двухколесное механическое транспортное средство с боковым прицепом или без него, предназначенное для передвижения не более трех человек, максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч. К мотоциклам приравниваются трициклы, а также квадрициклы с мотоциклетной посадкой или рулем мотоциклетного типа, имеющие ненагруженную массу, не превышающую 400 кг (550 кг для транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов) без учета массы аккумуляторов (в случае электрических транспортных средств), и максимальную эффективную мощность двигателя, не превышающую 15 кВт».

Поскольку ПДД РФ допускается движение СИМ по тротуарам, пешеходным дорожкам и пешеходным зонам, в рамках выполнения требований п. 24.6 ПДД РФ целесообразно ограничить скорость их

движения величиной, сопоставимой со скоростью движения пешеходов.

Такой режим движения предусмотрен требованиями раздела 8.2 ГОСТ Р 70514–2022 «Пешеходный режим», ограничивающим скорость движения ЭСИМ до 8 км/ч.

Анализ внесенных в ПДД РФ изменений с точки зрения эксперта-автотехника позволяет указать на широкое применение понятия «лицо, использующее для передвижения средства индивидуальной мобильности».

При этом наблюдается некоторый дуализм в трактовке указанного понятия. Так, оно используется и в пунктах ПДД РФ, в которых содержатся требования, связанные с движением пешеходов, и пунктах с требованиями, связанными с движением ТС. Например, в указанных ниже пунктах ПДД РФ лица, использующие СИМ, рассматриваются в одном контексте с пешеходами:

п. 6.14 «Пешеходы и лица, использующие для передвижения средства индивидуальной мобильности, которые при подаче сигнала находились на проезжей части, должны освободить ее, а если это невозможно – остановиться на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений»;

п. 14.3 «На регулируемых пешеходных переходах при включении разрешающего сигнала светофора водитель должен дать возможность пешеходам и лицам, использующим для передвижения средства индивидуальной мобильности, закончить пересечение проезжей части (трамвайных путей) соответствующего направления».

Также понятия «пешеход» и «лицо», использующее для передвижения СИМ, применяются в одном контексте в требованиях дорожного знака 3.10 Приложения 2 к ПДД РФ: «Движение пешеходов запрещено» – запрещается движение пешеходов, а также лиц, использующих для передвижения СИМ.

При этом в соответствии с требованиями } п. 24.8 ПДД РФ лицам, использующим для передвижения СИМ, запрещается пересекать дорогу по пешеходным переходам.

В указанных ниже пунктах ПДД РФ лица, использующие СИМ, используются в одном контексте с водителями:

п. 17.1 «В жилой зоне, то есть на территории, въезды на которую и выезды с которой обозначены знаками 5.21 и 5.22, движение пешеходов разрешается как по тротуарам, так и по проезжей части. В жилой зоне пешеходы имеют преимущество, при этом они не должны создавать на проезжей части необоснованные помехи для движения транспортных средств и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности»;

п. 17.3 «При выезде из жилой зоны водители и лица, использующие для передвижения средства индивидуальной мобильности, должны уступить дорогу другим участникам дорожного движения...».

Кроме того, положения ст. 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» и п. 1.2 ПДД РФ содержат закрытый перечень участников дорожного движения: водитель, пешеход, пассажир ТС. Статус лица, использующего СИМ, является неопределенным.

Следует отметить, что при регламентации действий лиц, использующих для передвижения СИМ, в конкретных дорожно-транспортных ситуациях, с экспертной точки зрения можно столкнуться с противоречиями в ПДД РФ.

Например, п. 14.3 ПДД РФ обязывает водителей на регулируемом пешеходном переходе дать закончить пересечение проезжей части лицам, использующим СИМ, хотя п. 24.8 напрямую запрещает им пересекать дорогу по пешеходным переходам.

Согласно п. 4.1 ПДД РФ «При отсутствии тротуаров, пешеходных дорожек, велопешеходных дорожек или обочин, а также в случае невозможности двигаться по ним пешеходы могут двигаться по велосипедной дорожке или идти в один ряд по краю проезжей части (на дорогах с разделительной полосой – по внешнему краю проезжей части)».

В этом случае при движении по велосипедным дорожкам, а также при их пересечении пешеходы должны *уступать дорогу велосипедистам и лицам, использующим для передвижения СИМ*. Хотя, согласно п. 24.6 ПДД РФ «Во всех случаях совмещенного с пешеходами движения велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности, пешеходы имеют приоритет».

Возникают проблемы с определением приоритета в движении с учетом требований п. 24.6(1) ПДД РФ «При пересечении проезжей части вне перекрестка велосипедистом или лицом, использующим для передвижения средство индивидуальной мобильности, указанные лица обязаны уступить дорогу другим участникам дорожного движения, движущимся по ней».

Например, при пересечении лицом, использующим для передвижения СИМ, проезжей части дворового проезда (прилегающей территории) и съезде с дороги или выезде на дорогу ТС, водитель которого в соответствии с п. 8.3 ПДД РФ должен уступить дорогу лицам, использующим для передвижения СИМ, путь движения которых он пересекает. Однако выезд с прилегающей территории не считается перекрестком.

Согласно требованиям ПДД РФ зона перекрестка ограничена воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные, наиболее удаленные от центра перекрестка начала закруглений проезжих частей.

С учетом требований п. 24.6 (1) и 13.1 ПДД РФ, обязывающих водителя при повороте направо или налево уступить дорогу лицам, использующим для передвижения СИМ, и велосипедистам, пересекающим проезжую часть дороги, на которую он поворачивает, это может вызвать затруднение в определении приоритетов в движении в случае пересечения проезжей части лицом, использующим для передвижения СИМ, по линии тротуаров, расположенных в непосредственной близости, но за пределами закругления проезжих частей, то есть вне зоны перекрестка.

Также неясно положение п. 6.5 ПДД РФ «Лица, использующие для передвижения средства индивидуальной мобильности в соответствии с пунктом 24.2(1) ПДД РФ, должны руководствоваться сигналами светофора в виде *силуэта пешехода* при их движении соответственно *по тротуару*, пешеходной дорожке» с учетом запрета на пересечение дороги по пешеходным переходам, наличие которых обязательно при установке пешеходных светофоров [47].

Кроме того, в ПДД РФ не регламентированы действия как лиц, использующих для передвижения СИМ, так и велосипедистов при встречном разъезде на тротуарах, велосипедных, пешеходных дорожках и т.п.

В связи с этим авторы считают необходимым дополнить требования ПДД РФ для указанных лиц, исходя из положений п. 1.4 ПДД РФ, согласно которому на дорогах установлено правостороннее движение.

ние, что подразумевает разезд вышеуказанных ТС левыми сторонами.

Определенные трудности могут возникнуть в экспертной оценке действий лиц, управляющих СИМ, при выборе ими скорости движения по тротуарам и пешеходным дорожкам, обочинам, пешеходным зонам, соответствующей скорости движения пешеходов.

Учитывая изложенное, имеющаяся ограниченность терминологии ПДД РФ, касающихся СИМ, а также не входящие в компетенцию эксперта обязанности по их классификации и определению статуса лиц, управляющих ими, не позволяют в некоторых случаях прийти к однозначности в регламентации их действий при возникновении ДТП.

В системе ЭКП при производстве экспертиз, связанных с исследованием технического состояния ТС, используется методика, изложенная в рекомендациях «Основы судебно-экспертного исследования технического состояния транспортных средств (Судебная автотехническая экспертиза. Часть III. Выпуск 1)» [48], с учетом положений ГОСТ 33997–2016 «Межгосударственный стандарт. Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки» [49], Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, а также требований по его эксплуатации, содержащихся в технической документации завода-изготовителя ТС.

При изучении инструкций (руководства по эксплуатации) к таким СИМ, как электросамокаты, сигвеи, моноколеса, представленным на отечественном рынке, авторами не выявлено требований к деталям и узлам, элементам систем, влияющих на обеспечение безопасности движения (рулевой, тормозной и т.п.). Также отсутствует и информация о предельных значениях их выходных параметров (например, замедление и т.п.).

Технические требования и методы проверки к ЭСИМ, изложенные в ГОСТ Р 70514–2022, установлены для снижения риска нанесения ущерба как в отношении третьей стороны, так и управляющих ЭСИМ лиц при их использовании по назначению, а также в случаях непреднамеренного неправильного использования, которые предусмотрены изготовителем.

То есть данные требования не относятся к СИМ, находящимся в эксплуатации. Методика испытания тормозной системы в части соответствия замедления (п. 15.4.3.3, 15.4.3.4) исследуемого СИМ минимальной величине замедления на сухом покрытии (п. 15.4.2.3) достаточно сложна и требует разработки отдельных рекомендаций по применению.

Отсутствие нормативно-технических актов, содержащих требования к СИМ, находящимся в эксплуатации (по аналогии с ГОСТ 33997–2016), не позволяет в рамках судебной автотехнической экспертизы проводить исследования, связанные с определением их технического состояния в части работоспособности исследуемых систем. Возможно только установление факта нахождения систем в действующем/недействующем состоянии.

Необходимо отметить, что в ряде случаев в ЭКП поступали запросы в рамках проведения исследования технического состояния ТС на предмет определения мощности электродвигателей электро-самокатов и электровелосипедов в целях их дальнейшей классификации как механических транспортных средств категории L.

В ПДД РФ и ГОСТ Р 70514–2022 не содержатся требования к максимальной мощности электродвигателя СИМ, поэтому решение этих вопросов в настоящее время в рамках исследования их технического состояния необоснованно. В ГОСТ Р 70514–2022 содержатся требования только к максимальной конструктивной скорости ЭСИМ, но эти требования отсутствуют в ПДД РФ.

При этом в перечень задач, разрешаемых автотехнической экспертизой в рамках специальностей, предусмотренных в ЭКП, не входит определение мощности электродвигателя ТС и его максимальной конструктивной скорости [50].

Параметры мощности электродвигателя указываются производителем устройства в качестве его технических характеристик в прилагаемой документации. Кроме того, на электродвигателях в соответствии с межгосударственным стандартом ГОСТ IEC 60034-1-2014 «Машины электрические вращающиеся. Часть 1. Номинальные значения параметров и эксплуатационные характеристики» [51] присутствует маркировка, содержащая данные о параметрах его мощности.

Таким образом, данные о заявленной изготовителем мощности электродвигателя могут быть установлены при изучении инструкции по эксплуатации устройства и маркировочной таблички.

Понятие эффективной мощности двигателя и максимальной конструктивной скорости в целях классификации механических ТС указаны в ГОСТ Р 52051–2003 «Механические ТС и прицепы. Классификация и определения» [52].

Эффективная мощность ТС категории L представляет собой мощность двигателя, замеряемую на стенде на выходной части коленчатого вала или эквивалентной детали при частоте вращения, установленной изготовителем, при подсоединенных системах и агрегатах, необходимых для обеспечения нормальной работы двигателя (системах впуска, выпуска, питания, охлаждения, ограничителя частоты вращения двигателя, и т.п.). Если мощность может быть замерена только при подсоединенной к двигателю коробке передач, необходимо учитывать КПД коробки передач.

Максимальную конструктивную скорость ТС категории L определяют в дорожных испытаниях. При этом масса ТС должна включать в себя массу снаряженного ТС и массу водителя.

Испытания проводят на горизонтальном сухом дорожном покрытии при положении управляющего органа, обеспечивающем максимальную мощность, отключенной системе обогащения рабочей смеси и включенной передаче в коробке передач, обеспечивающей максимальную скорость на горизонтальной поверхности.

Как отмечалось выше, полные технические характеристики ТС, объединенных в ПДД РФ под термином «мопед», содержатся в ТР ТС 018/2011, где они отнесены к объектам технического регулирования категорий L1 и L2, соответствующим требованиям, содержащимся в приложениях указанного регламента.

Если ТС соответствует объектам технического регулирования категорий L1 и L2 указанного регламента, оно может быть отнесено к категории «мопеды».

Проверка осуществляется аккредитованными органами по сертификации, включенными в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров).

Таким образом, определение соответствия ТС требованиям, предъявляемым к объектам техническо-

го регулирования для конкретной категории ТС, выходит за пределы компетенции специальностей авто-технической экспертизы в ЭКП системы МВД России.

Решение прикладных задач по определению мощности электродвигателя и максимальной конструктивной скорости движения ТС не требует применения специальных знаний в рамках производства судебной экспертизы и при наличии специализированного оборудования может быть проведено в рамках производства по делам об административных правонарушениях или предварительного расследования.

Кроме того, в ближайшей перспективе, при принятии проекта Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» в целях возможности обеспечения контроля за соблюдением ПДД РФ лицами, использующими для передвижения средства микромобильности, а также в целях дальнейшего развития механизма осуществления контроля, надзора, учета и управления движением средств микромобильности, предполагается создания государственного реестра средств микромобильности [53]. Под средством микромобильности (далее – СМ) в данном законопроекте понимается мопед, электровелосипед или СИМ.

Предлагается, что в реестре СМ должны содержаться сведения о его марке и (или) модели, массе, мощности двигателя и виде (мопед, электровелосипед, СИМ).

Вместе с тем, авторы считают необходимым отметить, что в ПДД РФ, с учетом предлагаемых изменений [46], электровелосипеды не выделены в отдельную категорию ТС, а отнесены к велосипедам.

Введение указанного реестра, по аналогии с ведением регистрационного учета ТС, облегчит возможность классификации СМ и отнесения их к определенной категории. Однако с учетом положений проекта закона, в которых ведение реестра СМ предполагается в электронной форме без посещения территориальных подразделений оператора реестра, то есть без осмотра самого устройства, остается неясным вопрос оснований для классификации ТС перед внесением в реестр, особенно приобретенных до введения в действие указанных требований.

Также, с учетом предусмотренных сроков по обязанности постановки на учет СМ, право владения на которое приобретено до 1 сентября 2026 года, в срок до 1 марта 2027 года, можно констатировать о сохранении неопределенности в вопросе классификации ТС в течение указанного периода времени.

Список источников

1. Cui C., Zhang Y. Integration of Shared Micromobility into Public Transit: A Systematic Literature Review with Grey Literature // Sustainability. 2024.
2. NACTO. Shared Micromobility in 2023 // URL: <https://nacto.org/publication/shared-micromobility-in-2023> (дата обращения: 03.09.2024).
3. 22,3 млрд рублей и 211,7 млн поездок за сезон. Кикшеринг в России 2023 – Трушеринг (truesharing.ru) // URL: <https://truesharing.ru/tp/44076/?ysclid=m0csvb2nmv3970-63830> (дата обращения: 03.09.2024).
4. Кикшеринг – транспорт «последний мили» и новая модель поведения // URL: <https://i.transport.mos.ru/kickshering> (дата обращения: 03.09.2024).

5. Исследование рынка коммерческой микромобильности в мегаполисах 2023 г. // URL: <https://assets.kept.ru/upload/pdf/2023/07/ru-commercial-micro-mobility-in-megacities-kept-survey.pdf> (дата обращения: 03.09.2024).

6. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.09.2024).

7. План мероприятий («дорожная карта»), направленных на дополнительное нормативно-правовое регулирование развития средств индивидуальной мобильности и обеспечение безопасности дорожного движения при их использовании. Утверждена Правительством Российской Федерации 11.10.2023 № 11752-П50-МХ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.09.2024).

8. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 154 с.

9. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 6 месяцев 2024 года. информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 36 с.

10. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. С. 120.

11. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.09.2024).

12. Решение Судебной коллегии по административным делам Верховного Суда РФ от 30 марта 2022 г. № АКПИ22-66 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.09.2024).

13. URL: <https://мвд.рф/news/item/18324248> (дата обращения: 03.09.2024).

14. Постановление Правительства РФ от 6 октября 2022 г. № 1769 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.09.2024).

15. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.09.2024).

16. Решение Петроградского районного суда Санкт-Петербурга от 9 ноября 2021 г. по делу № 12-724/2021 // URL: <https://actofact.ru/case-78RS-0017-12-724-2021-2021-08-23-1-1> (дата обращения: 03.09.2024).

17. Решение Центрального районного суда г. Тулы от 3 декабря 2019 г. по делу № 12-724/19 // URL: <https://actofact.ru/case-71RS0029-12-724-2019-2019-10-10-1-1> (дата обращения: 03.09.2024).

18. Апелляционное определение Московского городского суда от 6 февраля 2020 г. по делу № 33-4787/2020 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.09.2024).

19. Решение Дзержинского районного суда г. Перми от 21 сентября 2021 г. по делу № 12-514/2021 по ч. 2 ст. 12.15 КоАП РФ // URL: <https://actofact.ru/case-59RS0001-12-514-2021-2021-07-19-1-1> (дата обращения: 03.09.2024).

20. Постановление Московского городского суда от 29 ноября 2019 г. № 4а-7610/2019 по ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.09.2024).

21. Якимов А.Ю. Подходы к правовому регулированию использования отдельных разновидностей средств индивидуальной мобильности // Современная наука. 2021. № 5. С. 53–61.

22. ГОСТ Р 70514-2022. Национальный стандарт Российской Федерации. Электрические средства индивидуальной мобильности. Технические требования и методы испытаний. (утв. и введен в действие Приказом Росстан-

дarta от 6 декабря 2022 г. № 1446-ст). // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.09.2024).

23. URL: <https://rg.ru/2023/05/30/sim-na-puti-pere-men.html?ysclid=lzsvqseor8200325886> (дата обращения: 03.09.2024).

24. URL: <https://rg.ru/2023/04/25/sim-sim-podvinsia.html?ysclid=lzsvusl0z0144376900> (дата обращения: 03.09.2024).

25. Тишутина И.В. Отдельные вопросы криминалистического обеспечения расследования преступлений в области дорожного движения // *Безопасность дорожного движения*. 2024 № 1. С. 53–57.

26. Алексеев Ю.К., Алферов В.А., Власов В.В. и др. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Вопросы безопасности дорожного движения. Порядок возмещения материального ущерба и морального вреда: справочно-методическое пособие. М., 1998.

27. Чупрова А.Ю. Новое в законодательстве о безопасности дорожного движения: криминологический аспект // *Юридическая техника*. 2023. № 17. С. 487–490.

28. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.09.2024).

29. Модель: KidRock Складной Детский Электрический Самокат. Инструкция пользователя XDevice // URL: https://www.usports.ru/sites/usp/files/collecti-ons/0/821/xdevice_electroscooter_kidrock_alien_rus_new.pdf?ysclid=lzgstt61h34106833 (дата обращения: 03.09.2024).

30. Детский электроскутер Ninebot Zing E8/ Производство пользователя // URL: <https://ig-store.ru/files/products/4787/ad4abe9c4498538c1938170ae8f979f808bd7a01.pdf> (дата обращения: 03.09.2024).

31. Инструкция пользователя АОVO (moysamokat.ru) // URL: <https://www.moysamokat.ru/manualaovo?ysclid=lzohtrnzon412548368> (дата обращения: 03.09.2024).

32. Инструкция по эксплуатации. Моноколесо Sunwheel–современноесамобалансирующееся//URL:<https://sunwheel.ru/images/Instraction/mono/%D0%B8%D0%BD%D1%81%D1%82%D1%80%D1%83%D0%BA%D1%86%D0%B8%D1%8F%20Sunwheel.pdf?ysclid=lzoib5yiyd884366379> (дата обращения: 03.09.2024).

33. Решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877 «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.09.2024).

34. Федеральный закон от 3 августа 2018 г. № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.09.2024).

35. Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.09.2024).

36. Иванов А.Ю. К вопросу о допуске колесных транспортных средств к эксплуатации по автомобильным дорогам // *Административное право и процесс*. 2022. № 8. С. 20–23.

37. Постановление Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 28 июня 2024 г. № 16-2330/2024 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.09.2024).

38. Постановление Третьего кассационного суда общей юрисдикции от 12 апреля 2024 г. № 16-833/2024 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.09.2024).

39. Постановление Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 15 января 2024 г. по делу № 16-9/2024 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.09.2024).

40. Якимов А.Ю. Анализ определений понятий и терминов, касающихся различных субъектов и объектов, которые участвуют в дорожном движении // *Безопасность дорожного движения*. 2023. № 1. С. 21–27.

41. Федеральный закон от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.09.2024).

42. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.09.2024).

43. ГОСТ Р 71232-2024. Национальный стандарт Российской Федерации. Роды судебных экспертиз. Термины и определения (утв. и введен в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 5 февраля 2024 н. № 193-ст) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.09.2024).

44. Приказ МВД России от 29 июня 2005 г. № 511 (ред. от 27 сентября 2023 г.) «Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации» (вместе с «Инструкцией по организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации», «Перечнем родов (видов) судебных экспертиз, производимых в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации») // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.09.2024).

45. Митрошин Д.В., Баканов К.С., Исаев М.М. Перспективы правового и технического регулирования использования средств индивидуальной мобильности // *Безопасность дорожного движения*. 2024. № 1. С. 11–30.

46. Проект Постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090» // URL: <https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=150772> (дата обращения: 03.09.2024).

47. ГОСТ Р 52289-2019. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств (утв. и введен в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 20 декабря 2019 г. № 1425-ст) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.09.2024).

48. Жилинский Г.В., Разумова А.Б. Основы судебно-экспертного исследования технического состояния транспортных средств (Судебная автотехническая экспертиза. Часть III. Выпуск 1) / Сост. Г.В. Жилинский / Под научн. ред. А.Б. Разумова. Киев: НИИСЭ, 1987. 112 с.

49. ГОСТ 33397-2016. Межгосударственный стандарт. Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки (введен в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 18 июля 2017 г. № 708-ст) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.09.2024).

50. Порядок назначения судебных экспертиз, исследований и использование экспертно-криминалистических учетов в органах внутренних дел Российской Федерации: справочное пособие / Под ред. кандидата юридических наук П.Л. Гришина. М.: ЭКЦ МВД России, 2016.

51. ГОСТ ИЕС 60034-1-2014. Межгосударственный стандарт. Машины электрические вращающиеся. Часть 1. Номинальные значения параметров и эксплуатационные характеристики (введен в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 25 мая 2015 г. № 402-ст) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.09.2024).

52. ГОСТ Р 52051–2003. Механические ТС и прицепы. Классификация и определения (принят и введен в действие постановлением Госстандарта РФ от 7 мая 2003 г. № 139-ст) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.09.2024).

53. Проект Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и Федеральный закон «О безопасности дорожного

движения» // URL: <https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=150771#> (дата обращения: 03.09.2024).

References

1. Cui C., Zhang Y. Integration of Shared Micromobility into Public Transit: A Systematic Literature Review with Grey Literature // Sustainability 2024.
2. NACTO. Shared Micromobility in 2023 // URL: <https://nacto.org/publication/shared-micromobility-in-2023> (date of access: 03.09.2024).
3. 22.3 billion rubles and 211.7 million trips per season. TruesharinginRussia2023–Truesharing(truesharing.ru) //URL: <https://truesharing.ru/tp/44076/?ysclid=m0csvb2nmv3970-63830> (date of access: 03.09.2024).
4. Scooter-sharing system – a «last-mile» transport and a new behavioral pattern // URL: <https://i.transport.mos.ru/kickshering> (date of access: 03.09.2024).
5. Study of the commercial micromobility market in megacities in 2023 // URL: <https://assets.kept.ru/upload/pdf/2023/07/ru-commercial-micro-mobility-in-megacities-kept-survey.pdf> (date of access: 03.09.2024).
6. Road safety Strategy of the Russian Federation for 2018-2024. Approved by the Government Order of the Russian Federation of 08.01.2018. № 1-p // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.09.2024).
7. Action plan («road map»), aimed at additional regulatory framework for the development of personal mobility devices and ensuring road safety when using them. Approved by the Government of the Russian Federation 11.10.2023 № 11752-П50-MX // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.09.2024).
8. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aisanov A.S. et al. Road traffic accident rate in the Russian Federation in 2023: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2024. 154 p.
9. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aisanov A.S. et al. Road traffic accident rate in the Russian Federation for 6 months of 2024: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2024. 36 p.
10. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Isaev M.M. et al. Law enforcement activities in the field of road safety in 2023: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2024. P. 120.
11. Code of the Russian Federation on Administrative Offenses from 30.12.2001 № 195-ФЗ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.09.2024).
12. Decision of the Judicial collegium for administrative cases of the Supreme Court of the Russian Federation dated 30.03.2022 № АКПИ22-66 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.09.2024).
13. URL: <https://mvd.rf/news/item/18324248> (date of access: 03.09.2024).
14. Decree of the Government of the Russian Federation dated 06.10.2022 № 1769 «On amendments to certain acts of the Government of the Russian Federation and invalidation of certain acts of the Government of the Russian Federation and certain provisions of certain acts of the Government of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.09.2024).
15. Resolution of the Council of Ministers – Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On traffic rules» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.09.2024).
16. Decision of the Petrogradsky district court of St. Petersburg dated 09.11.2021 about the case № 12-724/2021 // URL: <https://actofact.ru/case-78RS0017-12-724-2021-2021-08-23-1-1> (date of access: 03.09.2024).
17. Decision of the Central district court of Tula dated 03.12.2019 about the case № 12-724/19 // URL: <https://actofact.ru/case-71RS0029-12-724-2019-2019-10-10-1-1> (date of access: 03.09.2024).
18. Appellate ruling of the Moscow city court dated 06.02.2020 about the case № 33-4787/2020 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.09.2024).
19. Decision of the Dzerzhinskiy district court of Perm dated 21.09.2021 about the case № 12-514/2021 on Part 2 of Art. 12.15 of the Code of Administrative Offenses of the Russian Federation // URL: <https://actofact.ru/case-59RS0001-12-514-2021-2021-07-19-1-1> (date of access: 03.09.2024).
20. Decision of the Moscow city court dated 29.11.2019 № 4a-7610/2019 on Part 1 of Art. 12.26 of the Code of Administrative Offenses of the Russian Federation // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.09.2024).
21. Yakimov A.Yu. Approaches to the legal regulation of the use of certain varieties of means of individual mobility // Modern science. 2021. № 5. P. 53-61;
22. GOST R 70514-2022. National Standard of the Russian Federation. Electrical personal mobility devices. Technical requirements and test methods. (approved and put into effect by Rosstandart Order № 1446-st dated 06.12.2022) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.09.2024).
23. URL: <https://rg.ru/2023/05/30/sim-na-puti-peremen.html?ysclid=lzsvqseor8200325886> (date of access: 03.09.2024).
24. URL: <https://rg.ru/2023/04/25/sim-sim-podvinsia.html?ysclid=lzsvusl0z0144376900> (date of access: 03.09.2024).
25. Tishutina I.V. Selected issues of forensic support of crimes investigations in the field of traffic // Road Safety. 2024 № 1. P. 53–57.
26. Alekseev Yu.K., Alferov V.A., Vlasov V.V. et al. Investigation of road accidents. Road safety issues. Procedure for compensation of material damage and moral harm: reference and methodological manual. M., 1998.
27. Chuprova A.Yu. Newest in the legislation on road safety: criminological aspect. // Legal technique. 2023. № 17. P. 487–490.
28. Federal Law dated 10.12.1995 № 196 «On road safety» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.09.2024).
29. Model: KidRock Folding Kids Electric Scooter. User Manual XDevice // URL: https://www.usports.ru/sites/usp/files/collections/0/821/xdevice_electroscooter_kidrock_alien_rus_new.pdf?ysclid=lzogst61h34106833 (date of access: 03.09.2024).
30. Children's electric scooter Ninebot Zing E8/ User Manual // URL: <https://ig-store.ru/files/products/4787/ad4abe9c4498538c1938170ae8f979f808bd7a01.pdf> (date of access: 03.09.2024).
31. User Manual AOVO (moysamokat.ru) // URL: <https://www.moysamokat.ru/manualaovo?ysclid=lzohtrnzon412548368> (date of access: 03.09.2024).
32. Electric unicycle Sunwheel – modern self-balancing // URL: <https://sunwheel.ru/images/Instruction/mo no/!%D0%B8%D0%BD%D1%81%D1%82%D1%80%D1%83%D0%BA%D1%86%D0%B8%D1%8F%20Sunwheel.pdf?ysclid=lzoi5yiyd884366379> (date of access: 03.09.2024).
33. Decision of the Customs Union Commission dated 09.12.2011 № 877 «On the adoption of the technical regulations of the Customs Union «On the safety of wheeled vehicles» (TR CU 018/2011. Technical regulations of the Customs Union. On the safety of wheeled vehicles) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.09.2024).
34. Federal Law dated 03.08.2018 № 283 «On state registration of motor vehicles in the Russian Federation and on amendments to certain legislative acts of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.09.2024).
35. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «Basic provisions for the admission of vehicles to operation and the duties of officials to ensure road safety» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.09.2024).
36. Ivanov A.Yu. On the issue of admitting wheeled vehicles to operation on highways // Administrative law and process. 2022. № 8. P. 20–23.

37. Order of the Seventh court of cassation of general jurisdiction dated 28.06.2024 № 16-2330/2024 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.09.2024).
38. Order of the Third cassation court of general jurisdiction dated 12.04.2024 № 16-833/2024 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.09.2024).
39. Order of the Seventh court of cassation of general jurisdiction dated 15.01.2024 № 16-9/2024 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.09.2024).
40. Yakimov A.Yu. Analysis of definitions of concepts and terms concerning various subjects and objects that participate in road traffic // Road Safety. 2023. № 1. P. 21-27;
41. Federal Law dated 31.05.2001 № 73 «On state forensic activity in the Russian Federation» (with amendments and additions) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.09.2024).
42. Code of Criminal Procedure of the Russian Federation dated 18.12.2001 № 174-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.09.2024).
43. GOST R 71232-2024. National Standard of the Russian Federation. General Forensic Expertise. Terms and definitions (approved and put into effect by Rosstandart Order № 193-st dated 05.01.2024) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.09.2024).
44. Order of the Ministry of Internal Affairs of Russia dated 29.06.2005 № 511 (amended on the 27.09.2023) «Issues of organizing the production of forensic examinations in forensic units of the internal affairs bodies of the Russian Federation» (together with the «Instruction on organizing forensic expertise production in expert forensic units of the internal affairs bodies of the Russian Federation», «List of genera (types) of forensic expertise performed in expert forensic units of the internal affairs bodies of the Russian Federation») // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.09.2024).
45. Mitroshin D.V., Bakanov K.S., Isaev M.M. Perspectives of legal and technical regulation for use individual means mobility // Road Safety. 2024. № 1. P. 11–30.
46. Draft Resolution of the Government of the Russian Federation «On Amendments to the Resolution of the Council Ministers – Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090» // URL: <https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=150772> (date of access: 03.09.2024).
47. GOST R 52289-2019. National standard of the Russian Federation. Technical means of traffic organization. Rules for the use of road signs, markings, traffic lights, road barriers and guide devices (approved and put into effect by Rosstandart Order № 1425-st dated 20.12.2019) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.09.2024).
48. Zhilinsky G.V., Razumova A.B. Fundamentals of Forensic Expert Examination of Technical Condition of Vehicles (Forensic automotive examination. Part III. Issue 1) / Comp. G.V. Zhilinsky / Under the scientific editorship of A.B. Razumova. Kiev: Research Institute of Forensic Science, 1987. 112 p.
49. GOST 33397-2016. Interstate standard. Motor vehicles and their trailers. Safety requirements for roadworthiness and methods of inspection (approved and put into effect by Rosstandart order № 708-st dated 18.07.2017).
50. Procedure for Appointment of Forensic Expertise, Investigations and Use of Expert Forensic Records in the Internal Affairs Bodies of the Russian Federation: Reference Manual / Edited by Candidate of Legal Sciences P.L. Grishin. M.: Forensics Centre of Expertise of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, 2016.
51. GOST IEC 60034-1-2014. Interstate standard. Electric rotating machines. Part 1. Nominal parameter values and performance characteristics (approved and put into effect by Rosstandart order № 402-st dated 25.05.2015) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.09.2024).
52. GOST R 52051–2003. Motor vehicles and their trailers. Classification and definition (approved and put into effect by Gosstandart resolution № 139-st dated 07.05.2003) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.09.2024).
53. Draft Federal Law «On amendments to the Federal Law «On the organization of traffic in the Russian Federation and on amendments to certain legislative acts of the Russian Federation» and the Federal Law «On road safety» // URL: <https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=150771#> (date of access: 03.09.2024).

Информация об авторах

И.Н. Барышников – начальник управления инженерно-технических экспертиз ЭКЦ МВД России
Б.И. Соломенцев – главный эксперт отдела автотехнических экспертиз управления инженерно-технических экспертиз ЭКЦ МВД России
А.О. Горчаков – главный эксперт отдела фото-видеотехнических и портретных экспертиз и исследований управления инженерно-технических экспертиз ЭКЦ МВД России
А.О. Камелягин – эксперт отдела автотехнических экспертиз управления инженерно-технических экспертиз ЭКЦ МВД России
 Контакты: ул. З. и А. Космодемьянских, д. 5, Москва, Россия, 125130
К.А. Коротков – главный эксперт отдела автотехнических исследований ЭКЦ ГУ МВД России по г. Москве
 Контакты: 3-й Колобовский переулок, д. 16, стр. 5, Москва, Россия, 127051

Information about the authors

I.N. Baryshnikov – Head of the Department of Engineering and Technical Expertise at the Forensics Centre of Expertise of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation
B.I. Solomentsev – Chief Expert of the Department of Automotive Technical Expertise of the Engineering and Technical Expertise Directorate at the Forensics Centre of Expertise of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation
A.O. Gorchakov – Chief Expert of the Department of Photo-videotechnical and Portrait Examinations and Research of the Engineering and Technical Examinations Department at the Forensics Centre of Expertise of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation
A.O. Kameliagin – Expert of the Department of Automotive Technical Expertise of the Engineering and Technical Expertise Department Forensics Centre of Expertise of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation
 Contacts: ul. Z. and A. Kosmodemyanskikh, d. 5, Moscow, Russia, 125130
K.A. Korotkov – Chief Expert of the Automotive Research Department at the Forensics Centre of Expertise of the Main Directorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia for the City of Moscow
 Contacts: 3-j Kolobovskij pereulok, d. 16, str. 5, Moskva, Rossiya, 127051

Статья поступила в редакцию 09.09.2024; одобрена после рецензирования 16.09.2024; принята к публикации 20.09.2024.
The article was submitted 09.09.2024; approved after reviewing 16.09.2024; accepted for publication 20.09.2024.

**ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ НАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ,
СВЯЗАННЫХ С ОТВЛЕЧЕНИЕМ ВНИМАНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ****Павел Сергеевич Коблов**Научный центр БДД МВД России
pkoblov@mvd.ru

Аннотация. В статье рассматриваются уникальные подходы, используемые зарубежными странами в целях предупреждения нарушений, связанных с отвлечением внимания водителей транспортных средств. В основе этих подходов лежит совершенствование дорожной инфраструктуры и организации дорожного движения, безопасности транспортных средств, законодательства, регулирующего воздействие на рассматриваемый фактор аварийности, а также профилактических мероприятий.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, факторы аварийности, отвлечение внимания, придорожная реклама, разрешительный порядок, системы помощи водителю, средства автоматической фиксации отвлечения внимания водителей, ответственность работодателя, таргетированный подход к профилактике

Для цитирования: Коблов П.С. Зарубежный опыт предупреждения нарушений в области дорожного движения, связанных с отвлечением внимания водителей транспортных средств // Безопасность дорожного движения. 2024. № 3. С. 57–70.

Original article

**FOREIGN EXPERIENCE IN PREVENTING VIOLATIONS RELATED TO DISTRACTION
OF VEHICLE DRIVERS' ATTENTION****Pavel S. Koblov**Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
pkoblov@mvd.ru

Abstract. This article discusses the unique approaches used by foreign countries to prevent distracted driving offences. These approaches are based on improvements in road infrastructure and traffic organisation, vehicle safety, legislation regulating the impact on the accident factor in question, and preventive measures.

Keywords: road safety, crash factors, distraction, roadside advertising, permissive procedures, driver assistance systems, automatic detection of distracted driving, employer liability, targeted approach to prevention

For citation: Koblov P.S. Foreign experience in prevention of traffic violations related to distraction of vehicle drivers' attention // Road Safety. 2024. № 3. P. 57–70.

Безопасное управление транспортным средством требует от водителя достаточной осведомленности об окружающей обстановке, постоянного наблюдения за дорожными условиями и бдительности, чтобы вовремя среагировать на их резкое изменение [1].

Именно поэтому Всемирная организация здравоохранения (далее – ВОЗ) и Европейская комиссия признают отвлечение внимания в процессе управления транспортным средством самостоятельным риском аварийности.

Исследование, проведенное в США, свидетельствует о том, что отвлечение внимания в настоящее время представляет серьезную угрозу для безопасности дорожного движения.

В процессе дорожного движения водители отвлекаются на различного рода отвлекающие факторы более половины (51,9%) от общего времени управления транспортным средством, а отвлечение внимания в целом увеличивает риск возникновения дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП) в 2 раза [2].

В связи с этим повышение осведомленности об опасностях невнимательного вождения и устранение предотвратимых смертей и травм на дорогах в стране признается общенациональной целью.

Существуют различные формы отвлечения внимания, обычно разделяемые на те, когда источник находится внутри транспортного средства – такие, как

использование телефона, чтение книги, разговоры с пассажирами, и внешние – например, длительный взгляд на какие-либо внешние объекты (рекламный щит). По природе отвлечение внимания может быть визуальным, слуховым, физическим и когнитивным.

При этом перечень форм отвлечения внимания не является исчерпывающим, поскольку отвлечением может признаваться любое действие или событие, при совершении или возникновении которого водитель меньше внимания уделяет управлению транспортным средством.

Несмотря на то, что любое отвлечение внимания в процессе управления транспортным средством представляет опасность, та или иная форма увеличивает риск возникновения ДТП в разной степени.

Так, по данным исследования, наиболее опасной формой является использование мобильного телефона. Ручной набор телефонного номера увеличивает риск возникновения ДТП более чем в 12 раз, написание (чтение) текстового сообщения – более чем в 6 раз, использование веб-браузера – практически в 3 раза.

Не менее опасной формой отвлечения внимания является познавательная (когнитивная) деятельность, на которую приходится пятая часть (20%) от общего времени управления транспортным средством. Разговор по телефону с использованием рук или взаимодействие с пассажирами увеличивает риск возникновения ДТП на 27%. Взаимодействие

с пассажирами, на которое приходится более десятой части (12,2%) общего времени отвлечения внимания на познавательную деятельность, увеличивая риск возникновения ДТП на 30% [3].

В свою очередь, по мнению ВОЗ, из всех форм отвлечения внимания наибольшую озабоченность вызывает растущее число новых электронных портативных устройств, не интегрированных в автомобиль. К ним относят не только мобильные телефоны, но и ноутбуки, портативные музыкальные и информационные устройства (iPad, iPod).

Исследования показали, что время реакции водителя, разговаривающего по мобильному телефону, гораздо меньше, чем при разговоре с пассажиром. Это может быть связано с тем, что пассажиры лучше владеют информацией о дорожной обстановке и способны адаптировать или прервать разговор при осложнении дорожных условий.

Нельзя также не отметить, что в отличие от других факторов аварийности (выезд на полосу встречного движения, превышение скорости движения), где сформирован единый подход по учету ДТП, зарубежный опыт свидетельствует о разрозненности подхода учета ДТП, где причиной выступило отвлечение внимания.

Так, по результатам опроса 29 стран-членов IRTAD только в 12 странах посредством ручной обработки каждого ДТП происходит учет происшествий с отвлеченным вниманием водителей. При этом для каждой из стран характерны собственные особенности [4].

Например, в таких странах, как **Канада, Великобритания, Япония, Новая Зеландия, Швейцария** и отдельных штатах **США**, вне зависимости от тяжести последствий ДТП специально учитываются все происшествия, где одной из причин послужило отвлечения внимания водителя.

В других странах учитываются только ДТП с тяжкими последствиями. Например, в **Австрии, Финляндии и Швеции** учитываются только ДТП с человеческими жертвами, в **Венгрии, Франции и Испании** – ДТП со всеми пострадавшими (включая животных).

В отдельных странах (**Австралия, Бельгия, Германия, Греция и Израиль**) ДТП, в которых одним из факторов послужило отвлечение внимания водителя, не подлежат специальному учету.

Помимо отсутствия единого подхода к учету и идентификации признаков таких ДТП, исследование позволило установить различие в используемой терминологии. Например, некоторые из стран к отвлеченному вниманию относят также эмоциональный дистресс.

Несмотря на существующие отличия выборочный анализ ДТП свидетельствует о масштабности проблемы, связанной с отвлечением внимания водителей в процессе дорожного движения.

Например, по результатам исследований в **Австралии** (выборочного) установлено, что отвлечение внимания водителей является причиной 14% ДТП, в **Испании** – 37% ДТП. В **Колумбии** отвлечение внимания водителей стало практически десятой частью (9%) от общего количества ДТП, в том числе пятой частью (21%) от всех наездов на пешеходов. В **США** отвлечение внимания водителей связано с 16% ДТП со смертельным исходом, в **Канаде** – 10,7% погибших водителей отвлекались в момент ДТП [5].

В связи с растущим количеством ДТП из-за отвлеченного внимания водителей, а также наличием доказательств дополнительного риска совершения ДТП в настоящее время ряд стран уже изменяет законодательство и совершенствует политику по сбору данных об отвлечении внимания водителей.

Кроме того, в целях всестороннего изучения причин и условий таких ДТП и реализации на основе полученных данных профилактических мероприятий ВОЗ рекомендует правительствам других стран выработать единый подход к учету таких ДТП.

В качестве примера можно выделить **Новую Зеландию**, где такая политика заложена в долгосрочную стратегию безопасности дорожного движения, одним из направлений которой является измерение масштабов, распространенности отвлечения внимания среди водителей, а также использование этих данных для формирования соответствующей политики и осуществления мер по ее реализации [6].

На сегодняшний день отвлечению внимания водителей уделяется особое внимание в научных исследованиях и дискуссиях, посвященных вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.

Это может быть связано как с ростом количества соответствующих ДТП и распространением мобильных телефонов, так и с тенденцией к их использованию в процессе управления транспортными средствами.

Стоит отметить, что начиная с 2001 года отмечается всплеск уровня развития мобильной связи, а уже к 2017 году число абонентов приблизилось к показателю 100% (практически каждый человек на Земле) [7].

Разумеется, с ростом числа владельцев мобильных телефонов растет и число их пользователей при управлении транспортными средствами.

Рядом стран уже предпринимались попытки определить распространенность использования мобильных телефонов в процессе управления транспортным средством. Например, в **США, Австралии, Новой Зеландии** в ходе опроса водителей 60-70% опрошенных сообщили, что иногда пользуются мобильным телефоном [8].

Несмотря на то, что в настоящее время особое внимание при предупреждении отвлечения внимания водителей уделяется использованию мобильного телефона, в последние годы большинство стран признает, что рассматриваемый фактор с возможными рисками возникновения ДТП может быть вызван и другими источниками, находящимися вне автомобиля, в том числе придорожной рекламой, выступающей одним из основных средств маркетинга.

К сожалению, стремительный рост количества исследований, посвященных изучению рисков, связанных с отвлечением внимания во время вождения, не сопровождается увеличением объема информации об эффективности мероприятий, направленных на решение рассматриваемой проблемы.

В результате ряд стран придерживаются подходов, которые были успешными в отношении снижения воздействия других ключевых факторов риска дорожно-транспортного травматизма.

Имеются в виду инфраструктурные решения, эффективная организация дорожного движения,

применение передовых технологий, обеспечивающих безопасность транспортных средств, установление юридической ответственности, а также совершенствование подготовки водителей транспортных средств.

Инфраструктура и организация дорожного движения

Стоит отметить, что в большинстве случаев отвлечение внимания водителя выступает сопутствующей причиной возникновения ДТП, порождая совершение водителем других нарушений (ставших непосредственной причиной), в том числе связанных с превышением установленной скорости движения, выездом на полосу, предназначенную для встречного движения, непредоставлением преимущества в движении пешеходам и т.д.

Именно поэтому специфика рассматриваемого фактора аварийности для большинства форм отвлечения внимания не предполагает применение каких-либо специальных инфраструктурных решений в рамках предотвращения ДТП.

В связи с этим, для повышения бдительности водителя, как правило, применяются инфраструктурные решения, доказавшие свою эффективность в отношении других факторов аварийности, рассмотренных ранее.

Например, одним из таких средств повышения бдительности водителей при выезде за пределы своей полосы движения являются специальные звуковые полосы (**Нидерланды, США, Австралия**).

Для предупреждения отвлечения внимания в некоторых странах применяются специальные дорожные знаки (**США**) [9].

Например, в штатах Айова, Аризона и Массачусетс на дорожном знаке указывается число погибших в ДТП из-за отвлечения внимания или содержится предупреждающая информация о рисках использования электронных устройств в процессе управления транспортным средством (рис. 1).



Рисунок 1 – Дорожный знак в США (Айова)

В штате Юта в рамках программы «Message Monday» каждый понедельник на дорожных знаках в пределах автомагистрали размещается информация, повышающая осведомленность водителей о запрете на отвлечение внимания и формирующая у них установку по безопасному управлению транспортным средством (рис. 2). Содержание таких сообщений формируется с учетом мнения общественности, которая имеет право предложить на сайте свой вариант или проголосовать за уже существующий из представленных.

Придорожная реклама

В законодательстве **Швеции** подчеркивается, что в большинстве случаев коммерческие интересы

не совпадают с интересами участников дорожного движения, в связи с чем обязанность государства заключается в обеспечении соответствия рекламных конструкций целям политики в области безопасности дорожного движения.



Рисунок 2 – Дорожный знак в США (Юта)

В США развитие придорожной рекламы признается новым вызовом и угрозой, стоящей перед государством при обеспечении безопасности дорожного движения [10].

В европейском исследовании отмечается, что выводы, касающиеся вопроса влияния придорожной рекламы на увеличение риска возникновения ДТП, неоднозначны. При этом в местах установки придорожной рекламы водители чаще склонны допускать съезд с дороги, сокращать дистанцию между впереди движущимся транспортным средством, не замечать предписания дорожных знаков, а также не включать указатель поворота.

Особую обеспокоенность вызывает развитие новых технологий, которые позволяют рекламной индустрии отображать более привлекательные сообщения, вынуждая водителей быть менее внимательными.

Новейшие цифровые рекламные щиты способны взаимодействовать с приближающимися водителями. В настоящее время некоторые из рекламных щитов уже позволяют интегрироваться с определенной радиочастотой и озвучивать содержание рекламного сообщения в салоне транспортного средства. Другие рекламные щиты побуждают водителей отправлять текстовые сообщения или набирать номер телефона, указанный в рекламе.

В этой связи ВОЗ рекомендует в рамках воздействия на рассматриваемый фактор аварийности при размещении придорожной рекламы принимать меры по учету интересов безопасности дорожного движения, что может быть достигнуто, в том числе путем установления требований к характеристикам, содержанию и местам установки.

Требования к придорожной рекламе

Анализ зарубежного опыта свидетельствует о том, что основным инструментом, при помощи которого учитываются интересы безопасности дорожного движения, является разрешительный порядок установки придорожной рекламы. Так, заинтересованное в установке рекламы лицо, орган или коммерческая организация должны обеспечить ее соответствие установленным требованиям, получить согласование дорожной службы, а в случае, если реклама в дальнейшем создает потенциальную опасность для безопасности дорожного движения – демонтировать такую конструкцию.

Разрешительный порядок размещения придорожной рекламы применяется в **Австралии, Дании, Финляндии, Швеции, Нидерландах, Великобритании** [11].

В целях формирования единого подхода по учету интересов безопасности дорожного движения в требованиях к придорожной рекламе в проекте «Оценка отвлечения внимания водителей транспортных средств в Европе от придорожной рекламы» были выработаны 10 рекомендаций к содержанию и размещению рекламных конструкций, направленных на минимизацию отвлечения внимания водителей [12]:

1. Не рекомендуется размещать рекламу, содержание которой можно спутать с официальным дорожным знаком или техническим средством дорожного движения (далее – ТСОДД), снижает различимость или разрешает водителю совершать действия вопреки предписанным требованиям.

2. Рекламная конструкция не должна ограничивать обзор водителю, а именно, должна размещаться таким образом, чтобы не ограничивать видимость дорожных знаков или ТСОДД, а при ее просмотре водители имели возможность видеть автомобильную дорогу и ее компоненты в периферии.

3. Не рекомендуется размещать рекламную конструкцию в местах, требующих от водителя особого внимания, в том числе вблизи перекрестков, поворотов, аварийно-опасных участков автомобильной дороги.

4. Не рекомендуется использовать динамическую придорожную рекламу, содержание которой предполагает двигающееся изображение, анимацию, видеозаписи и иные эффекты.

5. Не рекомендуется использовать рекламные конструкции, содержание которых побуждают водителя совершать какие-либо действия, не связанные с дорожным движением (поиск информации, просмотр веб-страниц, набор телефонного номера).

6. Содержание рекламы должно быть простым, не требующим более пристального внимания от водителя (мелкий шрифт, большое количество информации).

7. В случае использования динамической рекламы рекомендуется свести к минимуму количество переходов или увеличить период смены изображений.

8. Не рекомендуется использовать чрезмерно яркие или имеющие световозвращающие рекламные конструкции, ослепляющие участников дорожного движения.

9. Не рекомендуется использовать рекламную конструкцию, на которой установлены мигающие огни.

10. Следует избегать чрезмерно больших, привлекательных по форме рекламных конструкций, вызывающих повышенный интерес водителей.

В той или иной части рассматриваемые рекомендации нашли свое отражение в требованиях практически всех стран мира, в которых предусмотрен разрешительный порядок установки рекламных конструкций.

Вместе с тем анализ зарубежного опыта свидетельствует о возможности их конкретизации или установления дополнительных требований.

1. Учет формы рекламы. В качестве примера можно привести **Австралию** (Новый Южный

Уэльс, Квинсленд), где на основании Рекомендаций по размещению дорожной рекламы и вывесок помимо требований к стандартным рекламным конструкциям со статичной информацией для динамической рекламы предусмотрены специальные требования. Для размещения динамической рекламы разрешенная скорость на участке автомобильной дороги должна быть не более 70 км/ч, уровень освещенности должен соответствовать особенностям окружающей среды, а режим работы должен быть настроен таким образом, чтобы в обычных условиях движения водитель мог увидеть только одно сообщение в период действия рекламы [13].

2. Безопасное расстояние до дорожных знаков и ТСОДД. Например, в **Нидерландах**, где по результатам исследования только 10% всех придорожных рекламных конструкций удовлетворяют требованиям безопасности дорожного движения, с учетом влияния современных технологий разработаны рекомендации по устранению потенциальных источников отвлечения внимания участников дорожного движения. Одно из таких требований связано с безопасным расстоянием рекламной конструкции (не ближе 200 м от дорожного знака, ТСОДД или поворота) [14].

3. Запрет на размещение параллельно проезжей части. В **Швеции** это обусловлено тем, что рекламное сообщение всегда должно находиться в поле зрения водителя, а в случае, если оно находится параллельно проезжей части, то водителю приходится переводить свой взгляд от автомобильной дороги.

Другие обстоятельства. В **Великобритании** (Англия) при согласовании учитывается ограничение скорости на конкретном участке автомобильной дороги, наличие поблизости пешеходных переходов, дорожных знаков, особых условий движения, требующих пристального внимания от водителей (подверженность дороги обледенению в зимний период или затоплению в летний период).

Если размещение рекламной конструкции предполагается в пределах автомагистрали, то помимо этих обстоятельств дополнительно анализируется состояние аварийности на участке, транспортный поток, а также расстояние до ключевых развязок.

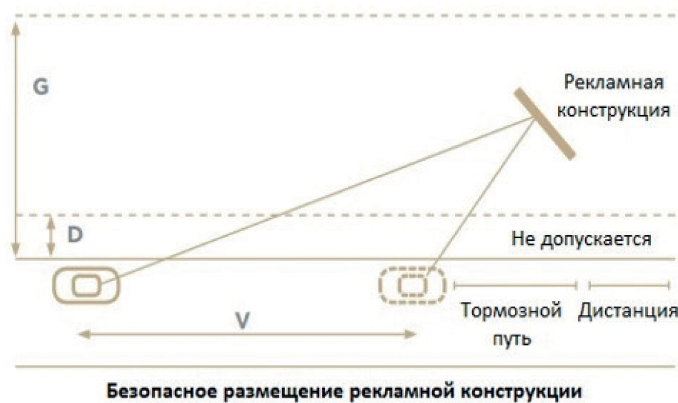
В Шотландии критерии для размещения придорожной рекламы зависят от ограничения скорости, видимости дорожных знаков, периферийного зрения водителя и времени, необходимого для прочтения рекламы. Рекламная конструкция не должна мешать видимости дорожного знака.

Этот критерий приводит к тому, что в зависимости от ограничения скорости увеличивается минимальное расстояние до рекламы (D). Реклама не должна отвлекать внимание водителя, поэтому должна располагаться за пределами периферийного зрения водителя.

Этот критерий приводит к установлению минимального расстояния от края, за пределами которого реклама может быть разрешена (G). В том случае, если согласование на размещение рекламы происходит по единственному критерию (D или G), дополнительным критерием выступает время, необходимое для прочтения сообщения, расстояние видимости и тормозной путь (V) [15].

В некоторых странах, несмотря на соответствие придорожной рекламы установленным требованиям и разрешение на размещение, ее влияние

на безопасность дорожного движения оценивается в дальнейшем при изменении дорожных условий (рис. 3).



Скорость м/ч (км/ч)	D фут (м)	G фут (м)	V фут (м)
20 (32)	4 (1.2)	98 (30)	34 (10)
30 (48)	6 (1.8)	98 (30)	50 (15)
40 (64)	8 (2.4)	98 (30)	67 (20)
50 (80)	Нет	165 (5)	84 (26)
60 (97)	Нет	200 (61)	100 (30)
70 (113)	Нет	240 (73)	117 (36)

Рисунок 3 – Формула безопасной рекламы и расстояние, предъявляемое к ее размещению

Например, в Австралии (Новый Южный Уэльс) дорожная служба (RTA) в течение трех лет после установки рекламной конструкции анализирует состояние аварийности на этом участке автомобильной дороги в целях определения влияния рекламы на безопасность дорожного движения.

В случае достаточных оснований полагать, что реклама оказывает негативное влияние на безопасность дорожного движения (наличие ДТП по причине отвлечения внимания водителей), на основании Закона о дорогах Австралии RTA уполномочен вынести требование об удалении рекламной конструкции [16].

В других странах, напротив, несмотря на игнорирование разрешительного порядка установки рекламной конструкции, при определенных обстоятельствах она может быть размещена.

Так, в Великобритании (Англия) согласование каждой рекламной конструкции происходит в индивидуальном порядке. И даже в случае, если она не соответствует установленным запретам, при определенных обстоятельствах она может быть размещена (рис. 4).



Рисунок 4 – Реклама в Великобритании

Например, в Лондоне, несмотря на отсутствие согласования, рекламная конструкция в судебном порядке была признана туристической достопримечательностью. В другом случае в Хитроу суд разрешил размещение рекламной конструкции, со-

стоящей из двух одинаковых знаков на обеих сторонах дороги, сославшись на прямой участок дороги и низкий уровень аварийности участка автомобильной дороги [17].

Основной акцент зарубежных стран по регулированию вопросов безопасности рекламных конструкций сделан на соответствие требований безопасности новым технологиям; исследованием реального влияния придорожной рекламы на отвлечение внимания водителей; повсеместный запрет рекламных конструкций, схожих с официальными дорожными знаками, а также на их размещение в пределах полосы отвода автомобильной дороги.

Транспортные средства

Безопасность транспортных средств играет не менее важную роль в борьбе с рассматриваемым фактором аварийности.

В связи с тем, что применение современных систем помощи водителю доказало свою эффективность в обеспечении безопасности дорожного движения, ежегодно растет число автопроизводителей, стремящихся интегрировать системы в транспортные средства, а политика государств направлена на установление обязательных требований к выпускаемой технике.

В настоящее время применяемые системы помощи водителю позволяют сводить к минимуму отвлечение внимания водителя в процессе управления транспортным средством.

Проанализировав особенности применяемых технологий, направленных против отвлечения внимания водителей, условно их можно представить следующими группами:

1. Непосредственно направленные на борьбу с отвлечением внимания водителя. К этой группе следует отнести систему, именуемую «диспетчером рабочей нагрузки». Система использует специальные датчики для оценки нагрузки водителя в конкретной дорожной ситуации и подавляет мобильные звонки и другие действия до тех пор, пока рабочая нагрузка водителя не снизится.

В настоящее время у автопроизводителей в зависимости от используемых средств сложилось несколько способов мониторинга рабочей нагрузки водителей.

Так, в некоторых транспортных средствах рассматриваемая система функционирует на основе мониторинга взаимодействия водителей с рулевым колесом, скоростью движения, индикаторами поворота, и в случае определенной нагрузки (ускорения, прохождения поворота) задерживает входящие телефонные звонки. Например, корпорация Volvo представил систему «Intelligent Driver Information System» (IDIS), которая непрерывно рассчитывает рабочую нагрузку водителя на основе скорости движения, указателей поворота, угла поворота рулевого колеса, направленности движения (вперед или назад), управления бортовым компьютером. Когда сигнал превышает пороговое значение, например, при подъезде к перекрестку, система автоматически откладывает входящий звонок, выдавая сигнал «занято» (рис. 5) [18].



Рисунок 5 – Оценка нагрузки водителя при помощи камеры

У некоторых производителей система мониторинга водителя функционирует на основе камеры, которая отслеживает уровень внимательности и усталости водителя. Система предупреждает водителя, когда обнаруживает признаки сонливости или отвлечения внимания. В качестве примера можно представить технологию «Pre-crash Safety System» корпорации Toyota Motor Corporation, которая использует камеру, установленную на рулевой колонке, и компьютер обработки изображений для определения ориентации лица водителя и предупреждает о неизбежном столкновении, когда замечает, что он не следит за дорожной обстановкой. Аналогичная система была представлена французской компанией «Valeo» [19].

Другим примером современных технологий являются «умные ключи» (Smart Key System) для молодых водителей. Специальный ключ позволяет родителям программировать специальные режимы управления транспортным средством, в том числе устанавливать ограничение скорости движения, громкости, а также запрет на подключение мобильного телефона к мультимедийной системе. В настоящее время рассматриваемая система активно используется многими автопроизводителями [20].

Корпорация Ford Motor Company еще в 2010 году разработала систему «MyKey», благодаря которой взрослые могут установить ограничение на движение подростка в случае, если им не

был пристегнут ремень безопасности. Кроме того, можно включить режим «не беспокоить», ограничивающий громкость музыки в салоне и блокирующий входящие вызовы или текстовые сообщения с мобильного телефона. В настоящее время в США рассматриваемая система является стандартной системой практически для всех моделей автомобилей корпорации Ford Motor Company [21].

Корпорация Hyundai Motor Company помимо основных функций системы «Blue Link» позволяет родителям отслеживать информацию о времени суток, в которое подросток управляет транспортным средством. Так, если подросток начал управлять транспортным средством после 22 часов, родителям придет уведомление на телефон или электронную почту [22].

Корпорация General Motors, установив в ходе опроса молодых водителей, что только 43,1% учащихся старших классов пользуются ремнями безопасности и 39% пользуются мобильным телефоном во время движения, разработала систему «Teen Driver Technology».

Ее уникальность заключается в том, что автомобиль генерирует специальный отчет о каждой поездке подростка, который позволяет оценить безопасность поездки, фиксируя информацию о максимальной скорости, фактах применения экстренного торможения и срабатывания систем помощи водителю [23].

Для контроля внимания в процессе управления транспортным средством применяются и другие технологии, разрабатываемые не только автопроизводителями. Так, например, центр США по контролю и профилактике заболеваний совместно с инициативной группой родителей штата Мичиган разработал перечень технических средств для контроля за режимом вождения своих детей.

В качестве примера можно выделить систему «DriveCam». Она представляет собой специальную камеру, установленную в салоне транспортного средства, которая распознает и фиксирует все опасные маневры и сложные дорожные ситуации, в которые попал подросток, чтобы впоследствии их проанализировать. По данным исследования Американской компании семейного страхования, установка таких камер в автомобилях водителей-подростков позволила снизить ДТП с тяжкими последствиями практически на 70% [24].

2. Иные системы помощи водителю, помогающие решать основные задачи по управлению транспортным средством. К иным следует отнести системы, рассмотренные ранее в отношении других ключевых факторов риска дорожно-транспортного травматизма.

Следует отметить, что международная рабочая группа по безопасности и подключенной мобильности (далее – рабочая группа по безопасности) в своем исследовании в зависимости от процента снижения количества ДТП с человеческими жертвами подразделяет иные системы помощи водителю на предназначенные для повышения удобства водителя и для повышения безопасности.

Как мы можем заметить, превалирующая доля систем помощи водителю относится именно к комфортабельным, снижающим количество ДТП с человеческими жертвами не более чем на 5%. К безопасным системам относят интеллектуальную адап-

тацию скорости (ISA), систему стабилизации (ESP) и автоматического торможения [25].

Правоприменение

Как отмечает в своем исследовании ВОЗ, установление специального законодательства, регулирующего воздействие на определенный фактор аварийности, остается одной из наиболее эффективных мер повышения безопасности дорожного движения.

Для соблюдения установленных требований уровень правоприменения должен быть достаточно высоким, а информация об ответственности официально опубликована, чтобы действовать как сдерживающий фактор.

Ежегодно число стран, предпринимающих попытки установить законодательство, регулирующее запрет на отвлечение внимания водителей, увеличивается.

Вместе с тем анализ зарубежного опыта свидетельствует о разнообразии подходов к запрету на отвлечение внимания водителей. Указанное характерно и для стран с высоким уровнем дохода, в которых, как правило, сформирована единая политика в отношении других факторов аварийности.

Отсутствие запрета на использование мобильного телефона

В некоторых странах отсутствует запрет на использование мобильных телефонов во время управления транспортным средством. Отчасти это связано с трудностями, связанными с обеспечением в транспортных средствах устройств громкой связи, что делает полный запрет на использование мобильных телефонов нереалистичным.

В качестве примера можно выделить **Швецию**, в которой на основании главы 4 Правил дорожного движения мобильный телефон или другое устройство связи можно использовать во время движения только в том случае, если это не оказывает отрицательного влияния на способность управлять транспортным средством [26].

Таким образом, само по себе использование мобильного телефона не признается нарушением, а ответственность предусмотрена только при наступлении негативных последствий, в том числе связанных с совершением правонарушений в сфере безопасности дорожного движения.

В качестве примера можно привести случай, когда использование телефона во время парковки, послужившее причиной выезда на полосу встречного движения и создания аварийно-опасной обстановки, было признано отвлечением внимания водителя.

Кроме того, в большинстве стран запрет на использование мобильного телефона в процессе управления транспортным средством не распространяется на экстренные ситуации, когда необходимо вызвать службу спасения. Например, в ряде штатов США (Вашингтон, Айова) [27].

Запрет на использование мобильного телефона

В большинстве зарубежных стран (**Бельгия, Болгария, Дания, Финляндия, Франция, Италия, Нидерланды, Швейцария, Испания, Великобритания и др.**) на законодательном уровне предусмотрен запрет на использование мобильных телефонов во время управления транспортным средством [28].

Несмотря на единый подход к установлению запрета на использование мобильного телефона, анализ зарубежного опыта свидетельствует о раз-

розноценности подходов к определению понятия его использования.

Так, в абсолютном большинстве европейских стран разрешено разговаривать по мобильному телефону, если водитель подключен к специальному устройству громкой связи.

В некоторых странах к устройствам громкой связи предусмотрены специальные правила. Например, во **Франции** к устройствам громкой связи относят только специальные системы, которыми оборудованы транспортные средства. На основании Правил дорожного движения водителям запрещено использовать наушники и иные электронные устройства, способные издавать звук, в процессе управления транспортным средством.

В других странах использование мобильного телефона не допускается даже со специальными устройствами громкой связи (**Португалия и Индия**) [29].

Ежегодно становится все более распространенным запрет на совершение в процессе управления транспортным средством любых действий.

В качестве примера можно выделить **Аргентину**, где на основании Закона о дорожном движении запрещено управлять транспортным средством с использованием наушников и систем связи с непрерывным ручным управлением. При этом использованием мобильного телефона признаются любые действия, в том числе отправка текстовых сообщений, просмотр веб-страниц, ведение телефонных звонков [30].

В **США** запрет на отставку сообщений при управлении транспортным средством установлен в 40 из 50 штатов. Однако, несмотря на повсеместный запрет, возникают трудности относительно его соблюдения, поскольку в некоторых штатах (Флорида, Айова, Небраска, Огайо и Южная Дакота), такой запрет закреплен в качестве вторичного закона (Secondary Law), то есть сотрудники полиции не могут привлечь к ответственности в случае, если визуально установленное использование телефона не сопряжено с другими нарушениями [31].

В отдельных странах использованием мобильного телефона признается даже удержание его в руке в процессе вождения. Например, в **Великобритании** на основании Правил дорожного движения запрещено удерживать или использовать мобильный телефон во время управления транспортным средством. Ответственность предусмотрена для обоих случаев, вне зависимости от способа отвлечения внимания [32].

Отдельными странами устанавливается запрет на использование мобильного телефона только на определенных участках автомобильных дорог или даже в тех случаях, когда транспортное средство стоит неподвижно.

Так, в некоторых штатах **США** (Висконсин, Луизиана, Техас, Арканзас и Флорида) использование мобильных телефонов запрещается только вблизи школ или мест производства дорожных работ, что обусловлено необходимостью более пристального внимания к дорожной обстановке [33].

В **Бельгии и Германии** запрет на использование мобильного телефона распространяется также на водителей транспортных средств, в том числе остановившихся на красный сигнал светофора или в связи с затором [34].

Запрет на использование других электронных устройств и действий

В связи с тем, что рынок электронных устройств стремительно растет во всем мире, многие страны расширяют сферу действия законодательства об отвлечении внимания водителей, включая запрет на использование других электронных устройств, которые используются для связи и получения информации.

В **Нидерландах** с 2019 года перечень электронных устройств, которыми запрещено пользоваться при управлении транспортным средством, расширен. Установлен полный запрет на использование смартфонов, ноутбуков, MP3-плееров, камер и смарт-часов [35].

В **Германии** запрет аналогичным образом распространяется на все электронные устройства, включая устройства для чтения электронных книг, диктофоны, очки виртуальной реальности [36].

При этом перечень электронных устройств не является исчерпывающим и служит примерным ориентиром для правоприменителя. В зависимости от конкретной ситуации и степени влияния на способность управлять транспортным средством в судебном порядке представляется возможность признать источником отвлечения внимания водителя практически любое электронное устройство.

Так, отвлечением внимания водителя может признаваться взаимодействие с дисплеем электронного ключа автомобиля, использование сканера посылок с возможностью отправки сообщения в транспортную компанию, а также ноутбука при остановке на запрещающий сигнал светофора.

Заслуживает внимания опыт Канады (Альберта), где помимо запрета на использование электронных устройств, включая осуществление телефонных звонков и отправку текстовых сообщений, водителю запрещается в ручном режиме программировать навигационные устройства и автомобильный радиоприемник, а также читать, писать и наносить макияж [37, 38].

Запрет для отдельных категорий водителей

Помимо общих правил, касающихся запрета на отвлечение внимания всех водителей транспортных средств, зарубежный опыт свидетельствует, что для отдельных категорий водителей могут быть установлены более серьезные требования.

Так, в **Австралии**, **Германии** и некоторых штатах **США** (Алабама, Арканзас, Аризона) установлен запрет на использование телефона, в том числе посредством применения устройств громкой связи, для молодых водителей, находящихся на испытательном сроке [39].

Кроме того, в некоторых штатах **США** (Миннесота, округ Колумбия) такой запрет устанавливается для водителей школьных автобусов и грузовых транспортных средств, перевозящих опасные грузы.

При этом в некоторых странах, напротив, запрет от отвлечения не распространяется на отдельные категории водителей.

Так, в **Италии** и некоторых штатах **США** (Иллинойс) предусмотрено, что ответственности за использование электронных устройств не подлежат водители транспортных средств специальных служб (вооруженные силы, полиция, пожарная и медицинская службы) [40].

Виды и размер наказания

Как правило, в большинстве стран за нарушение, связанное с отвлечением внимания, при отсутствии каких-либоотягчающих обстоятельств водитель подлежит наказанию в виде штрафа, размер которого варьируется от 2 до 26% среднего месячного дохода в государстве.

Говоря о высокой величине штрафа, можно привести в пример **Нидерланды**, где размер штрафа составляет десятую часть среднего месячного дохода в государстве (420€, 10% дохода), **Норвегию**, где штраф составляет пятую часть дохода (10 200kr, 21% дохода), и **Италию**, где его размер может достигать четвертой части (660€, 26% дохода).

Один из минимальных размеров штрафа предусмотрен в **Германии** (100€, 2% дохода) и **Японии** (18 000 ¥, 4% дохода) [41].

Наиболее серьезным наказанием за отвлечение внимания выступает лишение права управления транспортным средством.

В большинстве случаев лишение права управления транспортным средством не применяется в качестве самостоятельно наказания за отвлечение внимания водителя.

Исключение составляют только отдельные категории водителей, в отношении которых наказание в виде лишения права управления транспортным средством может применяться и за единичный факт отвлечения внимания.

Например, в **Великобритании** малоопытные водители сразу могут быть лишены права управления транспортным средством за использование мобильного телефона при вождении в течение двух лет с момента получения права управления.

В других странах лишение права управления транспортным средством может быть только при наличии отягчающих обстоятельств, как правило, связанных с наступлением негативных последствий или систематичностью совершения нарушения.

Например, в **Германии** лишение права управления транспортным средством сроком на 1 месяц предусмотрено в случае, если отвлечение внимания водителя создало угрозу причинения вреда, или при наличии причинно-следственной связи с совершенным ДТП.

В **США** (Иллинойс) лишение права управления транспортным средством за отвлечение внимания применяется только в случае ДТП с тяжкими телесными повреждениями.

В **Италии** лишение права управления транспортным средством на срок от 1 до 3 месяцев предусмотрено только при повторном совершении нарушения в течение двух лет [42].

В более серьезных случаях не исключается применение к водителю наказания, связанного с лишением свободы.

В **Индии** предусмотрена уголовная ответственность за опасное вождение, которое представляет опасность для общества и ставит угрозу жизни или здоровью других людей. Одним из нарушений, за которое водитель может быть лишен свободы сроком на 1 год, наряду с выездом на полосу встречного движения и проездом на запрещающий сигнал светофора, квалифицирующимися как опасное вождение, является использование электронных устройств во время движения.

В **Тринидад и Тобаго** лишение свободы на срок до 3 месяцев может применяться и при однократном совершении нарушения, связанного с использованием электронных устройств. Лишение свободы выступает как альтернативный штрафу вид наказания, для применения которого отсутствуют какие-либо обязательные условия, в том числе связанные с негативными последствиями [43].

В некоторых странах использование мобильного телефона при совершении ДТП со смертельным исходом признаетсяотячающим обстоятельством при решении вопроса о назначении наказания, связанного с лишением свободы.

В качестве примера можно выделить **Великобританию**, где сотрудники полиции для соотнесения входящих/исходящих вызовов лица, виновного в совершении ДТП, со временем совершения ДТП запрашивают детализацию у сотовых операторов [44].

Аналогичный подход используется в **Канаде**, где для доказательства факта использования мобильного телефона в момент ДТП сотрудники полиции имеют право получить ордер на обыск и изъятие мобильного телефона, который в дальнейшем исследуется на предмет признаков использования в определенный промежуток времени [45].

Обстоятельства, имеющие значение для определения наказания

Еще одной из особенностей, характерных для зарубежных стран, является применение дифференцированного подхода в зависимости от количества совершенных нарушений или конкретных действий, связанных с отвлечением внимания.

Ярким примером зависимости вида и размера наказания от количества нарушений, совершенных водителем, является подход, характерный для законодательства **США**, где в большинстве штатов размер штрафа и возможность применения дополнительного наказания напрямую зависит от рецидива совершения правонарушения. В штатах

Нью-Йорк и Северная Дакота за первое нарушение предусмотрен штраф в размере 50\$, за второе нарушение – 250\$.

В **Бразилии** размер штрафа и количество начисляемых баллов зависит от конкретных действий, совершаемых с телефоном в процессе управления транспортным средством. Так, ведение разговора (входящий вызов) признается нарушением средней тяжести с назначением штрафа в размере R\$ 130,16, а набор телефонного номера (исходящий вызов) – серьезным нарушением со штрафом в размере R\$ 293,47.

Средства автоматической фиксации отвлечения внимания водителей

Одними из первых средства автоматической фиксации отвлечения внимания водителей начали применяться в **Австралии** (Новый Южный Уэльс) в 2019 году. В течение первых трех месяцев в целях предупреждения водителей и формирования у них установки на безопасное вождение действовал льготный период, когда водители получали письмо о нарушении, но не привлекались к административной ответственности (рис. 6) [46].

Доказав свою эффективность, с 2024 года такие системы распознавания использования мобильного телефона начали применяться в штате Южная Австралия, где только за 3 месяца тестиро-

вания было выявлено чуть более 71 тыс. нарушений в 6,8 млн проверенных транспортных средствах.



Рисунок 6 – Пример нарушения в Австралии

Все комплексы автоматической фиксации устанавливаются на аварийно-опасных участках дорог и сопровождаются предупреждающими дорожными знаками, на которых содержится информация о дополнительных рисках возникновения ДТП при использовании мобильного телефона.

Аналогичная система применяется в **Нидерландах** начиная с 2020 года. Ее принцип аналогичен и заключается в том, что камера стоит чуть выше плоскости проезжей части, за счет чего фиксирует обстановку в салоне транспортного средства сверху, что не исключает распознавание мобильного телефона, лежащего на коленях водителя. В дополнение к стационарным для сотрудников полиции были закуплены мобильные камеры распознавания использования мобильных телефонов, которые могут быть использованы в других местах, где этого требует дорожная обстановка.

В **Великобритании** применение рассматриваемых систем успешно тестируется сотрудниками полиции начиная с 2022 года.

В **Германии** только за первый час тестирования системы удалось зафиксировать 10 фактов использования водителями мобильных телефонов.

Результаты тестирования рассматриваемой системы в **США** позволили сделать вывод о том, что использование интеллектуальных систем позволит получить достоверную информацию о причинах и условиях использования мобильных телефонов, в том числе в наиболее опасных местах, как одной из наиболее сложных проблем в борьбе с отвлечением внимания.

Отсутствие до настоящего времени практики применения современных комплексов фиксации рассматриваемых правонарушений в других странах отчасти может быть связано с отсутствием уверенности в объективности их показаний.

Вместе с тем зарубежный опыт использования таких систем свидетельствует о наличии дополнительных механизмов, гарантирующих справедливость наказания.

Например, в **Австралии** из всех материалов, вынесенных в отношении водителей, 97,5% фактов до момента назначения наказания дополнительно проверялись сотрудниками полиции.

В Нидерландах такая дополнительная проверка предусмотрена для всех зафиксированных фактов отвлечения внимания. Кроме того, в случае ошибочной фиксации такой факт регистрируется сотрудником и загружается обратно в систему, чтобы в дальнейшем алгоритмы искусственного интеллекта самостоятельно распознавали такие ситуации.

В США в ходе тестирования средств автоматической фиксации были взяты две группы наблюдателей, одна из которых ориентировалась на фотографии, полученные посредством применения камер, а другая – на основании личного опыта визуальной фиксации нарушений в ходе профилактических рейдов. По результатам исследования было признано, что наблюдатели, ориентирующиеся на данные камер, одинаково определяли водителей, использующих мобильные телефоны.

Ответственность работодателя

В США в случае доказанности факта использования водителем школьного автобуса, грузового транспортного средства, в том числе перевозящего опасный груз, электронных устройств, работодатель может быть привлечен к ответственности в виде штрафа до 11 000\$, что, по мнению самих участников рынка оказания услуг, является очень действенным сдерживающим фактором.

Аналогичная политика реализуется в Великобритании, где в случае установления факта, что работодатель принуждает или разрешает использовать электронные устройства в собственных интересах, он может быть привлечен к административной ответственности в виде штрафа в размере до £2000 [47].

Иные особенности ответственности

Одним из таких механизмов является увеличение размера страховой премии водителя, допустившего совершение нарушения, связанного с отвлечением внимания.

В Бразилии увеличение размера страховой премии представляется возможным и при единичном факте совершения нарушения, связанного с отвлечением внимания водителя, в Нидерландах – при систематичности нарушений. В США основания, порядок и размер страховой премии нарушителя устанавливаются каждым штатом самостоятельно. Результаты анализа законодательства штатов свидетельствуют, что увеличение размера страховой премии может также дифференцироваться в зависимости от конкретного действия водителя, связанного с использованием мобильного телефона. Например, отправка текстового сообщения водителем в среднем увеличит размер страховой премии на 24% [48].

Еще одним из видов последствий является возложение на водителя обязанности пройти дополнительное обучение.

Например, в США (Массачусетс) в случае, если водитель более двух раз привлекался к ответственности за использование электронных устройств, организация, допускающая к управлению транспортными средствами, выдает уведомление о необходимости пройти специальное обучение, целью которого является формирование у водителя установки на безопасное вождение. В рамках курса уделяется внимание отвлекающим факторам, их влиянию на водителя, а также возможным рискам при использовании

электронных устройств в процессе вождения. Стоимость курса (30\$) оплачивает водитель.

В штате Орегон водитель, впервые совершивший такое нарушение, в качестве альтернативы штрафу может выбрать прохождение специального платного курса, продолжительность которого составляет не менее 90 минут.

Особенность курса заключается в том, что по его окончании проводится экзамен, в рамках которого проверяют знания водителя относительно основных отвлекающих факторов. В случае, если водитель ответит правильно более чем на 80% вопросов, курс считается завершенным. В противном случае он должен оплатить штраф в размере 1000\$.

Профилактика и образование

Как отмечает в своем исследовании ВОЗ, опыт ряда стран свидетельствует, что даже при должном обеспечении соблюдения законодательства без проведения информационных разъяснительных кампаний правоприменение оказывается неэффективным при борьбе с отвлечением внимания водителей.

Аналогичную позицию можно наблюдать и в одном из исследований Швеции, где отмечается, что борьба с рассматриваемым фактором аварийности во многом может достигаться за счет повышения осведомленности водителей о риске и осуществления специальных просветительских кампаний, минуя административное воздействие. Указанное обусловлено тем, что в отличие от других факторов аварийности, отвлечение внимания посредством использования электронных устройств в нынешних реалиях представляет собой социальную проблему, которая частично является результатом образа жизни людей.

Именно поэтому для борьбы с рассматриваемым фактором особую роль приобретает профилактика и образование, благодаря которым в обществе формируются социальные установки о недопустимости отвлечения внимания в процессе управления транспортным средством.

Результаты анализа зарубежного опыта свидетельствуют, что во множестве стран проводятся информационные разъяснительные кампании, благодаря которым обеспечивается поддержка и осознание проблемы со стороны общества, а также его участие для повышения контроля за соблюдением законодательства и нормативных требований.

Как правило, в рамках таких кампаний создаются специальные видеоролики, которые транслируются на государственных телеканалах и динамической рекламе, проводятся радиоэфир, создаются банеры и специальная реклама.

Например, во Франции проводится кампания «Кто смотрит на дорогу, когда ты смотришь в мобильный телефон во время вождения?».

В рамках кампании транслируются видеоролики, проигрываются радиосообщения, распространяются листовки, демонстрирующие риски отвлечения внимания за рулем (рис 7).

В Испании в рамках кампании «даже 99% вашего внимания за рулем недостаточно» создан видеоролик, на котором изображены люди профессий с повышенным риском (хирург, диспетчер аэропорта, парикмахер), которые при работе используют мобильные телефоны. Закадровый голос говорит, что использование в работе устройств и средств, ко-

которые могут быть орудием убийства, требует 100% концентрации внимания [49].

Однако наиболее распространенной формой отвлечения внимания является использование электронных устройств, которое характерно для молодых водителей, являющихся наиболее уязвимой группой водителей.



Рисунок 7 – Листовка во Франции в рамках кампании по отвлечению внимания

В одном из исследований, посвященных эффективности профилактических кампаний по запрету на использование мобильных телефонов молодыми водителями, отмечается, что специфической особенностью данной группы является невосприимчивость к принуждению. Именно поэтому представляется важным так подойти к влиянию на молодых водителей, чтобы проблема отвлечения внимания была ориентирована на молодежь.

Анализ зарубежного опыта свидетельствует, что наиболее эффективными формами воздействия являются социальные сети, известные кумиры и бренды.

Например, в **Великобритании** на основании того, что 42% нарушений, связанных с отвлечением внимания, приходится на молодых водителей, основной аудиторией профилактической кампании «Друзья-Хранители» (Guardian Mates) являются водители-мужчины в возрасте 17-24 лет. Именно поэтому транслирование видеороликов в рамках кампании происходит в основном через социальные сети, основной аудиторией которых являются водители данной возрастной группы [50].

В **Нидерландах** наиболее популярная культура среди подростков – хип-хоп, где артисты, которых они слушают, являются героями. Именно поэтому опасность отвлечения внимания в процессе дорожного движения была проиллюстрирована в музыкальном треке и клипе одного из самых популярных хип-хоп исполнителей «Snelle».

Европейской комиссией такой подход по профилактике отвлечения внимания в процессе управ-

ления транспортным средством был положительно оценен, и другим странам рекомендовано его использование.

Аналогичный подход был взят за основу информационной кампании «Лучшее еще впереди», проводимой организацией VRT в Бельгии. Для кампании актриса Поммельен Тейс написала трогательную песню «The best is yet to come», для которой был создан музыкальный клип. В клипе показана трагическая история девушки, которую сбивает велосипедист, потому что она отвлеклась на свой мобильный телефон. Она видит моменты, которые могла бы пережить и понимает, что никогда их не испытает.

Ориентир на молодых участников дорожного движения (водителей, пешеходов, пассажиров) через знаменитостей отмечается и в Глобальной кампании безопасности дорожного движения, проводимой ООН совместно с французской организацией JCDecaux, специализирующейся на дорожной рекламе (рис. 8) [51].



Рисунок 8 – Пример листовок по отвлечению внимания в рамках Глобальной кампании по БДД

Под девизом «Make a Safety Statement» кампания объединяет знаменитостей, чтобы призвать участников дорожного движения принять простые и эффективные правила, чтобы оставаться в безопасности на дороге.

Другим механизмом воздействия на нарушителя, отвлекающегося от процесса управления транспортным средством, является установление работодателем, в чьем подчинении находится водитель, запрета на отвлечение внимания при управлении транспортным средством при выполнении служебных обязанностей, а также привлечение последнего к ответственности за нарушение трудового законодательства в случае совершения нарушения.

В настоящее время множество коммерческих предприятий, государственных органов по всему миру реализуют политику по повышению безопас-

ности и гигиены труда, корпоративной ответственности, одним из аспектов которой является борьба с отвлеченным вниманием в процессе управления транспортным средством.

Заслуживает внимания, что в США вопрос установления ответственности за отвлечение внимания водителей государственных органов, как один из видов нарушения трудового законодательства, был поставлен на федеральном уровне.

В указе президента, посвященном вопросам сокращения обмена текстовыми сообщениями и использования электронных устройств во время вождения, подчеркивается, что федеральное правительство должно занимать лидирующую позицию по снижению аварийности по рассматриваемой причине.

Аналогичная политика реализуется в Великобритании, где Министерство транспорта страны и иные заинтересованные организации регулярно разрабатывают рекомендации для работодателей о необходимости реализации политики, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения при осуществлении трудовых обязанностей.

Подводя итог, хотелось бы отметить, что представленные подходы заслуживают внимания и при их более детальном рассмотрении могут быть использованы в отечественной практике предупреждения нарушений, связанных с отвлечением внимания водителей транспортных средств.

Вместе с тем необходимо учитывать, что рассмотренный комплекс мер и решений имеет место только при системном подходе, заложенном в основу второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030) и заключающемся в комплексном воздействии на систему, состоящую из следующих элементов: безопасная дорога, безопасное транспортное средство, безопасный участник дорожного движения и эффективное реагирование после дорожно-транспортного происшествия.

Список источников

1. Road Safety Thematic Report – Driver distraction // URL: <https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files> (дата обращения: 16.08.2024).
2. The second Strategic Highway Research Program (2006-2015) // URL: <https://www.trb.org/StrategicHighwayResearch> (дата обращения: 16.08.2024).
3. Crash risk based on naturalistic driving research data (95% confidence interval) and % driving time spent on the activity // URL: <https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download> (дата обращения: 16.08.2024).
4. International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD) // URL: <https://www.itf-oecd.org/IRTAD> (дата обращения: 16.08.2024).
5. Traffic Safety Facts: in Examination of Driver Distraction as Recorded in NHTSA Databases. Research Note, DOT HS 811 216, September; 2009 // URL: <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/811216.pdf> (дата обращения: 16.08.2024).
6. New Zealand's Road Safety Strategy 2020-2030 // URL: <https://www.transport.govt.nz> (дата обращения: 16.08.2024).
7. Measuring the Information Society Report 2017 – Volume 1 // URL: <https://www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/Documents> (дата обращения: 16.08.2024).
8. Problematic Use of Mobile Phones in Australia... Is It Getting Worse? // URL: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov> (дата обращения: 16.08.2024).

9. Humorous Road Signs to Prevent Distracted Driving // URL: <https://mycalcas.com> (дата обращения: 16.08.2024).
10. NCHRP Project 20-7, Research for the AASHTO Standing Committee on Highways (SCOH) // URL: <https://web.transportation.org/nchrp/20-7> (дата обращения: 16.08.2024).
11. Richtlijn bewegwijzering – Signage Guidelines. Information and Technology Centre for Transport and Infrastructure, Ede, Netherlands, 2005 // URL: <https://www.crow.nl/nl/Publicaties/publicatiedetail.aspx?code=222> (дата обращения: 16.08.2024).
12. Assessing Distraction of Vehicle drivers in Europe from Roadside Technology-based Signage // URL: <https://www.cedr-adverts.eu> (дата обращения: 16.08.2024).
13. Transport Corridor Outdoor Advertising and Signage Guidelines: Assessing Development Applications Under SEPP 64. Department of Planning, Sydney, New South Wales, Australia, July 2007 // URL: www.planning.nsw.gov.au (дата обращения: 16.08.2024).
14. An examination of billboard impacts on crashes on a suburban highway: Comparing three periods – Billboards present, removed, and restored // URL: <https://www.researchgate.net/publication/335150460> (дата обращения: 16.08.2024).
15. Advertising Standards Authority. London, England, 2009 // URL: <http://asa.org.uk> (дата обращения: 16.08.2024).
16. Road Transport (Safety and Traffic Management) Regulation 1999. Sydney, New South Wales, Australia // URL: www.austlii.edu.au (дата обращения: 16.08.2024).
17. Spatial Planning Advice Note: SP03/10 // URL: <https://www.londonforum.org.uk> (дата обращения: 16.08.2024).
18. IDIS – Intelligent Driver Information System // URL: <https://www.media.volvocars.com/global/en-gb/media/photos/7997> (дата обращения: 16.08.2024).
19. Toyota Enhances Pre-crash Safety System With Driver-monitoring Function // URL: <https://global.toyota/en/detail> (дата обращения: 16.08.2024).
20. Mobile phone use: a growing problem of driver distraction. Geneva, Switzerland, World Health Organization, 2011 // URL: <http://www.who.int> (дата обращения: 16.08.2024).
21. MyKey Basics // URL: <https://www.ford.com/support/how-tos/keys-and-locks/mykey/mykey> (дата обращения: 16.08.2024).
22. Hyundai's Blue Link telematics system // URL: <https://www.hyundaiusa.com> (дата обращения: 16.08.2024).
23. Teen driver technology // URL: <https://www.chevrolet.com/teen-driver-technology> (дата обращения: 16.08.2024).
24. Putting Teens on Camera // URL: <https://www.edmunds.com> (дата обращения: 16.08.2024).
25. Advanced driver assistance systems // URL: <https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system> (дата обращения: 16.08.2024).
26. 4 ch. 10e § SFS 1998:1276 Trafikförordning // URL: <https://www.notisum.se> (дата обращения: 16.08.2024).
27. Texting and cell phone penalties by state // URL: <https://www.carinsurance.com/Articles/cellphone-laws-and-penalties-by-state> (дата обращения: 16.08.2024).
28. Fines abroad: This is where your smartphone becomes a cost trap // URL: <https://www.alao.ch/en/blogs/travel-fines> (дата обращения: 16.08.2024).
29. Multa ou telemóvel? Conheça as regras e previna-se // URL: <https://controlauto.pt/seguranca-rodoviaria/seguranca> (дата обращения: 16.08.2024).
30. Te pueden hacer una multa si estás usando el celular en un semáforo? // URL: <https://tn.com.ar/autos/novedades> (дата обращения: 16.08.2024).
31. Distracted Driving Laws by State // URL: <https://www.ghsa.org/state-laws/issues/distracted%20driving> (дата обращения: 16.08.2024).

32. Using a phone, sat nav or other device when driving // URL: <https://www.schoolbusfleet.com/10045536> (дата обращения: 16.08.2024).
33. States With Other Cell Phone or Handheld Device Restrictions // URL: <https://www.morrisbart.com/faqs> (дата обращения: 16.08.2024).
34. Vóór 3 maart 2022 las je in artikel 8.4 van de wegcode het volgende: // URL: <https://www.touring.be/nl> (дата обращения: 16.08.2024).
35. Smartphonegebruik in het verkeer vanaf 2019 verboden // URL: <https://www.alpina.nl/blog> (дата обращения: 16.08.2024).
36. Handy am Steuer: Regeln und Bußgelder 2024 // URL: <https://www.adac.de/verkehr> (дата обращения: 16.08.2024).
37. Distracted Driving // URL: <https://www.edmontonpolice.ca> (дата обращения: 16.08.2024).
38. Alberta passes distracted driving law // URL: <https://www.cbc.ca> (дата обращения: 16.08.2024).
39. Learner, P1 and P2 drivers and motorcyclists (NSW) // URL: <https://www.mynrma.com.au> (дата обращения: 16.08.2024).
40. Articolo 138 CdS Veicoli e conducenti delle Forze armate // URL: <https://www.circolazione-stradale.it> (дата обращения: 16.08.2024).
41. Boete voor 'handheld' bellen // URL: <https://www.komveiligthuis.nl> (дата обращения: 16.08.2024).
42. Articolo 173 CdS Veicoli e conducenti delle Forze armate // URL: <https://www.circolazione-stradale.it> (дата обращения: 16.08.2024).
43. Using a cell phone while driving is illegal // URL: <https://www.guardian.co.tt> (дата обращения: 16.08.2024).
44. Driving for Work: Mobile Phones // URL: <https://www.rospa.com>.
45. Proving an allegation of distraction // URL: <https://www.lowestrates.ca> (дата обращения: 16.08.2024).
46. «World first» cell phone detection cameras rolled out in Australia // URL: <https://edition.cnn.com> (дата обращения: 16.08.2024).
47. Commercial truck and bus companies that allow their drivers to use hand-held cell phones while driving will face a maximum penalty of \$11,000. // URL: <https://www.schoolbusfleet.com> (дата обращения: 16.08.2024).
48. Celular no trânsito: quais os riscos e o que diz a lei? // URL: <https://www.cobli.co/blog/celular-no-transito> (дата обращения: 16.08.2024).
49. Au volant, quand vous regardez votre smartphone, qui regarde la route? // URL: <https://www.indre-et-loire.gouv.fr> (дата обращения: 16.08.2024).
50. Guardian Mates: THINK! 2022 Mobiles Campaign // URL: <https://www.think.gov.uk> (дата обращения: 16.08.2024).
51. The United Nations and JCDcaux launch Global Road Safety campaign to address the first cause of mortality for young people aged 5-29 // URL: <https://unece.org/media/press/383014> (дата обращения: 16.08.2024).

References

1. Road Safety Thematic Report – Driver distraction // URL: <https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files> (date of access: 16.08.2024).
2. The second Strategic Highway Research Program (2006-2015) // URL: <https://www.trb.org/StrategicHighwayResearch> (date of access: 16.08.2024).
3. Crash risk based on naturalistic driving research data (95% confidence interval) and % driving time spent on the activity // URL: <https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download> (date of access: 16.08.2024).
4. International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD) // URL: <https://www.itf-oecd.org/IRTAD> (date of access: 16.08.2024).

5. Traffic Safety Facts: in Examination of Driver Distraction as Recorded in NHTSA Databases. Research Note, DOT HS 811 216, September; 2009 // URL: <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/811216.pdf> (date of access: 16.08.2024).
6. New Zealand's Road Safety Strategy 2020-2030 // URL: <https://www.transport.govt.nz> (date of access: 16.08.2024).
7. Measuring the Information Society Report 2017 – Volume 1 // URL: <https://www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/Documents> (date of access: 16.08.2024).
8. Problematic Use of Mobile Phones in Australia... Is It Getting Worse? // URL: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov> (date of access: 16.08.2024).
9. Humorous Road Signs to Prevent Distracted Driving // URL: <https://mycalcas.com> (date of access: 16.08.2024).
10. NCHRP Project 20-7, Research for the AASHTO Standing Committee on Highways (SCOH) // URL: <https://web.transportation.org/nchrp/20-7> (date of access: 16.08.2024).
11. Richtlijn bewegwijzering – Signage Guidelines. Information and Technology Centre for Transport and Infrastructure, Ede, Netherlands, 2005 // URL: <https://www.crow.nl/nl/Publicaties/publicatiedetail.aspx?code=222> (date of access: 16.08.2024).
12. Assessing Distraction of Vehicle drivers in Europe from Roadside Technology-based Signage // URL: <https://www.cedr-adverts.eu> (date of access: 16.08.2024).
13. Transport Corridor Outdoor Advertising and Signage Guidelines: Assessing Development Applications Under SEPP 64. Department of Planning, Sydney, New South Wales, Australia, July 2007 // URL: www.planning.nsw.gov.au (date of access: 16.08.2024).
14. An examination of billboard impacts on crashes on a suburban highway: Comparing three periods – Billboards present, removed, and restored // URL: <https://www.researchgate.net/publication/335150460> (date of access: 16.08.2024).
15. Advertising Standards Authority. London, England, 2009 // URL: <http://asa.org.uk> (date of access: 16.08.2024).
16. Road Transport (Safety and Traffic Management) Regulation 1999. Sydney, New South Wales, Australia // URL: www.austlii.edu.au (date of access: 16.08.2024).
17. Spatial Planning Advice Note: SP 03/10 // URL: <https://www.londonforum.org.uk> (date of access: 16.08.2024).
18. IDIS – Intelligent Driver Information System // URL: <https://www.media.volvocars.com/global/en-gb/media-photos/7997> (date of access: 16.08.2024).
19. Toyota Enhances Pre-crash Safety System With Driver-monitoring Function // URL: <https://global.toyota/en/detail> (date of access: 16.08.2024).
20. Mobile phone use: a growing problem of driver distraction. Geneva, Switzerland, World Health Organization, 2011 // URL: <http://www.who.int> (date of access: 16.08.2024).
21. MyKey Basics // URL: <https://www.ford.com/support/how-tos/keys-and-locks/mykey/mykey> (date of access: 16.08.2024).
22. Hyundai's Blue Link telematics system // URL: <https://www.hyundaiusa.com> (date of access: 16.08.2024).
23. Teen driver technology // URL: <https://www.chevrolet.com/teen-driver-technology> (date of access: 16.08.2024).
24. Putting Teens on Camera // URL: <https://www.edmunds.com> (date of access: 16.08.2024).
25. Advanced driver assistance systems // URL: <https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system> (date of access: 16.08.2024).
26. 4 ch. 10e § SFS 1998:1276 Trafikförordning // URL: <https://www.notisum.se> (date of access: 16.08.2024).

27. Texting and cell phone penalties by state // URL: <https://www.carinsurance.com/Articles/cellphone-laws-and-penalties-by-state> (date of access: 16.08.2024).
28. Fines abroad: This is where your smartphone becomes a cost trap // URL: <https://www.alao.ch/en/blogs/travel-fines> (date of access: 16.08.2024).
29. Multa ou telemóvel? Conheça as regras e previna-se // URL: <https://controlauto.pt/seguranca-rodoviaria/seguranca> (date of access: 16.08.2024).
30. Te pueden hacer una multa si estás usando el celular en un semáforo? // URL: <https://tn.com.ar/autos/novedades> (date of access: 16.08.2024).
31. Distracted Driving Laws by State // URL: <https://www.ghsa.org/state-laws/issues/distracted%20driving> (date of access: 16.08.2024).
32. Using a phone, sat nav or other device when driving // URL: <https://www.schoolbusfleet.com/10045536> (date of access: 16.08.2024).
33. States With Other Cell Phone or Handheld Device Restrictions // URL: <https://www.morrisbart.com/faqs> (дата обращения: 16.08.2024).
34. Vóór 3 maart 2022 las je in artikel 8.4 van de wegcode het volgende: // URL: <https://www.touring.be/nl> (date of access: 16.08.2024).
35. Smartphonegebruik in het verkeer vanaf 2019 verboden // URL: <https://www.alpina.nl/blog> (date of access: 16.08.2024).
36. Handy am Steuer: Regeln und Bußgelder 2024 // URL: <https://www.adac.de/verkehr> (date of access: 16.08.2024).
37. Distracted Driving // URL: <https://www.edmontonpolice.ca> (date of access: 16.08.2024).
38. Alberta passes distracted driving law // URL: <https://www.cbc.ca> (date of access: 16.08.2024).
39. Learner, P1 and P2 drivers and motorcyclists (NSW) // URL: <https://www.mynrma.com.au> (date of access: 16.08.2024).
40. Articolo 138 CdS Veicoli e conducenti delle Forze armate // URL: <https://www.circolazione-stradale.it> (date of access: 16.08.2024).
41. Boete voor ‘handheld’ bellen // URL: <https://www.komveiligthuis.nl> (date of access: 16.08.2024).
42. Articolo 173 CdS Veicoli e conducenti delle Forze armate // URL: <https://www.circolazione-stradale.it> (date of access: 16.08.2024).
43. Using a cell phone while driving is illegal // <https://www.guardian.co.tt> (date of access: 16.08.2024).
44. Driving for Work: Mobile Phones // URL: <https://www.rosipa.com>.
45. Proving an allegation of distraction // URL: <https://www.lowestrates.ca> (date of access: 16.08.2024).
46. «World first» cell phone detection cameras rolled out in Australia // URL: <https://edition.cnn.com> (date of access: 16.08.2024).
47. Commercial truck and bus companies that allow their drivers to use hand-held cell phones while driving will face a maximum penalty of \$11,000. // URL: <https://www.schoolbusfleet.com> (date of access: 16.08.2024).
48. Celular no trânsito: quais os riscos e o que diz a lei? // URL: <https://www.cobli.co/blog/celular-no-transito> (date of access: 16.08.2024).
49. Au volant, quand vous regardez votre smartphone, qui regarde la route? // URL: <https://www.indre-et-loire.gouv.fr> (date of access: 16.08.2024).
50. Guardian Mates: THINK! 2022 Mobiles Campaign // URL: <https://www.think.gov.uk> (date of access: 16.08.2024).
51. The United Nations and JCDcaux launch Global Road Safety campaign to address the first cause of mortality for young people aged 5-29 // URL: <https://unece.org/media/press/383014> (date of access: 16.08.2024).

Информация об авторе

П.С. Коблов – старший научный сотрудник отделения анализа аварийности отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения Научного центра БДД МВД России

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

Information about the author

P.S. Koblov – Senior Researcher at the Accident Analysis Department of the Department for the Study of Problems of Regulatory Legal and Analytical Support of the Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

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

Статья поступила в редакцию 04.09.2024; одобрена после рецензирования 11.09.2024; принята к публикации 18.09.2024.
The article was submitted 04.09.2024; approved after reviewing 11.09.2024; accepted for publication 18.09.2024.