



МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ЖУРНАЛ
№2
2025 (37)
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 ка-
федры уголовного права, уголовного процесса и кри-
миналистики Московского государственного универ-
ситета международных отношений МИД России
(МГИМО)

V.F. Vasyukov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Professor
of the Department of Criminal Law, Criminal Procedure
and Criminalistics at the Moscow State University of
International Relations of the Ministry of Foreign Affairs
of the Russian Federation (MGIMO)

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

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

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

главный государственный инспектор безопасности
дорожного движения Российской Федерации

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

Chief State Inspector of Road Safety of the Russian Federation

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

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

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

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. Марцога**
Компьютерная верстка: **Е.В. Марцога**

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

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, *ncbdd.mvd.rf*.

Журнал индексируется в РИНЦ.

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

Номер подписан в печать 28.06.2025.
Номер вышел в свет 30.06.2025.

План-график выпуска научных изданий
ФКУ «НЦ БДД МВД России» на 2025 г., поз. 10.

Бесплатно

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 2025 № 2(37)

Содержание

УПРАВЛЕНИЕ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Проказин Д.Л. Интеллектуальные транспортные системы (ITS):
исследование возможностей применения ITS для управления потоками,
мониторинга дорожной ситуации и повышения
безопасности дорожного движения.....6

Прохорова А.М., Гордеева А.Д. Профилактика детского
дорожно-транспортного травматизма как элемент государственной
политики Российской Федерации в области безопасности
дорожного движения.....11

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Митрошин Д.В., Сторожев С.А. Унификация классификации
транспортных средств как основа совершенствования правового
регулирувания в области дорожного движения.....15

КОНТРОЛЬНО-НАДЗОРНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Смирнов И.А. Некоторые перспективы использования
системы распознавания лица для пресечения
административных правонарушений.....25

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

Майоров В.И. Современное развитие учения И.И. Веремеенко
о воспитательной цели административного наказания за нарушения
в области дорожного движения31

Зырянов С.М., Калмыкова А.В. В поисках критериев
обоснованности размеров административных наказаний.....37

Якимов А.Ю. Субъекты административной ответственности,
установленной за несоблюдение перевозчиками требований
об обязательном страховании своей гражданской ответственности
и иные нарушения при перевозке пассажиров автомобильным
транспортом.....44

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

Баранчикова М.В. Квалификация «опасного вождения»:
от нарушений правил дорожного движения до преступлений,
совершаемых из хулиганских побуждений.....52

Титеев М.С. Особенности предмета преступления, предусмотренного
статьей 326 Уголовного кодекса Российской Федерации.....56

РЕЦЕНЗИИ

Порташников О.М. Рецензия на каталог А.Д. Гордеевой, А.А. Гусевой
«Профили безопасности дорожного движения некоторых государств –
участников Содружества Независимых Государств».....60

Карагодин В.Н. Рецензия на монографию Заслуженного юриста
Российской Федерации доктора юридических наук, профессора
Л.М. Володиной «Возбуждение производства по уголовным делам:
правовое регулирование, теория, практика».....62

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: **E.V. Martsoga**

Editorial address: ul. Poklonnaya, d. 17,
Moscow, Russia, 121293
E-mail: ncbdd@bk.ru
www: http://ncbdd.mvd.pf

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

The publications are available in open access at
elibrary.ru, cyberleninka.ru, ncdd.mvd.pf.

The journal is indexed in Russian Science Citation
Index.

The format is 60x84/8. Digital printing.

Printers sheet – 8.

Conventional printed sheet – 8.

Passed for printing 28.06.2025.

Published 30.06.2025.

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 2025, pos. 10.

Free

ROAD SAFETY 2025. № 2(37)

Contents

MANAGEMENT OF ROAD SAFETY

Prokazin D.L. Intelligent transport systems (ITS):
exploring ITS application possibilities for flow management, monitoring
traffic conditions and improvements road safety.....6

Prokhorova A.M., Gordeeva A.D. Prevention of child road traffic injuries
as an element of the state policy of the Russian Federation
in the field of road safety.....11

LEGAL REGULATION OF ROAD TRAFFIC

Mitroshin D.V., Storozhev S.A. Unification of the classification
of vehicles as a basis for improving legal regulation
in the field of road traffic.....15

CONTROL AND SUPERVISION ACTIVITIES OF ROAD TRAFFIC

Smirnov I.A. Some prospects for using a face recognition system
in preventing administrative offenses.....25

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

Mayorov V.I. Modern development of the teaching
of I.I. Veremeyenko on the educational goal of administrative punishment
for violations in the field of road traffic.....31

Zyryanov S.M., Kalmykova A.V. In search of criteria for the validity
of administrative penalties.....37

Yakimov A.Yu. Subjects of administrative liability established
for carriers' failure to comply with the requirements for mandatory
insurance of their civil liability and other violations
during passenger transportation by road.....44

CRIMINAL LIABILITY AND PROCEEDINGS IN CRIMINAL CASES INVOLVING ROAD TRAFFIC

Baranchikova M.V. Confiscation qualification of «dangerous driving»:
from traffic violations to crimes committed out of hooligan motives.....52

Titeev M.S. Features of the subject of the crime provided
for in Article 326 of the Criminal Code of the Russian Federation.....56

REVIEW

Portashnikov O.M. Review of the catalog by A.D. Gordeeva, A.A. Guseva
«Road safety profiles of some member states of the Commonwealth
of Independent States»60

Karagodin V.N. Review of the monograph by Honored Lawyer
of the Russian Federation Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor
L.M. Volodina «Initiating criminal proceedings: legal regulation,
theory, practice».....62

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ (ITS): ИССЛЕДОВАНИЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ПРИМЕНЕНИЯ ITS ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ ПОТОКАМИ, МОНИТОРИНГА ДОРОЖНОЙ СИТУАЦИИ И ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**Дмитрий Леонидович Проказин**Орловский юридический институт МВД России им. В.В. Лукьянова
dprokazin@mvd.ru

Аннотация. В статье рассматриваются интеллектуальные транспортные системы (ITS) как эффективный инструмент для управления транспортными потоками и мониторинга дорожной ситуации. Анализируются возможности применения ITS для повышения безопасности дорожного движения, включая использование современных технологий в реальном времени. Исследование подчеркивает важность интеграции ITS в существующие системы управления дорожным движением для достижения устойчивого развития городской инфраструктуры.

Ключевые слова: интеллектуальные транспортные системы, дорожная ситуация, мониторинг, современные технологии, инновационные разработки

Для цитирования: Проказин Д.Л. Интеллектуальные транспортные системы (ITS): исследование возможностей применения ITS для управления потоками, мониторинга дорожной ситуации и повышения безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2025. № 2. С. 6–10.

Original article

INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS (ITS): EXPLORING ITS APPLICATION POSSIBILITIES FOR FLOW MANAGEMENT, MONITORING TRAFFIC CONDITIONS AND IMPROVEMENTS ROAD SAFETY**Dmitry L. Prokazin**Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov
dprokazin@mvd.ru

Abstract. The article discusses intelligent transport systems (ITS) as an effective tool for managing traffic flows and monitoring the traffic situation. The possibilities of using ITS to improve road safety, including the use of modern technologies in real time, are analyzed. The study highlights the importance of integrating ITS into existing traffic management systems to achieve sustainable urban infrastructure development.

Keywords: intelligent transport systems, traffic situation, monitoring, modern technologies, innovative developments

For citation: Prokazin D.L. Intelligent transport systems (ITS): exploring ITS application possibilities for flow management, monitoring traffic conditions and improvements road safety // Road Safety. 2025. № 2. P. 6–10.

Актуальность и значимость темы исследования обусловлена активным развитием транспортной инфраструктуры и области дорожного движения в Российской Федерации.

В настоящее время осуществляется работа по улучшению данной сферы путем внедрения инновационных технологий, способствующих безопасности, эффективности и устойчивому развитию транспортных систем.

Основная цель заключается в обеспечении безопасности участников и повышении эффективности использования транспорта людьми. Наибольшее значение для достижения данной цели имеет эффективное правовое регулирование, осуществляемое с помощью принятых Правил дорожного движения, а также системы норм, определяющих права и обязанности дорожных служб (например, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, государственная система стандартизации ГОСТ и др.).

Кроме того, активное внедрение инновационных технологий сказывается не только на развитии транспортной инфраструктуры, но и на борьбе с аварийностью в целом, поскольку аварии на автомобильных дорогах приводят к огромному материальному и моральному ущербу, причиняемому как отдельным гражданам, так и обществу в целом.

В этой связи ключевое значение имеет ряд факторов, в частности увеличение количества транспортных средств (далее – ТС) на дорогах приводит к возрастанию вероятности дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП).

Исследования помогают выявить основные причины аварийности и разработать меры по их снижению. Многие дороги и транспортные узлы требуют модернизации и улучшения.

Исследования в этой области помогают определить места с повышенным риском ДТП и оптимизировать дорожную инфраструктуру. Внедрение современных технологий, таких как системы автоматического управления, интеллектуальные транспортные системы и электромобили, открывает новые возможности для повышения безопасности на дорогах.

Как отмечает Д.Р. Ганичев, транспортная отрасль Российской Федерации является одной из основных, так как она связывает другие отрасли и способствует перемещению граждан по территории России, а также за ее пределами.

С помощью транспортной инфраструктуры создаются транспортные сети между всеми регионами Российской Федерации, а также осуществляется перевозка пассажиров внутри регионов Российской Федерации и между ними.

Значимость транспортной отрасли всегда подчеркивается на самом высоком уровне, в том числе в выступлениях Президента России и документах Федерального собрания [1].

При этом транспортная система не только обеспечивает качественное и быстрое перемещение людей и грузов, но и способствует обеспечению безопасности страны, возможности стремительно реагировать на угрозы, возникающие на границе, а также создает предпосылки для развития экономики страны.

В этом контексте мы можем сделать вывод о необходимости развития транспортной инфраструктуры в нашей стране.

Для улучшения качества предоставляемых транспортных услуг постоянно внедряются в практическую составляющую различные информационные технологии, которые позволяют обеспечить комфорт, быстроту и эффективность передвижения. Особое значение имеет внедрение в транспортную инфраструктуру интеллектуальных транспортных систем.

С.А. Парманкулов определяет интеллектуальную транспортную систему как интеграцию системы связи и информационных технологий, предназначенную в первую очередь для повышения безопасности и эффективности транспортной сети [2].

Интеллектуальные транспортные системы представляют собой также интеллектуальную систему управления, использующую инновационные разработки в моделировании транспортных систем и регулировании транспортных потоков, интегрирующую современные информационные и телематические технологии и предназначенную для автоматизированного поиска и принятия к реализации максимально эффективных сценариев управления транспортно-дорожным комплексом региона, конкретным транспортным средством или группой транспортных средств с целью обеспечения заданной мобильности населения, максимизации показателей использования дорожной сети, повышения безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для водителей и пользователей транспорта [3].

Интеллектуальные транспортные системы (далее – ITS) представляют собой интегрированные решения, использующие современные технологии для улучшения управления транспортными потоками и мониторинга дорожной ситуации.

Одной из главных задач ITS является снижение числа ДТП. Системы могут предупреждать водителей о потенциальных опасностях, авариях или неблагоприятных погодных условиях.

ITS помогают управлять движением на дорогах, минимизируя заторы и обеспечивая более равномерное распределение транспортных средств. Это достигается за счет использования данных о текущем состоянии дорожного движения и адаптивного управления светофорами.

Использование ITS позволяет водителям получать информацию о наиболее быстрых маршрутах, что способствует сокращению времени в пути и повышению общей эффективности транспортной системы.

Оптимизация транспортных потоков и уменьшение заторов способствуют снижению выбросов вредных веществ и потребления топлива, что положительно сказывается на экологии.

Структура ITS представляет собой довольно сложный комплекс, поскольку включает в себя огром-

ное количество элементов, способствующих достижению поставленных целей.

Все элементы структуры подразделяются на три группы в зависимости от функциональных возможностей: сбор данных, хранение и обработка данных, сервисы и управление.

Исходя из этого, интеллектуальные транспортные системы представляют собой комплексные решения, объединяющие различные информационные технологии, телекоммуникации и транспортную инфраструктуру для повышения эффективности, безопасности и устойчивости транспортных сетей.

Ключевым аспектом является оптимизация управления транспортными потоками, внедрения мониторинга дорожной ситуации и повышения безопасности дорожного движения.

Актуальность исследования данного вопроса подтверждает активное внедрение современных технологий. К 2023 году к программе внедрения интеллектуальных транспортных систем на дорогах подключился уже 51 регион.

Наиболее востребованные технологии на дорогах сейчас – это видеодетекторы, которые составляют 50% всего оборудования для корректировки условий дорожного трафика.

Видеодетекторы используются для сбора информации о заторах и интенсивности передвижения личного транспорта. Вторые по популярности – датчики с контроллерами, которые управляют работой светофоров. Их доля в регионах России составляет примерно 30% [4].

Оптимизация управления транспортными потоками является ключевым фактором повышения эффективности городской инфраструктуры, снижения негативного воздействия на окружающую среду.

Внедрение соответствующих ITS позволяет в режиме реального времени анализировать данные о трафике, адаптировать сигналы светофоров и маршруты общественного транспорта.

Такая система способствует уменьшению заторов на дороге и сокращению времени в пути, уменьшению количества и продолжительности пробок на дороге, а также профилактирует ДТП.

Автоматизированная система управления дорожным движением представляет собой комплекс технических, программных и организационных мер, обеспечивающих сбор и обработку информации о параметрах транспортных потоков и на основе этого оптимизирующих управление движением [5].

Автоматизированные системы управления дорожным движением предлагают множество преимуществ, которые способствуют улучшению транспортной инфраструктуры и повышению безопасности на дорогах.

Вот основные из них: увеличение пропускной способности, снижение времени в пути, повышение безопасности, оптимизация маршрутов, снижение выбросов и потребления топлива, сбор и анализ данных, интеграция с другими системами, адаптивное управление.

Работа данной системы основывается на первоначальном получении сведений о транспортных потоках, которые затем применяются в автоматизированных системах для регулирования дорожного движения. Видеоматериалы о дорожной обстановке фиксируются с помощью камер, установленных на дороге, и отправляются на серверы.

Программное обеспечение анализирует полученные данные и определяет ключевые характеристики потока, а именно: среднюю скорость, объем потока, плотность потока, занятость полосы, длину ТС, длину очереди перед перекрестком, также обнаруживается ситуация «проезд по встречной полосе».

Такая система подразумевает автоматическое управление светофорами с помощью информации, полученной с видеокамер, установленных на дороге. Управление светофорами осуществляется также с помощью интеллектуальных дорожных контроллеров.

Кроме того, с помощью установленных видеокамер может отображаться скорость транспортных потоков, наличие пробок на дороге, ДТП или опасное поведение ТС.

Такие сведения будут полезны для граждан, планирующих поездку, а также для спецслужб, обеспечивающих безопасность на дорогах.

На большей части дорожного полотна установлены системы автоматического распознавания номерных знаков и осуществляется видеоаналитика, которые играют важную роль в мониторинге транспортных потоков и выявлении нарушений правил дорожного движения (далее – ПДД). Данные технологии обеспечивают сбор данных для их анализа и оптимизации транспортной сети.

Мониторинг представляет собой использование современных технологий, например, сочетание камер видеонаблюдения с применением искусственного интеллекта.

Такие камеры обладают высоким разрешением, датчиками транспортного потока и возможностями метеорологического анализа. Основная цель мониторинга заключается в сборе данных о состоянии дороги, интенсивности движения и погодных условиях.

Анализ полученных сведений позволяет оперативно выявлять проблемные участки и прогнозировать на них ДТП или заторы. Поэтому когда водители используют навигационные системы, то получают актуальные сведения о ситуации на дороге, что позволяет при необходимости скорректировать свой маршрут.

Кроме того, внедрение системы мониторинга позволяет фиксировать нарушения ПДД, включая превышение скорости, проезд на красный сигнал светофора и многое другое. Такое обстоятельство позволяет повысить дисциплину водителя и снизить количество ДТП на дорогах, а значит, увеличить безопасность дорожного движения.

Интеллектуальные транспортные системы сегодня активно внедряются в современную транспортную сеть в России.

В числе лидеров выделяются Тюменская, Красноярская, Рязанская, Белгородская, Сочинская, Тульская, Пермская, Казанская агломерации. Впервые с 2025 года «умные» технологии стали внедрять в Смоленской и Курганской областях, Республике Северная Осетия – Алания, Приморском крае и других субъектах.

Помимо внедрения уже существующих технологий, ведется активная научно-исследовательская работа, направленная на разработку нового отечественного оборудования и софта, доработку существующих технологий, подготовку квалифицированных кадров.

Основная цель таких разработок заключается в обеспечении максимально эффективного функционирования дорожно-транспортного комплекса, повышении качества и безопасности транспортных услуг.

Согласно Указу Президента Российской Федерации от 18 июня 2024 года № 529 «Об утверждении приоритетных направлений научно-технического развития и перечня важнейших наукоемких технологий» исследования в области интеллектуальной транспортной системы определены как приоритетные направления научно-технологического развития [6]. Поэтому необходимо проанализировать, насколько такие технологии влияют на качество и эффективность дорожной среды в России.

На сегодняшний день интеллектуальная транспортная система в России представлена автоматизированными системами управления дорожным движением, системами мониторинга и контроля транспортных потоков, интеллектуальными системами парковки, системами информирования водителей и пассажиров, а также комплексом видеокамер и др.

Российский опыт построения интеллектуальных транспортных систем характеризуется внедрением следующих проектов: государственная компания «Автодор» обладает современным опытом реализации проектов в области ИТС на автомобильных дорогах М-1 «Беларусь», М-3 «Украина», М-4 «Дон», М-11 «Москва – Санкт-Петербург».

Ведутся активные проектно-исследовательские работы по созданию подсистем ИТС на ЦКАД (Центральная кольцевая автомобильная дорога, Москва), реализуются крупные федеральные проекты.

Практическая значимость ITS заключается в повышении пропускной способности дорог, снижении времени в пути, уменьшении аварийности и улучшении экологической обстановки в городах.

Внедрение системы является важнейшим шагом на пути к созданию современной и устойчивой транспортной системы Российской Федерации. Поэтому можно выделить следующие положительные стороны внедрения интеллектуальной транспортной системы:

- 1) сокращение транспортных заторов и оптимизация трафика посредством автоматизированного управления светофорами и информирования водителей о дорожной обстановке;
- 2) повышение безопасности дорожного движения за счет систем автоматического контроля скорости, соблюдения ПДД и предотвращения ДТП;
- 3) снижение негативного воздействия на окружающую среду благодаря оптимизации маршрутов и уменьшению выбросов вредных веществ. Так, практика внедрения автоматизированных систем управления дорожным движением показывает снижение вредных выбросов в атмосферу на 7–10% [7];
- 4) снижение затрат на топливо;
- 5) информирование о транспортных услугах местности, дорожной ситуации участников дорожного движения и др.

Однако многими специалистами в области разработки ITS отмечается, что разработка и внедрение конкретных подсистем весьма отстает от эффективности на Западе, что обусловлено специфическими особенностями менталитета российского участника дорожного движения.

Несмотря на достаточное количество достоинств такой системы, важно отметить, что существуют некоторые недостатки, которые связаны с ее обеспечением, внедрением и результатами функционирования на практике.

Например, на этапе проектирования и разработки возникает достаточное количество вопросов, связанных с нормативно-правовым регулированием. Данная проблема связана с отсутствием единой и достаточной нормативно-технической базы для создания ITS.

Многие существующие нормы не регламентируют основные функции и физическую архитектуру инструментальных подсистем, что оставляет возможность для недобросовестной трактовки необходимого и достаточного состава инструментальных подсистем и количества элементов в их составе.

В качестве решения представленной проблемы может выступить разработка Перспективной программы стандартизации в сфере ITS, которая будет направлена на ускорение развития нормативно-технической базы Российской Федерации в данной области и гармонизацию ее с международными стандартами.

Хотим отметить, что существует проблема, связанная с внедрением таких технологий, поскольку не определены полномочия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, связанные с проведением организационно-планировочных и иных инженерных мероприятий.

Это можно решить только путем изменения действующих законов в области организации дорожного движения. На сегодняшний момент получается, что решаются лишь вопросы безопасности дорожного движения, но вопросы повышения транспортной мобильности в городах остаются без изменений, что не обеспечивает более эффективную организацию городского дорожного движения [8].

Не менее важной проблемой является отсутствие квалифицированных специалистов в данной области, что значительно сдерживает развитие и внедрение инновационных технологий в транспортную инфраструктуру.

Нехватка кадров, обладающих знаниями в области телекоммуникации, автоматизации, анализа данных и транспортного планирования, затрудняет эффективное проектирование, разработку и эксплуатацию ITS.

Для решения данной проблемы предлагается открывать на базе университетов отдельные курсы, направления для обучения, а также организовать постоянное взаимодействие с практикой. В таком случае обучение специалистов будет идти без отрыва от работы.

Также необходимо дополнительно обеспечивать кибербезопасность и защиту персональных данных, которые аккумулируются в базах данных. Огромное количество угроз требует внедрения многоуровневых систем защиты, которые включают в себя как технические, так и организационные меры. Регулярное обновление программного обеспечения, использование надежных программ – все это становится еще одним предметом изучения и разработки.

Несмотря на перечисленные недостатки в области разработки, использования и внедрения интеллектуальных транспортных систем, формируются меры их преодоления и план их дальнейшего развития, например, улучшение дорожного движения, безопасность на дорогах, электронные услуги и платежи, инфраструктура общественного транспорта, зелёная энергетика и экологические инициативы, интеграция

различных видов транспорта, кибербезопасность, обучение и повышение квалификации специалистов.

Исходя из этого, мы хотим отметить, что осуществляется постоянная работа, связанная с развитием транспортной инфраструктуры, с разработкой и внедрением различных интеллектуальных транспортных систем с целью улучшения качества жизни граждан и создания более эффективной и безопасной транспортной системы.

Таким образом, интеллектуальные транспортные системы представляют собой целый комплекс современных технических средств и устройств, а также информационных технологий и телекоммуникаций, направленных на повышение эффективности и безопасности транспортной инфраструктуры.

Особо зарекомендовали себя системы управления транспортными потоками посредством оптимизации и разгрузки маршрутов, а также система мониторинга, с помощью которой оперативно выявляются ДТП, прогнозируются заторы и координируются действия экстренных служб.

Опыт использования интеллектуальных транспортных систем в России показал их эффективность и качество, а также продемонстрировал их значительный потенциал в оптимизации транспортной инфраструктуры и повышении безопасности дорожного движения.

Реализованные проекты во многих городах России показали снижение времени в пути, уменьшение количества ДТП на дорогах. Интеллектуальные системы управления светофорами, адаптивные системы контроля скорости и фиксации нарушений ПДД способствуют повышению пропускной способности дорог и снижению аварийности в целом.

Безусловно, на данном этапе довольно много перспектив для развития таких систем и их интеграции в дорожную систему, но не стоит забывать и о недостатках, с которыми также нужно работать.

Список источников

1. Ганичев Д.Р. Современные особенности транспортной системы в Российской Федерации // Вестник науки. 2024. Т. 5. № 3(72). С. 754.
2. Парманкулов С.А., Эшмурадов Д.В. Интеллектуальная транспортная система // Мировая наука. 2021. № 12(57). С. 166.
3. Дороги России // URL: <https://dr.rosavtodor.gov.ru/departments/deyatelnost-dr/intellektualnye-transportnyesistemy> (дата обращения: 06.04.2025).
4. URL: https://rg.ru/2023/04/25/vzialis-za-um.html?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.yandex.by%2F (дата обращения: 06.04.2025).
5. Митрофанова М.А. Новая система эффективного управления транспортным потоком // Молодой ученый. 2017. № 4(138). С. 669–671.
6. Указ Президента Российской Федерации от 18 июня 2024 г. № 529 «Об утверждении приоритетных направлений научно-технологического развития и перечня важнейших наукоемких технологий // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 06.04.2025).
7. Аристов Д.А., Макеева Е.З., Федорова О.В. Эффекты внедрения интеллектуальных транспортных систем // Транспортный бизнес в России. 2022. № 1. С. 115.
8. Александрова У.А., Костянов М.С., Кукарцев В.В. Проблемы внедрения интеллектуальной транспортной системы в России // Решетневские чтения Сибирского государственного аэрокосмического университета имени академика М.Ф. Решетнева. 2011. С. 600.

References

1. Ganichev D.R. Modern features of the transport system in the Russian Federation // Bulletin of Science. 2024. Vol. 5. № 3(72). P. 754.
2. Parmankulov S.A., Eshmuradov D.V. Intelligent transport system // World science. 2021. № 12(57). P. 166.
3. Roads of Russia // URL: <https://dr.rosavtodor.gov.ru/department/deyatelnost-dr/intellektualnye-transportnye-sistemy> (date of access: 06.04.2025).
4. URL: https://rg.ru/2023/04/25/vzialis-za-um.html?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.yandex.by%2F (date of access: 06.04.2025).
5. Mitrofanova M.A. New system of effective traffic management // Young scientist. 2017. № 4(138). P. 669–671.
6. Decree of the President of the Russian Federation of June 18, 2024 № 529 «On approval of priority areas of scientific and technological development and the list of the most important high-tech technologies» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 06.04.2025).
7. Aristov D.A., Makeeva E.Z., Fedorova O.V. Effects of the introduction of intelligent transport systems // Transport business in Russia. 2022. № 1. P. 115.
8. Aleksandrova U.A., Kostyanov M.S., Kukartsev V.V. Problems of introducing an intelligent transport system in Russia // Reshetnevsky readings of the Siberian State Aerospace University named after academician M.F. Reshetnev. 2011. P. 600.

Информация об авторе

Д.Л. Проказин – кандидат юридических наук, доцент, начальник Орловского юридического института МВД России им. В.В. Лукьянова
Контакты: ул. Игнатова, д. 2, Орёл, Россия, 302027

Information about the author

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

Статья поступила в редакцию 07.04.2025; одобрена после рецензирования 07.05.2025; принята к публикации 19.05.2025.
The article was submitted 07.04.2025; approved after reviewing 07.05.2025; accepted for publication 19.05.2025.

ПРОФИЛАКТИКА ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА КАК ЭЛЕМЕНТ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

¹Анна Махмутовна Прохорова, ²Анастасия Дмитриевна Гордеева

^{1,2}Научный центр БДД МВД России

¹aprokhorova8@mvd.ru

²agordeeva9@mvd.ru

Аннотация. В статье представлены сведения о показателях дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации, в том числе с участием детей. Рассмотрены подходы органов государственной власти к профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Особое внимание уделено проводимым мероприятиям в рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения».

Ключевые слова: детский дорожно-транспортный травматизм, дорожно-транспортное происшествие, социальный риск, транспортный риск, социальные кампании

Для цитирования: Прохорова А.М., Гордеева А.Д. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма как элемент государственной политики Российской Федерации в области безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2025. № 2. С. 11–14.

Original article

PREVENTION OF CHILD ROAD TRAFFIC INJURIES AS AN ELEMENT OF THE STATE POLICY OF THE RUSSIAN FEDERATION IN THE FIELD OF ROAD SAFETY

¹Anna M. Prokhorova, ²Anastasia D. Gordeeva

^{1,2}Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

¹aprokhorova8@mvd.ru

²agordeeva9@mvd.ru

Abstract. The article provides information on the indicators of road traffic accidents in the Russian Federation, including those involving children. The approaches of state authorities to the prevention of child road traffic injuries are considered. Particular attention is paid to the activities carried out within the framework of the federal project «Road safety».

Keywords: child traffic injury, traffic accident, social risk, traffic risk, social campaigns

For citation: Prokhorova A.M., Gordeeva A.D. Prevention of child road traffic injuries as an element of the state policy of the Russian Federation in the field of road safety // Road Safety. 2025. № 2. P. 11–14.

Невозможно переоценить значение проблемы безопасности дорожного движения, поскольку ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП) погибают и получают травмы различной степени тяжести большое количество людей.

В Российской Федерации повышение безопасности дорожного движения рассматривается в качестве одного из приоритетов государственной политики, важного фактора устойчивого социально-экономического и демографического развития.

Решение задачи снижения количества погибших в ДТП самых юных и уязвимых участников дорожного движения традиционно относится к числу наиболее актуальных, в силу чего особое внимание уделяется вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

В нашей стране уже более двух десятилетий активно применяется программно-целевой подход к обеспечению дорожной безопасности, который объективно способствует достижению позитивных результатов.

Так, Российская Федерация успешно завершила первое Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) и, по оценкам Всемирной организации здравоохранения, вошла в число десяти стран, которым удалось снизить смертность в ДТП не менее чем на 50%. При этом следует отметить, что общемировое снижение данного показателя составило всего 5% [1].

В 2024 году в России закончился шестилетний период осуществления Стратегии безопасности дорожного движения, в рамках которой был заложен и реализован национальный проект «Безопасные качественные дороги».

В результате с 2017 по 2024 год удалось снизить основные показатели аварийности практически на четверть: количество ДТП – на 22,1%, число погибших – на 24,5%, раненых – на 23,5% [2].

За последние 7 лет показатель количества погибших на 100 тысяч населения – социальный риск – уменьшился на четверть (с 13 в 2017 году до 9,86 в 2024 году), на 10 тысяч транспортных средств – транспортный риск – на треть (с 3,38 в 2017 году до 2,28 в 2024 году), причем удовлетворенность граждан безопасностью дорожного движения составила более 60%.

Что касается детского дорожно-транспортного травматизма, то за указанный период количество погибших детей снизилось на 21,2% (с 713 до 562), раненых – на 6,6% (с 21 136 до 19 736), количество ДТП – на 7,9% (с 19 581 до 18 038) [2].

Необходимо обратить внимание на то, что этого впечатляющего прогресса удалось добиться в условиях интенсивного роста парка транспортных средств: по сравнению с 2017 годом количество транспорта увеличилось на 6,6 млн единиц и в 2024 году составило более 63,1 млн.

В то же время обеспечение безопасности детей на дорогах остается одним из ключевых направлений

профилактики дорожно-транспортного травматизма, поскольку указанная категория уязвимых участников дорожного движения относится к основным группам риска.

ДТП являются одной из главных причин смерти детей, а среди внешних факторов смертности детей школьного возраста на происшествия приходится каждый четвертый случай.

Почти две трети (61,4%) погибших в ДТП детей в 2024 году являлись пассажирами. Треть из них перевозилась с нарушением установленных требований, без детских удерживающих систем (устройств) или ремней безопасности, что почти в два раза увеличивает тяжесть последствий ДТП [2].

Данная проблема неоднократно поднималась в юридической литературе, причем выдвигались предложения по изменению соответствующих положений Правил дорожного движения Российской Федерации [3], однако до сих пор все остается без изменений.

Ситуация осложняется наличием в широком обороте так называемых «суррогатов» детских удерживающих устройств, не соответствующих требованиям безопасности.

На протяжении последних лет наблюдается ежегодное снижение числа погибших детей-пешеходов. В 2024 году его величина по сравнению с 2017 годом уменьшилась на 39%.

При этом по-прежнему две трети наездов на детей-пешеходов происходит по вине водителей транспортных средств, причем в 9 из 10 случаев дети дошкольного возраста, пострадавшие вследствие наезда на пешехода, находились в сопровождении взрослых [2].

Приведенные данные убедительно свидетельствуют о том, что абсолютное большинство случаев гибели детей в ДТП в различной степени связано с поведением взрослых, что обуславливает высокую степень ответственности взрослых, в первую очередь, родителей, за обеспечение безопасности детей при их участии в дорожном движении.

Согласно демографическим прогнозам после продолжительного снижения рождаемости с 2029 года ожидается её повышение. Будут создаваться условия для раннего развития детей в возрасте до трех лет. Это может повлечь их ускоренное вовлечение в процесс дорожного движения, что следует учитывать при планировании профилактической работы.

Кроме того, прогнозируется увеличение численности населения в возрасте 20-29 лет. На данную возрастную группу из года в год приходится наибольшее значение социального риска.

Таким образом, в будущем одну из основных групп указанного риска составит молодежь, которая по состоянию на 2025 год находится в возрасте до 16 лет, что уже сегодня требует повышенного внимания к формированию их адекватного поведения в дорожном движении.

На протяжении нескольких последних десятилетий реализация идеи непрерывного обучения детей основам безопасности дорожного движения является частью государственной политики Российской Федерации.

Под системой данного обучения понимается вертикальная интеграция образовательных учреждений, основанная на преемственности учебных планов, программ различных образовательных уровней, формируемая с учетом реализации принципов системности, последовательности и непрерывности обучения.

Для решения этой задачи в региональные образовательные учреждения направляются методические материалы, разработанные на базе передового россий-

ского и зарубежного опыта в сфере безопасности дорожного движения. Участие в их создании принимают ведущие эксперты из Госавтоинспекции и Минпросвещения России.

Обновление информационного багажа региональных образовательных центров направлено на совершенствование методической базы, используемой в рамках осуществления мероприятий, нацеленных на обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении.

Современные материалы и методики, посвященные основам безопасности дорожного движения, составлены с учетом основных факторов риска и «групп риска» среди детей в возрасте от 5 до 17 лет.

В настоящее время ведется активная работа по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Ежегодно с участием детей и молодежи проводятся десятки тысяч информационно-пропагандистских мероприятий.

В эту деятельность самым активным образом вовлечены общественные организации и объединения, которые являются одним из важнейших ресурсов для достижения общих целей в обеспечении безопасности дорожного движения, которые необходимо использовать и с помощью которых возможно воздействовать на общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения [4].

С 2017 года реализуется всероссийский проект «Лаборатория безопасности», направленный на формирование культуры поведения на улично-дорожной сети.

Сегодня мобильные учебно-методические центры, созданные на основе «Лаборатории безопасности», функционируют в 85 регионах страны. За период реализации проекта соответствующее обучение прошли более миллиона детей и 100 тысяч взрослых.

В рамках Всероссийской онлайн-олимпиады «Безопасные дороги», проводимой на протяжении пяти лет, более 20 млн школьников повысили свою правовую грамотность.

Для достижения целей федерального проекта «Безопасность дорожного движения» при поддержке и непосредственном участии Госавтоинспекции МВД России ежегодно проводятся всероссийские массовые мероприятия по безопасности дорожного движения.

Имеются в виду финал Всероссийского конкурса юных инспекторов движения «Безопасное колесо», Всероссийское первенство по автомобильному спорту, Всероссийская неделя безопасности дорожного движения, Всероссийская интернет-олимпиада для обучающихся образовательных организаций на знание правил дорожного движения, Всероссийские конкурсы «Безопасная дорога – детям» и «Лучший педагог по обучению основам безопасного поведения на дорогах», Всероссийский форум юных инспекторов движения, Межгосударственный слет юных инспекторов движения.

Существующая Общероссийская общественная детско-юношеская организация по пропаганде безопасности дорожного движения «Юные инспекторы движения» представляет собой 35 000 отрядов общей численностью более 500 000 участников в возрасте от 8 до 18 лет из 89 субъектов Российской Федерации [5].

Все они объединены деятельностью, направленной на формирование культуры поведения в дорожной среде и обучению навыкам безопасного участия детей в дорожном движении.

В рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные качественные дороги» проведена серия широкоформатных мероприятий по безопасности дорожного движения.

При этом значительная часть указанных мероприятий была акцентирована на вопросах, непосредственно касающихся различных аспектов деятельности по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

На базе родильных домов и перинатальных центров в 85 субъектах Российской Федерации проведено почти 14 тысяч тренингов с женщинами-роженицами по безопасной перевозке детей соответствующего возраста в транспортных средствах.

Подготовлены и реализованы социальные кампании информационно-пропагандистского характера, целью которых являлось привлечение внимания к проблематике, касающейся обеспечения безопасного участия различных лиц в дорожном движении.

Среди наиболее масштабных по массовому охвату можно выделить такие социальные кампании, как, например, «Однозначно», «Внимание на дорогу!», «Твой ход, пешеход!», «Расставь приоритеты», «ПРОдвижение БЕЗопасности».

Они были ориентированы на важность учета основных факторов риска в дорожном движении и осуществления соответствующего поведения водителей транспортных средств.

Прежде всего имеются в виду следующие действия: правильный выбор скоростного режима; концентрация внимания водителей, в том числе при перевозке детей; предупреждение ДТП с участием пешеходов; соблюдение правил безопасного пересечения перекрестков.

С 2019 года повысили свою квалификацию 202,4 тысячи педагогов, обучающих детей основам безопасного поведения на дорогах, а 27 тысяч педагогов приняли участие во всероссийских профессиональных конкурсах на лучшие практики по обучению безопасности дорожного движения.

Проведены более 4 млн массовых мероприятий по привитию навыков безопасного участия в дорожном движении, включающих вовлечение в деятельность отрядов Юных Инспекторов Движения, в которых приняли участие более 63,5 млн детей.

Родительская общественность также вовлечена в активное участие в разнообразных мероприятиях, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения.

В России действуют более 53 тысяч «Родительских патрулей». С 2019 года проведено более 1,6 млн совместных рейдовых мероприятий и выходов на дежурства у школ и детских садов.

В 2025 году стартовали новые национальные проекты, которые, по сути, представляют собой ключевые, базовые инструменты формирования будущего нашей страны [6].

Они консолидируют усилия всех уровней власти, научных институтов и предпринимательских кругов, общественных объединений по достижению национальных целей.

Президентом Российской Федерации В.В. Путиным поставлена дальнейшая цель – снизить смертность в результате ДТП в полтора раза к 2030 году и в два раза к 2036 году по сравнению с показателем 2023 года [7].

В настоящее время осуществляется разработка новой Стратегии повышения безопасности дорожного

движения на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года, в которую закладываются идеология и основные направления достижения целевых показателей, определенных Президентом Российской Федерации.

Новая Стратегия повышения безопасности дорожного движения и обновленный федеральный проект «Безопасность дорожного движения» послужат решению поставленной задачи глобального характера.

В указанной новой Стратегии в числе прочих приоритетов закрепляется приоритет ответственности взрослых за обеспечение безопасности детей при участии в дорожном движении.

В рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» нового национального проекта «Инфраструктура для жизни» в середине июня 2025 года стартовала новая социальная кампания Госавтоинспекции МВД России «ПРОдвижение БЕЗопасности», которая будет направлена на снижение аварийности с участием пешеходов [8].

В заключение представляется целесообразным рассмотреть деятельность Научного центра безопасности дорожного движения МВД России (далее – Научный центр) в части, касающейся проблематики настоящей статьи.

Одним из основных направлений Научного центра являются разработка мер по предупреждению ДТП, в том числе детского дорожно-транспортного травматизма, включающих формирование культуры безопасного поведения на дороге у различных категорий участников дорожного движения.

В рамках указанной деятельности Научным центром на постоянной основе проводятся исследования в области подбора необходимого инструментария для работы с населением, в том числе с несовершеннолетними, изучаются психологические аспекты взаимодействия Госавтоинспекции МВД России с участниками дорожного движения.

За годы работы в этом направлении подготовлена серия методических материалов для проведения занятий с несовершеннолетними и их родителями по формированию основ безопасного поведения на дороге, безопасному передвижению несовершеннолетних на средствах индивидуальной мобильности, сняты учебные фильмы для педагогов и родителей.

Проводятся практико-ориентированные занятия с несовершеннолетними в ходе осуществления приоритетных программных мероприятий, направленных на вовлечение детей и молодежи в деятельность по профилактике дорожно-транспортного травматизма.

Только за первое полугодие 2025 года с участием сотрудников Научным центром проведено более 70 мероприятий в школах, детских садах, а также на общественных площадках разных регионов нашей страны в рамках социальных мероприятий с детьми.

В этом году начато проведение комплексного научного исследования по формированию методической основы, направленной на повышение культуры юных участников дорожного движения с целью формирования устойчивого стереотипа безопасного поведения в условиях пребывания в дорожной среде.

Результаты этого исследования позволят создать методическую основу для проведения занятий с детьми разных возрастов по основным тематикам обеспечения безопасности дорожного движения, которые будут применяться как на федеральном уровне, так и во всех регионах нашей страны.

Особенностью такой работы является изучение уже разработанных методических и иных материалов в субъектах Российской Федерации для формирова-

ния комплексного подхода к проблематике, связанной с профилактикой детского дорожно-транспортного травматизма.

Сохранение жизни и здоровье детей является чрезвычайно важной и сложной задачей, от успешного решения которой зависит будущее нашей страны. Несмотря на то, что многое уже удалось реализовать, еще больше предстоит сделать.

Именно амбициозные цели, провозглашенные как на самом высоком международном политическом уровне – площадке Организации Объединенных Наций, так и поставленные на национальном уровне Президентом Российской Федерации, стимулируют дальнейший поиск эффективных путей их достижения.

В настоящее время в центре нашего внимания должны быть практические шаги по снижению детского дорожно-транспортного травматизма, включающие вовлечение в решение этой глобальной проблемы самого широкого круга участников. Именно от этого напрямую зависит успешное будущее грядущих поколений.

Список источников

1. Черников М.Ю. О соответствии государственной политики Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения приоритетам, провозглашенным на международном уровне // *Безопасность дорожного движения*. 2024. № 2. С. 6–10. EDN IBFTMB.
2. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2024 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025, 148 с.
3. Якимов А.Ю. Нормативно-правовая основа перевозки детей автомобильным транспортом // *Безопасность дорожного движения: сборник научных трудов ФКУ «НЦ БДД МВД России» по итогам научно-практической конференции «Наука и практика о обеспечении безопасности дорожного движения: вчера, сегодня, завтра»*. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2020. С. 30–40.
4. Прохорова А.М., Кузнецова Н.М., Шелковникова Ю.В. Оптимизация деятельности общественных объединений (на основе взаимодействия с подразделениями Госав-

тоинспекции) // *Безопасность дорожного движения*. 2023. № 3. С. 12–16. EDN VKQHRA.

5. URL: <https://юидроссии.рф> (дата обращения: 20.04.2025).

6. URL: <https://национальныепроекты.рф> (дата обращения: 20.04.2025).

7. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/73986> (дата обращения: 20.04.2025).

8. URL: <https://iz.ru/1904709/2025-06-16/v-rf-startovala-sotcialnaia-kampaniia-gosavtoinspektcii-prodvizhenie-bezopasnosti> (дата обращения: 20.04.2025).

References

1. Chernikov M.Yu. On the compliance of the state policy of the Russian Federation in the field of road safety with the priorities proclaimed at the international level // *Road Safety*. 2024. № 2. P. 6–10. EDN IBFTMB.

2. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aisanov A.S. et al. Road traffic accidents in the Russian Federation in 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», 2025. 148 p.

3. Yakimov A.Yu. Regulatory framework for the transportation of children by road // *Road safety: a collection of scientific works of Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation» following the results of the scientific and practical conference «Science and practice on ensuring road safety: yesterday, today, tomorrow. Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation»*, 2020. P. 30–40.

4. Prokhorova A.M., Kuznetsova N.M., Shelkovnikova Yu.V. Optimization of the activities of public associations (based on interaction with the divisions of the State traffic inspectorate) // *Road Safety*. 2023. № 3. P. 12–16. EDN VKQHRA.

5. URL: <https://юидроссии.рф> (date of access: 20.04.2025).

6. URL: <https://национальныепроекты.рф> (date of access: 20.04.2025).

7. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/73986> (access of date: 20.04.2025).

8. URL: <https://iz.ru/1904709/2025-06-16/v-rf-startovala-sotcialnaia-kampaniia-gosavtoinspektcii-prodvizhenie-bezopasnosti> (access of date: 20.04.2025).

Информация об авторах

А.М. Прохорова – кандидат биологических наук, доцент, заместитель начальника Научного центра БДД МВД России

А.Д. Гордеева – кандидат юридических наук, начальник отдела обеспечения научной и редакционно-издательской деятельности Научного центра БДД МВД России

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

Information about the authors

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

A.D. Gordeeva – Candidate of Sciences in Jurisprudence, Head of the Department for Support of Scientific, Editorial and Publishing Activities 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 28.04.2025; одобрена после рецензирования 28.05.2025; принята к публикации 02.06.2025.

The article was submitted 28.04.2025; approved after reviewing 28.05.2025; accepted for publication 02.06.2025.

УНИФИКАЦИЯ КЛАССИФИКАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КАК ОСНОВА СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

¹Дмитрий Викторович Митрошин, ²Сергей Алексеевич Сторожев

^{1,2}Научный центр БДД МВД России

¹mitroshin@gibdd.ru

²sstorozhev4@mvd.ru

Аннотация. В статье рассмотрены вопросы, связанные с определением и классификацией транспортных средств в международном и национальном законодательстве в области дорожного движения, а также анализируются ключевые недостатки соответствующего правового регулирования. Обозначены проблемы участия в дорожном движении транспортных средств, не предназначенных для такого движения. Обоснованы возможные пути совершенствования правового регулирования в соответствующей области.

Ключевые слова: дорожное движение, допуск к участию в дорожном движении, категории транспортных средств, классификация транспортных средств, Конвенция о дорожном движении, определение транспортного средства, Правила дорожного движения Российской Федерации, Технический регламент Таможенного Союза «О безопасности колесных транспортных средств», Федеральный закон «О безопасности дорожного движения».

Для цитирования: Митрошин Д.В., Сторожев С.А. Унификация классификации транспортных средств как основа совершенствования правового регулирования в области дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2025. № 2. С. 15–24.

Original article

UNIFICATION OF VEHICLE CLASSIFICATION AS A BASIS FOR IMPROVING LEGAL REGULATION IN THE FIELD OF ROAD TRAFFIC

¹Dmitry V. Mitroshin, ²Sergey A. Storozhev

^{1,2}Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

¹mitroshin@gibdd.ru

²sstorozhev4@mvd.ru

Abstract. The article examines issues related to the definition and classification of vehicles in international and national legislation in the field of road traffic, and also analyzes the key shortcomings of the relevant legal regulation. The problems of participation in road traffic of vehicles not intended for such traffic are identified. Possible ways to improve legal regulation in the relevant area are substantiated

Keywords: road traffic, vehicle classification, vehicle category, admission to participation in road traffic, Convention on road traffic, Technical regulations of the Customs Union «On the safety of wheeled vehicles», Federal Law «On road safety», Traffic rules of the Russian Federation

For citation: Mitroshin D.V., Storozhev S.A. Unification of vehicle classification as a basis for improving legal regulation in the field of road traffic // Road Safety. 2025. № 2. P. 15–24.

Процесс экономического развития государства предопределяет направления совершенствования целого комплекса отраслей, в том числе и транспортной отрасли, которая имеет очень важное значение.

Характерной чертой современного этапа развития экономики в целом и транспортной отрасли в частности является тенденция к фрагментации транспортного парка, под которой предлагается понимать приспособление транспортных средств под более узкие задачи по перевозке грузов и людей, а также появление и развитие новых разновидностей транспорта наряду с модификацией уже имеющихся.

Автомобильный транспорт является наиболее востребованным экономикой (по данным Росстата в 2024 году автотранспортом было перевезено 82,4% грузов, а автобусами, троллейбусами и трамваями – более двух третей пассажиров [1]) и одновременно наиболее многообразным.

Идеологическое переосмысление подходов к повышению городской мобильности вкупе с совершенствованием технологий, позволяющих увеличить запас хода на электротяге, привели к ши-

рокому распространению средств индивидуальной мобильности главным образом сдаваемых в краткосрочную аренду.

Сервисы доставки товаров на дом, получившие импульс к прогрессу в период пандемии новой коронавирусной инфекции Covid-19, способствовали появлению большого количества моделей электровелосипедов и иных двухколесных транспортных средств со схожими характеристиками, но не охватываемых понятием «велосипед».

Поддержка и развитие малого и среднего бизнеса предопределили появление новых подвидов транспортных средств, включая автобусы малой вместимости и малотоннажные грузовые автомобили, а также пикапы и грузопассажирские модификации, в основе конструкции которых нередко лежат легковые автомобили, хотя их основное предназначение трансформировалось в выполнение задачи по перевозке грузов.

Совершенствование технологий и улучшение характеристик тяговых аккумуляторов, не в последнюю очередь благодаря провозглашенной на глобальном уровне «зеленой повестке», позволило «запустить» процесс электрификации перевозок,

традиционно выполнявшихся с помощью двигателей внутреннего сгорания.

Так, распространённым явлением стало вытеснение привычных автобусов (а в отдельных случаях и троллейбусов) так называемыми электробусами.

Наконец, завоевывают рынок и пространство улично-дорожной сети технологии высокоавтоматизированного управления транспортными средствами, обуславливающие необходимость определения правового статуса соответствующих субъектов и объектов дорожного движения.

Следует отметить, что «побочным продуктом» развития таких технологий стало появление роботов-доставщиков, также не обладающих до сих пор в нашей стране необходимым правовым статусом, который позволил бы рассматривать их как полноценных участников дорожного движения и, соответственно, регламентировать решение вопросов юридической ответственности владельцев за возникновение общественно опасных последствий эксплуатации.

Вместе с тем результаты анализа отраслевого законодательства позволяют констатировать наличие ряда проблем в правовом регулировании процесса, связанного с участием в дорожном движении уже привычных транспортных средств.

Как представляется, такое положение дел стало следствием различных подходов к определению и классификации транспортных средств в зависимости от целей нормативно-правового и технического регулирования.

В соответствии с определением, содержащимся в пункте 1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации [2] (далее – Правила), под транспортным средством понимается устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

Данное определение закреплено в Правилах с момента их утверждения в 1993 году, нашло свое отражение в принятых позднее нормативных правовых актах, в том числе имеющих большую юридическую силу [3], и, по мнению ряда исследователей [4], морально устарело и нуждается в совершенствовании.

Разделяя данную позицию, в настоящей статье ее авторы тем не менее полагают бы целесообразным рассуждать в рамках имеющегося определения.

Прежде всего следует отметить, что существует ряд критериев, по которым могут быть классифицированы транспортные средства. Например, представляется очевидной наиболее общая систематизация по источнику, который приводит транспортное средство в движение.

Таковым может быть двигатель (главным образом внутреннего сгорания и (или) электрический), мускульная сила человека, а также другое транспортное средство.

В качестве примеров каждого из указанных «родов транспортных средств», сгруппированных по названному критерию, следует соответственно привести механическое транспортное средство (автомобиль, троллейбус и др.), велосипед и прицеп.

Очевидно, что перечень критериев для классификации практически безграничен, однако для решения задачи формирования цельной правовой конструкции, регламентирующей порядок и усло-

вия участия в дорожном движении транспортных средств, следует выбрать наиболее значимые применительно к поставленной задаче критерии.

Прежде всего проанализируем существующие системы классификации транспортных средств. В настоящее время имеется ряд нормативных правовых актов и актов технического регулирования, содержащих самостоятельную классификацию либо «квалифицирующих» признаки транспортных средств.

К основным из числа таковых актов можно отнести следующие:

Конвенция о дорожном движении [5];

Технический регламент Таможенного Союза «О безопасности колесных транспортных средств» [6];

Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» [3];

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [7];

Правила дорожного движения Российской Федерации и гармонично дополняющие их и утвержденные тем же решением органа исполнительной власти [2] Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (далее – Основные положения).

Конвенция о дорожном движении (далее – Конвенция), являясь глобальным международным соглашением в области дорожного движения, решающим задачу облегчения международного дорожного движения, в том числе путем унификации требований по допуску транспортных средств и их водителей к дорожному движению, содержит перечень определений транспортных средств, являющихся объектом правового регулирования данного правового акта.

В соответствии со статьей 1 Конвенции к ним относятся прежде всего привычные и однозначно понимаемые не только специалистами, но и обычными гражданами разновидности транспортных средств. Имеются в виду велосипед, велосипед с подвесным двигателем, мотоцикл, автомобиль, прицеп, полуприцеп, легкий прицеп, транспортное средство с прицепом, транспортное средство с полуприцепом, состав транспортных средств.

Выбор именно этих транспортных средств как объектов дорожного движения представляется достаточно обоснованным, так как Конвенция, равно как и принимаемые на основании ее положений национальные нормативные правовые акты, рассчитаны на широкий круг субъектов – участников дорожного движения. Следовательно, соответствующие определения должны быть понятны и однозначно воспринимаемы даже при отсутствии специальных знаний.

Вместе с тем в Конвенции можно встретить и другие характеристики транспортных средств, упоминаемые для более узких целей правового регулирования. К таковым можно отнести, например, термины «транспортные средства общего пользования» и «нерельсовые транспортные средства».

Наряду с классификацией по конструктивному исполнению, характеризующему общностью внешних отличительных признаков, Конвенция содержит классификацию транспортных средств, ис-

пользуемую для целей допуска водителей к управлению различными видами транспортных средств в зависимости от их конструктивных особенностей, эксплуатационных характеристик и иных параметров.

Речь идет о категориях и подкатегориях транспортных средств А, А1, В, В1, С, С1, D, D1, BE, B1E, CE, C1E, упоминаемых в приложениях 6 и 7 к Конвенции, которые регламентируют требования соответственно к национальным и международным водительским удостоверениям.

При этом следует отметить, что данная нормативно закреплённая классификация использует в том числе ранее приведенные термины, характеризующие транспортные средства по конструктивному исполнению.

Например, к категории DE относится автомобиль категории D, сцепленный с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг. В данном контексте следует особо обратить внимание на отсутствие в Конвенции термина «автобус».

Кроме того, для целей регламентации действий водителей в отдельных дорожно-транспортных ситуациях применяются довольно сложные «гибридные» характеристики, включающие в себя как признаки конструктивного исполнения, так и конкретные измеряемые параметры.

Например, запрет продолжать обгон сразу после обгона предыдущего транспортного средства адресован «водителям автомобилей, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг или конструктивная скорость которых не превышает 40 км/час» (статья 11 Конвенции).

Применяемая в Конвенции классификация транспортных средств для целей допуска водителей к участию в дорожном движении нашла свое отражение и в национальном законодательстве Российской Федерации.

Так, Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» включает статью 25 «Основные положения, касающиеся допуска к управлению транспортными средствами», которая содержит классификацию транспортных средств, основанную на положениях Конвенции.

Отличием указанной классификации является наличие так называемых национальных категорий, к которым отнесены категории М (мопед), Тm (трамвай) и Тb (троллейбус).

Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (далее – Технический регламент) ставит своей целью установление технических требований к конструкции транспортных средств с целью обеспечения безопасности при их эксплуатации, в связи с чем содержит классификацию, основанную на технических и эксплуатационных параметрах.

В обобщенном виде в соответствии с приложением 1 к Техническому регламенту к транспортным средствам категории L относятся мототранспортные средства, в том числе мопеды, мотовелосипеды, мокики, мотоциклы, мотороллеры, трициклы и квадрициклы.

Внутри данной категории мототранспортные средства подразделяются на подкатегории от L1 до

L7 в зависимости от количества и расположения колес, максимальной конструктивной скорости, рабочего объема двигателя внутреннего сгорания, мощности электродвигателя, массы.

К категории М относятся транспортные средства, имеющие не менее четырех колес и используемые для перевозки пассажиров. В качестве критериев для дифференциации данной категории по подкатегориям (М1–М3) используются количество мест для сидения, технически допустимая максимальная масса, а также способ перевозки пассажиров.

К категории N, подразделяемой на подкатегории N1–N3 в зависимости от технически допустимой максимальной массы, относятся транспортные средства, используемые для перевозки грузов – автомобили грузовые и их шасси.

Прицепы и полуприцепы объединены в категорию O, которая дифференцируется на подкатегории O1–O4 в зависимости от вида тягача и технически допустимой максимальной массы.

Следует отметить, что классификация транспортных средств, содержащаяся в Техническом регламенте, является отражением соответствующей классификации, принятой Европейской Экономической Комиссией ООН.

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) содержит наиболее общую классификацию транспортных средств для целей квалификации действий (бездействия) их водителей в зависимости от уровня создаваемой общественной опасности, а также с учетом критерия регистрации в соответствующих органах.

Так, примечание к статье 12.1 КоАП РФ распространяет ее действие на автомототранспортные средства с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 кубических сантиметров или максимальной мощностью электродвигателя более 4 киловатт и максимальной конструктивной скоростью более 50 километров в час, а также прицепы к нему, подлежащие государственной регистрации.

Действие других статей главы 12 КоАП РФ распространяется также на тракторы, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право.

Таким образом, основными критериями классификации при определении области правового регулирования главы 12 КоАП РФ выступают такие параметры, как мощность электродвигателя, рабочий объем двигателя внутреннего сгорания, конструктивная скорость.

В качестве дополнительных критериев выступает отнесение транспортных средств к тем, которые подлежат государственной регистрации и управление которыми требует наличия у водителя соответствующего права.

Кроме того, в статьях указанной главы КоАП РФ содержатся отдельные квалифицирующие признаки, касающиеся транспортных средств, водители которых подлежат административной ответственности, включая весогабаритные параметры, характер перевозимого груза и др.

Нормативными правовыми актами, интегрирующими в себе все возможные подходы к классификации транспортных средств, являются Правила дорожного движения Российской Федерации, а также дополняющие их Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (далее – Основные положения).

В силу своего предназначения как нормативного правового акта, устанавливающего единый порядок дорожного движения, Правила содержат в себе элементы всех классификаций транспортных средств, существующих в рассматриваемых нормативных правовых актах.

Так, наряду с обобщающими понятиями «транспортное средство» и «механическое транспортное средство», они включают отдельные «базовые» разновидности.

К таковым Правила относят «велосипед», «мопед», «мотоцикл», «легковой автомобиль», «грузовой автомобиль», «автобус», «трамвай» и некоторые другие транспортные средства.

В то же время в пункте 1.2 Правил содержатся определения только некоторых «базовых» терминов: «велосипед», «мопед», «мотоцикл», «прицеп», сформулированные по тому же критерию, что и в Конвенции, то есть однозначно идентифицируемые и воспринимаемые всеми участниками дорожного движения независимо от наличия у них специальных знаний.

Следует обратить внимание на то, что в том же пункте Правил имеются и определения транспортных средств, носящих специализированный характер, который отражает их устройство или функциональное назначение: «электромобиль», «школьный автобус» и др.

В ряде случаев (пункты 21.4, 22.1 и 22.2.1) в Правилах упоминаются категории транспортных средств, используемые для регулирования допуска их водителей к участию в дорожном движении (А, В, С и др.).

Следует также отметить, что Правила приравнивают отдельные «равноправные» с точки зрения порядка движения разновидности транспортных средств к другим.

Например, в соответствии с пунктом 1.2 Правил 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. Аналогичным образом к мопедам приравнены квадрициклы, имеющие аналогичные технические характеристики.

Кроме того, следует обратить внимание на то, что «средство индивидуальной мобильности», понимаемое как транспортное средство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя или двигателей (к нему относятся электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и

иные аналогичные средства), не отнесено Правилами к механическим транспортным средствам, хотя имеет его главный отличительный признак – приводится в движение двигателем.

Аналогичная ситуация имеет место и в отношении «велосипеда», который в соответствии с определением может также иметь электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, автоматически отключающийся на скорости более 25 км/ч.

В Основных положениях для регламентации условий допуска самих транспортных средств к участию в дорожном движении используется классификация, содержащаяся в Техническом регламенте (категории L, M, N, O).

При этом для целей регулирования действий водителей в отдельных дорожно-транспортных ситуациях в Правилах применяются «комбинированные» термины (грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 2,5 т, легковые такси, грузовые автомобили с прицепом и др.).

Как представляется, такое смешение классификаций усложняет понимание положений Правил самими участниками дорожного движения, что в лучшем случае влечет совершение по неосторожности административных правонарушений, а в худшем – возникновение дорожно-транспортных происшествий, и создает объективные предпосылки для совершения ошибок при осуществлении правоприменительной, в том числе юрисдикционной, деятельности Госавтоинспекции и иных уполномоченных государственных органов.

Детальный анализ основных упоминаемых в Правилах разновидностей транспортных средств, предъявляемых к ним требований, предусмотренных приоритетов и иных преимуществ, установленных ограничений, а также выявление имеющихся пробелов правового регулирования в данной области были проведены доктором юридических наук, профессором А.Ю. Якимовым [8]. В настоящей публикации полученные им результаты не являются непосредственным предметом рассмотрения.

В то же время в целях обоснования необходимости унификации закрепленных в законодательстве Российской Федерации (равно как и в международном праве) систем классификации транспортных средств приведем примеры ситуаций, когда различие подходов создает объективные трудности в правовом регулировании и правоприменении.

Так, Правила содержат ряд дифференцированных ограничений для грузовых автомобилей, имеющих как разрешенную массу не более 3,5 тонн, так и превышающую ее.

Например, грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 3,5 т на левой стороне дорог с односторонним движением разрешается лишь остановка для загрузки или разгрузки (пункт 12.1 Правил).

В соответствии с приложением 1 к Правилам не допускается стоянка таких транспортных средств на парковках (парковочных местах), обозначенных знаком 6.4 с одной из табличек 8.6.2–8.6.9, указывающих способ постановки легковых автомобилей и мотоциклов на околотротуарной стоянке.

Пункт 10.3 Правил устанавливает различные ограничения скорости для грузовых автомобилей каждой из двух указанных разновидностей при движении вне населенных пунктов: не более 3,5 т – 90 км/ч на обычных дорогах, 110 км/ч – на автомагистралях, более 3,5 т – 70 и 90 км/ч соответственно.

Кроме того, пункт 9.4 Правил содержит запрет на движение грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 2,5 т на любых дорогах, имеющих для движения в данном направлении три полосы и более, по крайней левой полосе, кроме случаев поворота налево или разворота.

В этой связи следует отметить, что до 2003 года данный запрет распространялся на грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 3,5 т, но установленный предел максимальной массы был изменен по «конъюнктурной» инициативе Правительства Москвы как реакция на ухудшение пропускной способности столичных дорог из-за, по мнению сотрудников профильного департамента, движения по крайним левым полосам грузовых автомобилей семейства «Газель» со скромными динамическими характеристиками.

В период взрывного роста малого и среднего бизнеса они получили широкое распространение на рынке и, как следствие, в транспортном потоке. Снижение в Правилах «планки» разрешенной максимальной массы с 3,5 до 2,5 т позволило в значительной степени освободить левые полосы многополосных дорог от грузовых автомобилей данного типа.

Между тем в настоящее время указанная норма представляется устаревшей, так как номенклатура парка малотоннажных грузовых автомобилей существенно расширилась и их динамические характеристики в ряде случаев не отстают от аналогичных характеристик легковых автомобилей.

Кроме того, под указанное ограничение, содержащееся в пункте 9.4 Правил, попал и ряд моделей пикапов – грузовых автомобилей, созданных на базе легковых автомобилей (как правило, повышенной проходимости) и имеющих схожие с ними габариты и технические характеристики, то есть объективно не способных создать серьезные помехи движению транспортных потоков.

Более того, возникли значительные проблемы у владельцев пикапов, грузоподъемность которых превышает 1 т. Они попали в область правовых ограничений, установленных постановлением Правительства Москвы от 22 августа 2011 г. № 379-ПП «Об ограничении движения грузового автотранспорта в городе Москве и признании утратившими силу отдельных правовых актов Правительства Москвы».

Таким транспортным средствам с 7.00 до 23.00 ограничены въезд и движение по территории города Москвы в пределах Третьего транспортного кольца и по нему. В то же время, как уже было отмечено, габариты и динамические характеристики таких транспортных средств близки к аналогичным параметрам базовых легковых автомобилей, следовательно, они не создают повышенной нагрузки на транспортную инфраструктуру и не ухудшают пропускную способность дорог Москвы.

В отношении владельцев таких автомобилей, проигнорировавших, как правило, непреду-

мысленно положения указанного нормативного правового акта Правительства Москвы, особенно в первые месяцы его действия, были вынесены постановления о привлечении к ответственности в соответствии с Кодексом города Москвы об административных правонарушениях [9].

Усугубляло ситуацию то обстоятельство, что в регистрационных данных таких транспортных средств, содержащихся в регистрационных документах, находящихся у владельцев, и информационных системах Госавтоинспекции, не предусмотрено указание информации о грузоподъемности, и данная характеристика определялась правоприменителем путем арифметического вычитания из значения максимальной разрешенной массы значения снаряженной массы, информация о которых в системе имеется.

Однако указанная «арифметика» технически неверна и не позволяет делать вывод о значениях грузоподъемности пикапов в частности, и грузовых автомобилей в целом.

Несмотря на различные системы классификации транспортных средств, используемые в российском «правовом поле», ряд критериев для разделения на категории (типы, виды) совпадает.

Например, величина максимальной разрешенной массы грузовых автомобилей 3,5 т является граничной как между транспортными средствами категории N1 и N2 по классификации, содержащейся в Техническом регламенте, так и между транспортными средствами категорий B и C по Конвенции о дорожном движении и Федеральному закону «О безопасности дорожного движения».

Одновременно эта характеристика позволяет дифференцировать требования к транспортным средствам и их водителям с точки зрения установления порядка дорожного движения в Правилах.

Аналогичным образом 8 мест для сидения, за исключением места водителя, является критерием для разделения между собой категорий M1 и M2 (по Техническому регламенту), а также категорий B и D (по Конвенции и Федеральному закону «О безопасности дорожного движения»).

В Правилах данный критерий разделяет между собой легковые автомобили и автобусы и, следовательно, дифференцирует установленные в отношении них соответствующие правовые нормы.

С учетом изложенного полагаем целесообразным сформулировать в пункте 1.2 Правил исчерпывающий перечень транспортных средств, являющихся объектами правового регулирования, и их определений, основанных на положениях законодательства Российской Федерации.

За основу могут быть взяты «базовые» транспортные средства («велосипед», «мопед», «мотоцикл», «легковой автомобиль», «грузовой автомобиль», «автобус» и др.), к которым могут быть отнесены или приравнены схожие по статусу и (или) определенным критериям транспортные средства, статус которых по отношению к общему порядку дорожного движения четко не определен.

Данный подход позволит упростить установление порядка движения различных транспортных средств, обеспечит однозначное понимание соответствующих положений участниками дорожного движения, унифицирует и упростит правопримени-

тельную практику в отношении их владельцев и в конечном счете будет способствовать повышению безопасности дорожного движения и пропускной способности улично-дорожной сети.

Кроме того, это позволит сформировать правовые рамки и подходы к установлению порядка дорожного движения высокоавтоматизированных транспортных средств, а также новых видов участников дорожного движения, к которым можно отнести и роботов-доставщиков. В данном же контексте могут быть рассмотрены вопросы правового регулирования использования средств индивидуальной мобильности, функционирования доставочных сервисов и прочих технических средств, обеспечивающих современную городскую мобильность.

Как представляется, определение видов транспортных средств как объектов правового регулирования в Правилах могло бы быть полезным в связи с развитием новых разновидностей транспорта.

Так, распространение в городах электробусов с точки зрения установления порядка дорожного движения не имеет каких-либо особенностей, так как по своей сути электробус – это автобус, приводимый в движение не двигателем внутреннего сгорания, а электродвигателем.

В то же время в отношении организации дорожного движения такие особенности могут быть определены. Например, для обеспечения доступа к зарядной инфраструктуре могут быть использованы специальные технические средства организации дорожного движения.

В качестве обоснования необходимости соответствующего пересмотра терминологического аппарата Правил следует также обратить внимание на то, что неточности в определении тех или иных разновидностей транспортных средств как объектов правового регулирования неизбежно влекут за собой проблему определения правового статуса участников дорожного движения, их эксплуатирующих.

В качестве примера можно привести «двойной» статус лиц, использующих для передвижения средств индивидуальной мобильности. Как уже было отмечено ранее, в соответствии с определением, содержащимся в пункте 1.2 Правил, к средству индивидуальной мобильности относится «транспортное средство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей)».

В то же время под водителем понимается «лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению».

Таким образом, указанное лицо имеет как общий правовой статус водителя, на которое распространяется ряд положений Правил (например, содержащийся в пункте 2.7 запрет управлять транспортным средством в состоянии опьянения), так и специальный статус, обусловленный наличием «адресных» положений Правил (например, пункты 16.1, 19.2, 24.1, 24.2.1, 24.8 и др.).

Таким образом, несовершенство существующего определения термина «средство индивидуальной мобильности», достаточно подробно рас-

смотренное, в частности, доктором юридических наук, профессором А.Ю. Якимовым [4], приводит к невозможности четкого формулирования в Правилах нормативных предписаний, касающихся как самих лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности, так и других участников дорожного движения по отношению к указанным лицам.

Размышляя о целесообразности совершенствования правовой основы в части определений и классификации транспортных средств, нельзя не коснуться вопросов участия в дорожном движении транспортных средств, для такого движения не предназначенных.

Речь идет, прежде всего, о так называемых пит-байках – кроссовых мотоциклах, сконструированных исключительно для участия в спортивных соревнованиях, проводимых на закрытых для дорожного движения территориях в соответствии со специальными правилами [10].

К такого рода «внедорожным» транспортным средствам, тем не менее регулярно встречающихся на дорогах общего пользования, можно отнести и специальные квадроциклы и трициклы, снегоходы, снегоболотоходы, а также транспортные средства, предназначенные для выполнения различного вида работ (сельскохозяйственные комбайны, автопогрузчики, различная гусеничная техника и иные самоходные машины и механизмы).

Отсутствие в Правилах установленного правового статуса таких транспортных средств, равно как и прямого запрета на их участие в дорожном движении и, следовательно, ответственности лиц, управляющих ими, приводит к многочисленным фактам движения по дорогам общего пользования указанных транспортных средств.

В свою очередь, непригодность транспорта подобного рода к дорожному движению, включая неудовлетворительные характеристики устойчивости и управляемости, ненормативные габаритные и динамические параметры, отсутствие либо несоответствие установленным требованиям внешних световых приборов, систем активной и пассивной безопасности, а также в ряде случаев отсутствие достаточного уровня квалификации их водителей приводит к многочисленным фактам дорожно-транспортных происшествий с их участием.

Указанные обстоятельства также определяют необходимость придания такому транспорту соответствующего правового статуса, классификации и формулирования в нормативных правовых актах (по всей видимости, в первую очередь, в Правилах) положений, регламентирующих возможность и порядок участия рассматриваемых транспортных средств в дорожном движении.

В качестве альтернативного пути решения анализируемой проблемы, на наш взгляд, имеет смысл предложить упразднение в Правилах применительно к участию в дорожном движении так называемого разрешительного метода правового регулирования, описываемого формулой «разрешено все, что не запрещено».

Данное предложение может быть реализовано путем введения нормы, которая ограничивала бы участие в дорожном движении транспортных средств, прямо не указанных в Правилах.

Полагаем, что подходящей возможностью для концептуального пересмотра терминологического аппарата Правил, в частности, в отношении определений и классификации транспортных средств, могло бы стать переиздание данного нормативного правового акта, которое в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 6 октября 2022 г. № 1769 должно состояться не позднее 1 марта 2029 года.

По нашему убеждению, выдвинутая инициатива представляет собой предмет отдельного научного исследования. Его проведению будут способствовать Сводная таблица категорий транспортных средств, содержащихся в нормативных правовых актах (табл. 1), и таблица разновидностей транспортных средств, содержащихся в Правилах дорожного движения Российской Федерации (табл. 2).

Таблица 1

Категории транспортных средств, содержащихся в нормативных правовых актах

Вид транспортного средства (Правила дорожного движения)	Категория (подкатегория) транспортного средства по Конвенции о дорожном движении (Вена, 1968 год)	Категория (подкатегория) транспортного средства (ТР ТС 018/2011)	Категория (подкатегория) транспортного средства (Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ)
Механические транспортные средства			
Автобус	D, D1	M2, M3	D, D1
Грузовые автомобили	B, C1, C	N1, N2, N3	B, C1, C
Грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 2,5 т	B, C1, C	N1, N2, N3	B, C1, C
Грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой не более 3,5 т	B	N1	B
Грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 3,5 т	C, C1	N2, N3	C, C1
Мопеды		L1, L2	M
Мотоциклы (трициклы; квадрициклы; мотоциклы с боковым прицепом; грузовые мотоциклы)		L3, L4	A, A1
		L5, L7	B1
		L6	M
Легковые автомобили	B, B1	M1	B, B1
Трамвай	-	-	Tm
Троллейбусы	-	M2, M3	Tb
Автопоезд	BE, CE, C1E, DE, D1E	-	-
-	Состав транспортных средств		BE, CE, C1E, DE, D1E
Транспортные средства, не относящиеся к механическим транспортным средствам			
Велосипеды	-	-	-
Гужевые повозки (сани)	-	O1	-
Прицепы (полуприцепы)	-	O2-O4	BE; CE; C1E; DE; D1E
Средства индивидуальной мобильности (электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса)	-	-	-

**Разновидности транспортных средств,
содержащихся в Правилах дорожного движения Российской Федерации**

		Пункт Правил	Приложения к Правилам		Пункт Основных положений	Пункт Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств
			Дорожные знаки	Дорожная разметка		
Механические транспортные средства						
Есть определение понятия	Автопоезд	1.2, 2.3.1			8, 11, 15	1.5
	Гибридные автомобили	1.2				
	Маршрутные транспортные средства	1.2, 4.8, 6.8, 8.11, 9.1, 12.4, 14.6, 18.2		1.17.1, 1.23.1	15	
	Мопеды	1.2, 4.8, 6.8, 8.11, 9.1, 12.4, 14.6, 18.2			1, 2, 8, 11	7.17
	Мотоциклы	1.2, 2.1.2, 4.1, 5.1, 10.3, 12.2, 20.4, 22.2(1), 22.8, 22.9			8, 11	2.3, 7.6, 7.7, 7.16, 7.17
	Тихоходные ТС	11.6, 15.3			8	
	Электромобили	1.2				
Нет определения понятия	Автобусы	1.2, 2.4, 10.3, 17.2, 18.2, 18.3, 20.2, 22.3, 22.6, 26.4	3.34, 5.3, 5.16, 8.21.2		4.1, 11, 16	1.5, 2.1, 7.3, 7.4, 7.7, 7.14
	Автомобили	1.2, 2.2, 2.7, 22.8, 23.5	5.3, 5.4, 7.4, 7.5, 8.10, 8.17, 8.18		8, 11	7.3, 7.14
	Грузовые автомобили	2.4, 5.2, 20.2, 22.1, 22.2, 22.3, 22.4, 22.5, 22.8, 22.9, 26.4	3.4, 3.7, 6.15.1, 6.15.2, 6.15.3			
	Грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 2,5 т	9.4				
	Грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой не более 3,5 т	10.3	8.4.3.2			
	Грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 3,5 т	10.3, 12.1, 16.1, 17.2	3.22, 3.23, 8.4.1			7.7
	Грузовые автомобили с прицепом		3.7, 8.4.1			
	Крупногабаритные ТС	2.1.1, 3.4, 3.5, 10.4, 11.6, 23.5			8, 11, 15, 16	
	Легковые автомобили	10.3, 12.2, 22.9	8.4.3.2, 8.6.1-8.6.9		8	1.5, 2.1, 7.3, 7.7
	Легковые такси	2.1.1, 12.4, 18.2	3.27, 3.28, 3.29, 3.30, 5.18, 8.4.14	1.17.1	5(1), 11	5(1), 11
	Самоходные машины	1.5, 16.1, 22.8	3.4, 3.6, 6.15.1-6.15.3		8, 11, 12	Сам перечень
	Такси	4.8				

		Пункт Правил	Приложения к Правилам		Пункт Основных положений	Пункт Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств
			Дорожные знаки	Дорожная разметка		
Механические транспортные средства						
Нет определения понятия	Тракторы	1.2, 16.1, 22.8	3.4, 3.6, 3.7, 6.15.1, 6.15.2, 6.15.3		8, 11, 12	7.7
	Трамваи	1.2, 6.8, 6.10, 8.5, 8.8, 9.6, 12.4, 13.4, 13.6, 13.9, 13.11, 13.12, 18.1, 24.8	1.5, 5.17, 8.21.3	1.17.2	2, 11	
	Троллейбусы	1.2, 18.3, 20.2	5.16, 8.21.2		2, 11	
	Тяжеловесные ТС	2.1.1, 3.4, 3.5, 10.4, 23.5			8, 15, 16	
Транспортные средства, не относящиеся к механическим						
Есть определение понятия	Велосипеды	1.2, 3.4, 4.1, 6.1, 6.5, 8.3, 13.1, 16.1, 18.2, 19.1, 19.5, 24.1, 24.2, 24.2(1), 24.3, 24.4, 24.5, 24.6, 24.6(1), 24.7, 24.8, 24.9, 24.10, 24.11	1.24, 3.9, 3.20, 4.4.1, 4.4.2, 4.5.1, 4.5.2, 4.5.3, 4.5.4, 4.5.5, 4.5.6, 4.5.7, 5.11.2, 5.12.2, 5.13.3, 5.13.4, 5.14.2, 5.14.4, 5.33, 5.39, 5.40, 8.4.7.1, 8.14	1.15, 1.16.1, 1.23.2, 1.23.3, 1.24.6	6, 16	
	Прицепы	1.2, 2.1.1, 2.2, 10.3, 12.2, 19.1, 20.4, 22.8, 24.2, 24.9	3.4, 3.7, 3.20, 8.4.1		2, 8, 11, 15	7.6, 7.7, 7.12
	Средства индивидуальной мобильности (электросамокаты, электроскейборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса)	1.2, 4.1, 6.5, 6.10, 6.14, 8.3, 13.1, 14.3, 16.1, 17.1, 17.3, 19.1, 24.1, 24.2(1), 24.3, 24.4, 24.5, 24.6, 24.6(1), 24.8, 24.9, 24.10, 24.11	3.10, 3.35, 4.5.1, 5.11.2, 5.33, 8.4.7.2, 8.4.16	1.23.2		

Список источников

1. Проект указа Президента Российской Федерации «Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года // URL: <https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=158219> (дата обращения: 14.04.2025).

2. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 14.04.2025).

3. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. «О безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 14.04.2025).

4. 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.

5. Конвенция о дорожном движении (Заключена в г. Вене 08.11.1968) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 14.04.2025).

6. Решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 № 877 (ред. от 27.09.2023) «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (вместе с «ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств») // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 14.04.2025).

7. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 14.04.2025).

8. Якимов А.Ю. Правовое регулирование статусов отдельных разновидностей транспортных средств, участвующих в дорожном движении, и основные направления его оптимизации // Безопасность дорожного движения: сборник научных трудов, посвященный 80-летию ГИБДД МВД России. Выпуск 15. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2016. С. 22–24.

9. Закон города Москвы от 21 ноября 2007 г. № 45 «Кодекс города Москвы об административных правонарушениях» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 14.04.2025).

10. Правила вида спорта «мотоциклетный спорт» (утв. приказом Минспорта России от 01.04.2019 № 281) (ред. от 24.08.2023) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 14.04.2025).

References

1. Draft Decree of the President of the Russian Federation «On approval of the Strategy for Improving road safety in the Russian Federation for the Period up to 2030 and for the Future up to 2036 // URL: <https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=158219> (date of access: 14.04.2025).

2. Resolution of the Council of Ministers – Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On the Rules of the road» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 14.04.2025).

3. Federal Law dated 10.12.1995 «On road safety» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 14.04.2025).

4. Yakimov A.Yu. Analysis of definitions of concepts and terms related to various subjects and objects participating in road traffic // Road Safety. 2023. № 1. P. 21–27.

5. Convention on Road Traffic (Concluded in Vienna on 08.11.1968) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 14.04.2025).

6. Decision of the Customs Union Commission dated 09.12.2011 № 877 (as amended on 27.09.2023) «On the adoption of the technical regulations of the Customs Union «On the safety of wheeled vehicles» (together with «TR CU 018/2011. Technical regulations of the Customs Union. On the safety of wheeled vehicles») // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 14.04.2025).

7. Code of the Russian Federation on Administrative Offenses dated 30.12.2001 № 195-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 14.04.2025).

8. Yakimov A.Yu. Legal regulation of the statuses of certain types of vehicles participating in road traffic, and the main directions of its optimization // Road Safety: collection of scientific papers dedicated to the 80th anniversary of the State Traffic Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia. Issue 15. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2016. P. 22–24.

9. Law of the city of Moscow dated 21.11.2007 № 45 «Code of the city of Moscow on administrative offenses» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 14.04.2025).

10. Rules for the sport «motorcycle sport» (approved by order of the Ministry of sports of Russia dated 01.04.2019 № 281) (as amended on 24.08.2023) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 14.04.2025).

Информация об авторах

Д.В. Митрошин – начальник Научного центра БДД МВД России

С.А. Сторожев – начальник отдела научного и технического обеспечения надзорной деятельности Научного центра БДД МВД России

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

Information about the authors

D.V. Mitroshin – Head of the Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

S.A. Storozhev – Head of Department of Scientific and Technical Support of Supervisory Activities 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 18.04.2025; одобрена после рецензирования 19.05.2025; принята к публикации 30.05.2025.

The article was submitted 18.04.2025; approved after reviewing 19.05.2025; accepted for publication 30.05.2025.

НЕКОТОРЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СИСТЕМЫ РАСПОЗНАВАНИЯ ЛИЦА ДЛЯ ПРЕСЕЧЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ

Иван Александрович Смирнов

Научный центр МВД России
ismirnov115@mvd.ru

Аннотация. В статье обосновывается необходимость разработки правоохранительными органами в сфере обеспечения безопасности транспортной инфраструктуры Российской Федерации нормативного правового акта, регламентирующего применение современных технологий, в том числе на основе искусственного интеллекта, позволяющих распознавать лица. Изучен зарубежный опыт применения системы распознавания лица. Сформулированы предложения по применению таких технологий в комплексах фотовидеофиксации административных правонарушений для фиксации нарушений, совершенных пассажирами, пешеходами, лицами, управляющими средствами индивидуальной мобильности, и предупреждению возникновения опасных ситуаций на дорогах. Предлагается верификация лица, пользующегося услугами «каршеринга» и «кикшеринга», для исключения неправомерного пользования средствами индивидуальной мобильности, велосипедами, автомобилями.

Ключевые слова: биометрия, распознавание лица, безопасность дорожного движения, нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации, пассажиры, пешеходы, фотовидеофиксация правонарушений, транспортные средства

Для цитирования: Смирнов И.А. Некоторые перспективы использования системы распознавания лица для пресечения административных правонарушений // Безопасность дорожного движения. 2025. № 2. С. 25–30.

Original article

SOME PROSPECTS FOR USING A FACE RECOGNITION SYSTEM IN PREVENTING ADMINISTRATIVE OFFENSES

Ivan I. Smirnov

Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
ismirnov115@mvd.ru

Abstract. The article substantiates the need for a normative-legal act regulating the activities of law enforcement agencies using a facial recognition system in the field of ensuring the safety of the transport infrastructure of the Russian Federation. Foreign experience in using a facial recognition system is studied. Proposals are formulated for the use of such technologies in photo and video recording systems for administrative offenses to record offenses committed by passengers, pedestrians, persons driving individual mobility vehicles, and to prevent the occurrence of dangerous situations on the roads. Verification of a person using the «car sharing» and «kick sharing» services is proposed to exclude illegal use of individual mobility vehicles, bicycles, cars.

Keywords: biometrics, face recognition, road safety, violation of traffic Rules of the Russian Federation, passengers, pedestrians, photo and video recording of offenses, vehicles

For citation: Smirnov I.A. Some prospects for using a face recognition system in preventing administrative offenses // Road Safety. 2025. № 2. P. 25–30.

С помощью специализированных технических средств, работающих в автоматическом режиме и имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи (далее – средства ФВФ), осуществляется регистрация административного правонарушения и идентификация лица, управляющего транспортным средством (далее – ТС), по государственному регистрационному знаку ТС.

Собственник ТС привлекается к ответственности даже при условии, что никогда не имел либо был лишен права на управление ТС. Однако в случае, когда государственный регистрационный знак на ТС отсутствует, загрязнен или скрыт, возможность идентификации и привлечения к ответственности за нарушение, зафиксированное с помощью средств ФВФ, утрачивается.

В девяти из десяти (92%, или почти 221 млн) фактов нарушений в области дорожного движения, зафиксированных средствами ФВФ, субъектами административной ответственности являлись собственники ТС [1].

В большинстве случаев субъектами привлечения к административной ответственности являлись водители ТС (16,7 млн) (за исключением фиксации нарушений средствами ФВФ).

Среди остальных субъектов преобладают пешеходы (1,3 млн), граждане, не уплатившие административный штраф в установленный срок (662,8 тыс.), и пассажиры ТС (223,3 тыс.) (рис. 1.) [2].



Рисунок 1 – Распределение количества возбужденных дел об административных правонарушениях в зависимости от субъекта административной ответственности (кроме средств ФВФ) (млн)

Пешие прогулки – наиболее популярный и самый массовый способ передвижения, поэтому пешеход является основным участником дорожного движения, но на фоне большого количества правонарушений, совершенных водителями, формируется мнение, что основным нарушителем является лицо, управляющее ТС, а пешеходы нарушают меньше.

Возможность идентификации личности пешехода для привлечения его к ответственности в настоящее время существует только у должностного лица при наличии документов, идентифицирующих личность. При отсутствии документов потребуются сопроводить гражданина в ближайшее служебное помещение территориального органа или подразделения полиции для установления личности.

Существует возможность идентификации граждан на месте по биометрии лица, что значительно сократило бы время идентификации персоналом. Стоит обратить внимание на то, что распознавание лиц также требуется для более безопасного участия в дорожном движении [3, 4].

В настоящее время отдельные категории участников дорожного движения, таких как пассажиры, пешеходы, лица, управляющие средствами индивидуальной мобильности, фактически сложно привлечь к ответственности с помощью средств ФВФ за совершенные правонарушения в связи с отсутствием способа идентификации нарушителя.

Согласно ч. 1 и 3 ст. 11 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» (далее – ФЗ «О полиции») [5] полиция обязуется интегрировать в свою работу новые научные и технологические достижения, а также использовать информационные системы, коммуникационные сети и современную информационно-телекоммуникационную инфраструктуру.

Кроме того, согласно ч. 1 ст. 17 ФЗ «О полиции» правоохранительные органы имеют право обрабатывать информацию о гражданах, которая необходима для выполнения их обязательств, с последующим внесением обработанной информации в базу данных.

То есть в соответствии со ст. 2 ФЗ «О полиции» сотрудники полиции, используя систему идентификации лица, обрабатывая и формируя банки данных, применяют современные технологии и исполняют основные направления деятельности.

Согласно Указу Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» [6] Госавтоинспекция выполняет свои задачи по обеспечению безопасности дорожного движения и является частью структуры Министерства внутренних дел Российской Федерации, обеспечивает соблюдение законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения (далее – БДД), а также организацию мероприятий, направленных на предотвращение дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и снижение тяжести их последствий.

Исходя из приведенных данных, можно сделать вывод, что сотрудники Госавтоинспекции при обеспечении БДД и проведении мероприятий по предупреждению ДТП обязаны пользоваться в своей деятельности достижениями науки и техники, а

также обрабатывать данные граждан и формировать банки персональных данных [7].

Банки, содержащие персональные данные, формируются за счёт лиц, получивших водительские удостоверения, зарегистрировавших ТС, совершивших правонарушение, и др. [8].

Одним из видов процесса аутентификации является комплекс мероприятий, направленных на проверку лица, принадлежащих ему идентификаторов посредством сопоставления их со сведениями о заданных параметрах, которыми располагает лицо, проводящее аутентификацию, и установления правомерности владения лицом идентификаторами с помощью аутентифицирующих признаков в ходе процедуры аутентификации. Такой процесс позволяет сделать вывод, что лицо установлено [9].

Данный процесс, давно ставший неотъемлемой частью нашего быта, можно трактовать как распознавание лица. Он отличается высокой точностью совпадения и соотношения лица человека с ранее загруженными фото, образами и данными [10].

Программное обеспечение простое в использовании, совершить проверку можно не только по фотографии, но и по видеозаписи согласно базе данных лиц, которые уже загружены в аппаратное обеспечение и используются для аутентификации и идентификации человека. Его применение могло бы способствовать более продуктивной деятельности сотрудников [11, 12].

В настоящее время распознавание лиц в правоохранительной деятельности имеет широкий спектр применения и очень востребовано. Биометрию лица можно использовать для выявления и пресечения преступлений, уменьшения непосредственной угрозы здоровью или безопасности граждан, помощи в поиске лиц, пропавших без вести или находящихся в розыске [13]. Полагаем, в ближайшем будущем биометрия лица будет использоваться повсеместно.

Вместе с тем в случае полноценного внедрения системы распознавания лиц и дальнейшей идентификации человека для привлечения его к административной ответственности нарушение законодательства в рамках ст. 152 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) [14] будет отсутствовать в связи с тем, что информация, наносящая вред чести, достоинству или профессиональной репутации гражданина, не будет публиковаться в средствах массовой информации, а поступит непосредственно к нарушителю.

Более того, не нарушается ст. 152 ГК РФ, так как отсутствует факт того, что изображение гражданина было опубликовано или использовано.

Согласно примечанию к ч. 1 ст. 152.2 ГК РФ использование личной жизни граждан в целях государственной и общественной безопасности не будет расцениваться как нарушение норм.

Принимая во внимание Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 15 июня 2010 года № 16 «О практике применения судами Закона Российской Федерации «О средствах массовой информации», под общественными интересами следует понимать не каждый интерес, проявляемый обществом, а, к примеру, необходимость выявления и раскрытия более глобальных, таких как угрозы демократического правового государства и гражданского общества, а

также общественной безопасности и окружающей среды.

Следует понимать, что безопасность общества является системой здоровых общественных взаимоотношений, установленных нормативными правовыми актами, обычаями и традициями, обеспечивающими достаточный уровень индивидуальной безопасности как для отдельных граждан, так и для общества в целом [15].

Из этой дефиниции можно заключить, что при нарушении правил дорожного движения (то есть при посягательстве на общественные отношения, установленные нормативными правовыми актами) законно провести идентификацию лица, сверить с уже имеющейся базой данных и привлечь нарушителя к ответственности, используя систему распознавания лиц.

В качестве еще одного аргумента в защиту указанной позиции следует привести систему Государственной дактилоскопической регистрации, которая представляет собой деятельность, осуществляемую органами исполнительной власти и федеральными учреждениями, в которую входят сбор, учет, хранение [16], классификация и предоставление дактилоскопической информации, установление или подтверждение личности человека.

Анализируя Федеральный закон от 25 июля 1998 г. № 128-ФЗ «О государственной дактилоскопической регистрации в Российской Федерации» [17], можно обратить внимание на сходства дактилоскопической регистрации и системы распознавания лиц.

Указанные сведения характеризуют и идентифицируют человека по физиологическим и биологическим особенностям. Каждый папиллярный узор пальцев и (или) ладони и строение лица индивидуальны и повторение их в природе невозможно. Лицо подвержено изменениям вследствие воздействия внешних факторов и образа жизни человека, а отпечатки пальцев хранятся бессрочно и всегда будут актуальными.

Исследователи в сфере медицины и пластические хирурги выделяют несколько этапов старения и изменения лица. Первый этап – до 18 лет, когда у человека формируются череп и особенности лица, второй – до 40 лет, когда происходят минимальные изменения белков, третий – до 60 лет (поздний средний возраст) и четвертый этап – до 80 лет (пожилой возраст).

На всех этих этапах в большинстве случаев происходит видоизменение лица [18]. Цели дактилоскопической регистрации и распознавания лица схожи, указанные системы направлены на идентификацию человека.

Но стоит понимать, что дактилоскопия наиболее применима и востребована в сфере расследования уголовных преступлений, так как позволяет экспертам сравнить слепки отпечатков пальцев, полученные в результате осмотра места преступления, с уже хранящимися отпечатками пальцев в базе данных.

Система распознавания лица наиболее полезна при расследовании административных правонарушений, так как работает в режиме реального времени и способна в автоматическом режиме идентифицировать и привлекать к ответственности нарушителя.

Основываясь на этом, нельзя утверждать, что дактилоскопия неприменима в административном производстве, а распознавание лица не используется в уголовном производстве, они дополняют друг друга.

Для полноценного внедрения системы идентификации лица потребуется разработать понятийный аппарат и дать определения.

Сравнение института дактилоскопии и института распознавания лица демонстрирует возможность использования в качестве правовой основы Федерального закона от 25 июля 1998 г. № 128-ФЗ «О государственной дактилоскопической регистрации в Российской Федерации» для формирования законодательства, регламентирующего деятельность по распознаванию лица, и позволяет сформулировать следующие понятия:

система распознавания лица – это деятельность, осуществляемая органами исполнительной власти и федеральными государственными учреждениями, направленная на регистрацию, учет, сохранение, классификацию и предоставление модели лица, а также на создание или верификацию уникальной идентичности гражданина;

модель лица – биометрические персональные данные, касающиеся уникальных характеристик лица, обеспечивают возможность идентификации личности;

материальные носители – фотоснимки, изображения или иные виды записи, содержащие модель лица;

информационный массив – систематизированная совокупность моделей лица, содержащаяся на материальном носителе;

идентификация личности человека по модели лица – установление идентичности исследуемой модели лица и определение ее соответствия одному человеку;

распознавание лиц – процесс автоматического определения или верификация личности человека по изображению его лица, данная технология распознавания лиц основана на анализе геометрических и текстурных характеристик лица.

Систему распознавания лица по аналогии с дактилоскопией следует разделить на два вида:

первый – добровольная государственная биометрическая идентификация;

второй – обязательная государственная биометрическая идентификация.

Граждане России, иностранные граждане и лица без гражданства смогут пройти добровольную государственную биометрическую идентификацию по собственному желанию. Информация, полученная в результате проведения экспертизы, может быть уничтожена на основе письменного заявления указанных лиц [19].

К обязательной государственной биометрической идентификации должны быть представлены лица, подозреваемые в преступлении, обвиняемые в совершении правонарушения, осужденные за преступление, подвергнутые административному аресту, совершившие грубые административные проступки, а также лица, личность которых иным способом установить невозможно.

В ст. 11 Федерального закона от 27 июля 2006 года № 152-ФЗ «О персональных данных»

[20] говорится о том, что биометрические данные и сведения, определяющие личность, которые могут быть использованы для идентификации личности, обрабатываются исключительно с согласия гражданина, которому они принадлежат, за исключением особых ситуаций, закреплённых частью 2 настоящей статьи.

Кроме того, ч. 2 указанной статьи установлено, что сбор, хранение и обработка персональных данных может проводиться без согласия субъекта персональных данных, связанных с реализацией международных договоров Российской Федерации о реадмиссии, с осуществлением правосудия и исполнением судебных актов, в связи с проведением обязательной государственной дактилоскопической регистрации, обязательной государственной геномной регистрации, а также в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации об обороне, о безопасности, о противодействии терроризму, о транспортной безопасности, о противодействии коррупции, об оперативно-розыскной деятельности, о государственной службе, уголовно-исполнительным законодательством Российской Федерации, законодательством Российской Федерации о порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию, о гражданстве Российской Федерации, законодательством Российской Федерации о нотариате.

Среди правоведов, изучающих данный вопрос, наиболее распространённый пример того, что система идентификации лица является законной, – это иск гражданки П., которая в 2019 году обратилась в Савеловский районный суд г. Москвы с жалобой на то, что деятельность Департамента информационных технологий города Москвы (далее – ДИТ) по применению технологии распознавания лиц является незаконной, и потребовала удалить биометрические персональные данные из базы изображений граждан с предоставлением соответствующего подтверждения. Суд признал отсутствие нарушений со стороны ДИТ и оставил апелляционную жалобу гражданки без удовлетворения [21].

Система распознавания лица является одной из составляющих нашего быта, особенно у активных пользователей смартфонов. Можно спрогнозировать, что в ближайшем будущем произойдет полноценное внедрение биометрии в правоохранительную деятельность.

Совершенствование камер фиксации правонарушений позволит более точно распознавать лицо правонарушителя и назначать административное наказание по биометрии, что поспособствует предупреждению и сокращению количества ДТП.

Внедрение таких инноваций в СФВФ позволит также дисциплинировать их поведение при участии в дорожном движении, то есть данная система будет направлена на профилактику и предупреждение совершения правонарушений.

Активизируется процедура привлечения к ответственности гражданина за повторное совершение аналогичного правонарушения в течение года, за которое он уже подвергался административному наказанию [22], сократится количество обращений граждан к ст. 2.6.1 КоАП РФ [23, 24], что снизит нагрузку на подразделения центров автоматической фиксации административных правонарушений.

Откроется перспектива выявления по биометрии водителей, управляющих ТС будучи лишёнными либо не имеющих права управления, с последующей передачей данной информации ближайшим экипажам Госавтоинспекции.

Программа по распознаванию лица могла бы стать одним из рычагов воздействия на сокращение таких видов ДТП, с места совершения которых водители скрылись, а также с осложняющими фактами идентификации в случаях использования чужих верификационных приложений для передвижения не только на каршеринговых ТС, но и на кикшеринговых и иных средствах передвижения.

Так, внедрение верификации лица позволит при каждом приобретении временного права на использование средства передвижения (автомобилей, электросамокатов, велосипедов и т.д.) подтверждать личность с зарегистрированным аккаунтом в данном приложении, исключая неправомерное использование средств передвижения.

Например, в США в 2018 году полицейскими при идентификации гражданина алгоритмом распознавания лиц по изображению, хранящемуся в базе данных камер безопасности, получен 100% результат сходства. В последующем было установлено, что задержанный гражданин на момент преступления находился в другом месте, и у него имеется алиби, а система распознавания в момент идентификации дала сбой [25].

Опасность неправомерного задержания является одной из ключевых проблем, связанных с внедрением технологий распознавания лиц правоохранительными органами.

Американский учёный в области искусственного интеллекта Гэри Маркус также утверждает, что все еще существует вероятность ошибки при использовании системы распознавания лиц правоохранительными органами, коэффициент надёжности автоматического распознавания людей составляет 90% [26].

В Аргентине 44% пострадавших от ДТП – это молодые люди, передвигавшиеся на мототранспорте. Согласно статистике 4 из 10 пострадавших в данных ДТП в нарушение правил собственной безопасности не использовали шлем и мотоциклетную экипировку.

Для исключения фактов управления мотоциклами без использования шлема на светофорах была введена технология распознавания лица, которая не включает разрешающий зелёный сигнал светофора для движения, пока мотоциклист не наденет шлем.

Тем самым появилась возможность не только идентифицировать нарушителя и назначить ему наказание в виде штрафа, но и оказывать на него психологическое влияние со стороны других водителей, что позволило снизить смертность данных категорий водителей при ДТП [27].

Использование системы распознавания лица должно регулироваться уже существующими законами о защите данных, равенстве и правах человека, а также дополнительным нормативным правовым актом, регламентирующим использование данной программы правоохранительными органами, в котором будут закреплены понятийный аппарат, основания для использования системы, функции и сфера применения.

Особого внимания требует закрепление аспекта, что программа может быть использована только сотрудниками правоохранительных органов в целях обеспечения безопасности и правопорядка во избежание злоупотребления и нарушения прав граждан.

Список источников

1. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правовременная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 120 с.
2. Данные формы федерального статистического наблюдения «Сведения о состоянии безопасности дорожного движения» – Форма «№ 1-БДД». Раздел 1. Введена в действие приказом МВД России от 08.02.2018 № 79.
3. Быков А.И. Некоторые перспективы использования цифровых технологий в предупреждении дорожно-транспортных происшествий // Безопасность дорожного движения. 2023. № 4. С. 30–33.
4. Бажина М.А. Правовое регулирование безопасности дорожного движения в эпоху цифровизации // Безопасность дорожного движения. 2021. № 4. С. 4–6.
5. Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ (ред. от 04.08.2023) «О полиции» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.03.2025).
6. Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 (ред. от 11.02.2023) «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.03.2025).
7. Бабаков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения: учебник для вузов М.: Транспорт, 1993. 271 с.
8. Калюжный Ю.Н. Основные риски использования технологий искусственного интеллекта в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Полицейская и следственная деятельность. 2021. № 3. С. 39–48.
9. Федеральный закон от 29 декабря 2022 г. № 572-ФЗ «Об осуществлении идентификации и (или) аутентификации физических лиц с использованием биометрических персональных данных, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.03.2025).
10. Постановление Правительства РФ от 30 июня 2018 г. № 772 (ред. от 23.03.2024) «Об определении состава сведений, размещаемых в единой биометрической системе, в том числе в ее региональных сегментах, а также о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.03.2025).
11. Постановление Правительства Москвы от 7 февраля 2012 г. № 24-ПП (ред. от 28.11.2023) «Об утверждении Положения о государственной информационной системе «Единый центр хранения и обработки данных» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.03.2025).
12. Рекомендации по составлению документа, определяющего политику оператора в отношении обработки персональных данных, в порядке, установленном Федеральным законом от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.03.2025).
13. Москвичев А.А., Чаплыгина В.Н. Применение лицевой биометрии для информационно-аналитической поддержки розыскных мероприятий // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра. 2022. № 1(21) С. 177–187.
14. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ (ред. от 11.03.2024) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.03.2025).
15. Саманюк Э.В. О соотношении понятий «общественная безопасность» и «общественный порядок» // Молодой учёный. 2014. № 3(62). С. 671–675.

16. Федеральный закон от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ (ред. от 12.12.2023) «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.03.2025).
17. Федеральный закон от 25 июля 1998 г. № 128-ФЗ (ред. от 25.12.2023) «О государственной дактилоскопической регистрации в Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.03.2025).
18. Boehm L., Morgan A., Hettinger P. et al. Facial aging: quantitative analysis of changes in facial volume for 11 years. Plastic and reconstructive surgery 147(2). 2021. P. 319–327. DOI: 10.1097/PRS.0000000000007518.
19. Федеральный закон от 3 декабря 2008 г. № 242-ФЗ (ред. от 08.08.2024) «О государственной геномной регистрации в Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.03.2025).
20. Федеральный закон от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ (ред. от 06.02.2023) «О персональных данных» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.03.2025).
21. Определение суда апелляционной инстанции от 30.01.2020 № 02а-0577/2019 – Ма-33055/2019 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.03.2025).
22. Административное право: учебник / Под ред. Ю.М. Козлова, Л.Л. Попова. М., 1999. С. 320–321.
23. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.03.2025).
24. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. Главы 1–10. Постатейный научно-практический комментарий / Под общ. ред. Б.В. Россинского. М., 2014.
25. URL: <https://innovatrics.com/trustreport/is-facial-recognition-helping-or-hurting-law-enforcement/> (дата обращения: 12.03.2025).
26. Маркус Г., Дэвис Э. Искусственный интеллект: Перегрузка. Как создать машинный разум, которому действительно можно доверять = Rebooting AI: Building Artificial Intelligence We Can Trust. М.: Интеллектуальная Литература, 2021. 304 с.
27. URL: <https://www.weartribeglobal.com/Members-Partners/Human-Connections-Media/Work/The-Awareness-Traffic-Light#:~:text=In%20Argentina%2044%25%20of%20victims,helmet%20when%20riding%20a%20motorcycle> (дата обращения: 12.03.2025).

References

1. 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. 120 p.
2. Data from the federal statistical observation form «Information on the state of road safety» – Form «№ 1-BDD». Section 1. Put into effect by order of the Ministry of Internal Affairs of Russia dated 08.02.2018 № 79.
3. Bykov A.I. Some prospects for the use of digital technologies and the prevention of road accidents // Road Safety. 2023. № 4. P. 30–33.
4. Bazhina M.A. Legal regulation of road safety in the era of digitalization // Road Safety. 2021. № 4. P. 4–6.
5. Federal Law dated 07.02.2011 № 3-FZ (as amended on 04.08.2023) «On the Police» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 12.03.2025).
6. Decree of the President of the Russian Federation dated 15.06.1998 № 711 (as amended on 11.02.2023) «On Additional Measures to Ensure Road Safety» (together with the «Regulations on the State Road Safety Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation») // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 12.03.2025).
7. Babakov V.F. Road conditions and traffic safety: textbook for universities M.: Transport, 1993. 271 p.
8. Kalyuzhny Yu.N. The Main Risks of Using Artificial Intelligence Technologies in the Field of Road Safety // Police and Investigative Activities. 2021. № 3. P. 39–48.

9. Federal Law dated 29.12.2022 № 572-FZ «On the implementation of identification and (or) authentication of individuals using biometric personal data, on amendments to certain legislative acts of the Russian Federation and recognition of certain provisions of legislative acts of the Russian Federation as invalid» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 12.03.2025).
10. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 30.06.2018 № 772 (as amended on 23.03.2024) «On determining the composition of information posted in the unified biometric system, including in its regional segments, as well as on amendments to certain acts of the Government of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 12.03.2025).
11. Resolution of the Government of Moscow dated 07.02.2012 № 24-PP (as amended on 28.11.2023) «On approval of the Regulation on the state information system «Unified Center for Data Storage and Processing» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 12.03.2025).
12. Recommendations for drafting a document defining the operator's policy regarding the processing of personal data, in the manner prescribed by Federal Law № 152-FZ dated 27.07.2006 «On personal data» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 12.03.2025).
13. Moskvichev A.A., Chaplygina V.N. Use of facial biometrics for information and analytical support of investigative activities // Forensic science: yesterday, today, tomorrow. 2022. № 1(21). P. 177–187.
14. Civil Code of the Russian Federation (part one) dated 30.11.1994 № 51-FZ (as amended on 11.03.2024) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 12.03.2025).
15. Samanyuk E.V. On the relationship between the concepts of «public safety» and «public order» // Young scientist. 2014. № 3(62). P. 671–675.
16. Federal Law dated 27.07.2006 № 149-FZ (as amended on 12.12.2023) «On Information, Information Technologies and Information Protection» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 12.03.2025).
17. Federal Law dated 25.07.1998 № 128-FZ (as amended on 25.12.2023) «On State Fingerprint Registration in the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 12.03.2025).
18. Boehm L., Morgan A., Hettinger P. et al. Facial aging: quantitative analysis of changes in facial volume for 11 years. Plastic and reconstructive surgery 147(2). 2021. P. 319–327. DOI: 10.1097/PRS.00000000000007518.
19. Federal Law dated 03.12.2008 № 242-FZ (as amended on 08.08.2024) «On State Genomic Registration in the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 12.03.2025).
20. Federal Law dated 27.07.2006 № 152-FZ (as amended on 06.02.2023) «On personal data» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 12.03.2025).
21. Determination of the court of appeal dated 30.01.2020 № 02a-0577 / 2019 - Ma-33055 / 2019 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 12.03.2025).
22. Administrative Law: textbook / Ed. by Yu.M. Kozlov, L.L. Popov. M., 1999. P. 320–321.
23. Code of the Russian Federation on Administrative Offenses dated 30.12.2001 № 195-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 12.03.2025).
24. Code of the Russian Federation on Administrative Offenses. Chapters 1-10. Article-by-article scientific and practical commentary / Under the general editorship of B.V. Rossinsky. M., 2014.
25. URL: <https://innovatrics.com/trustreport/is-facial-recognition-helping-or-hurting-law-enforcement/> (date of access: 12.03.2025).
26. Marcus G., Davis E. Artificial Intelligence: Rebooting. How to create a machine mind that you can actually trust = Rebooting AI: Building Artificial Intelligence We Can Trust. M.: Intellectual Literature, 2021. 304 p.
27. URL: <https://www.wearetribeglobal.com/Members-Partners/Human-Connections-Media/Work/The-Awareness-Traffic-Light#:~:text=In%20Argentina%2044%25%20of%20victims,helmet%20when%20riding%20a%20motorcycle> (date of access: 12.03.2025).

Информация об авторе

И.А. Смирнов – научный сотрудник отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения Научного центра БДД МВД России

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

Information about the author

I.A. Smirnov – Researcher 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 20.03.2025; одобрена после рецензирования 23.04.2025; принята к публикации 05.05.2025.
The article was submitted 20.03.2025; approved after reviewing 23.04.2025; accepted for publication 05.05.2025.*

СОВРЕМЕННОЕ РАЗВИТИЕ УЧЕНИЯ И.И. ВЕРЕМЕЕНКО О ВОСПИТАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ АДМИНИСТРАТИВНОГО НАКАЗАНИЯ ЗА НАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Владимир Иванович Майоров

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

Аннотация. В статье обосновывается актуальность решения проблемы увеличения количества административных правонарушений в области дорожного движения. Возможные пути достижения данной цели рассматриваются через призму концептуальных воззрений профессора И.И. Веремеенко, который идентифицировал эффективность административно-правовых санкций с достижением трех целей: частнопривентивной, общепривентивной и воспитательной. Анализируются подходы к решению указанной проблемы, отражающие развитие идей И.И. Веремеенко. Представлены примеры современного российского и зарубежного опыта по исследуемой проблематике.

Ключевые слова: профессор И.И. Веремеенко, административное право, административная ответственность, административные санкции, административное наказание, воспитание

Для цитирования: Майоров В.И. Современное развитие учения И.И. Веремеенко о воспитательной цели административного наказания за нарушения в области дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2025. № 2. С. 31–36.

Original article

MODERN DEVELOPMENT OF THE TEACHING OF I.I. VEREMEYENKO ON THE EDUCATIONAL GOAL OF ADMINISTRATIVE PUNISHMENT FOR VIOLATIONS IN THE FIELD OF ROAD TRAFFIC

Vladimir I. Mayorov

Tyumen Institute for Advanced Training of Employees of the Ministry of Internal Affairs of Russia
1955715@rambler.ru

Abstract. The article examines the role and place of administrative coercion in the system of measures to ensure road safety. Scientific approaches to the use of administrative law tools and methods to ensure road safety, the content and characteristics of administrative coercion are considered. The powers of the State Traffic Safety Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia, which is entrusted with special control, supervisory and permitting functions in the field of road safety, are analyzed. The features and problems of applying administrative coercion to ensure road safety are formulated.

Keywords: Professor I.I. Veremeyenko, administrative law, administrative responsibility, administrative sanctions, administrative punishment, education

For citation: Mayorov V.I. Modern development of the teaching of I.I. Veremeyenko on the educational goal of administrative punishment for violations in the field of road traffic // Road Safety. 2025. № 2. P. 31–36.

Административные правонарушения в области дорожного движения являются в настоящее время одними из самых распространенных противоправных деяний в нашей стране.

Государство заинтересовано в их максимальном сокращении, так как ежедневно участниками дорожного движения в качестве водителя, пассажира, пешехода становятся миллионы граждан.

Обеспечение безопасности дорожного движения является важнейшим фактором оздоровления социальной среды, создания условий для полноценного развития и функционирования личности, общества и государства.

Обращение к статистическим данным за предыдущие пять лет выявляет отчетливую тенденцию к прогрессирующему увеличению административных правонарушений в области дорожного движения.

Так, в 2020 году органами внутренних дел было выявлено 167,2 млн правонарушений в области дорожного движения [1], а в 2023 году – 240,1 млн [2]. По опубликованным данным Госавтоинспекции МВД России, за 9 месяцев 2024 года количество правонарушений продолжает увеличиваться. [3].

Приведенные данные впечатляют, особенно если учесть, что население России составляет 146 млн чел,

а количество автотранспортных средств – 54 млн ед., 86% из которых составляют легковые автомобили.

При этом абсолютное большинство дел об административных правонарушениях (92%) возбуждено в отношении водителей, являющихся собственниками транспортных средств.

Исследователи дорожной деликтности объясняют статистический рост постоянным увеличением количества специальных технических средств автоматической фотовидеофиксации правонарушений.

Однако такая практика в нашей стране применяется уже более десяти лет, поэтому водители автотранспорта должны привыкнуть и максимально стремиться к соблюдению правил дорожного движения, но этого почему-то не происходит.

Упреждающим фактором для административных делинквентов должно служить финансовое бремя, возникающее в соответствии с наложением штрафных санкций.

Так, за 2021 год общая сумма административных штрафов за нарушения в области дорожного движения составила 128,3 млрд руб., а за 2022 год – 136,8 млрд руб., в 2024 году – 139,7 млрд руб.

Учитывая рецидивы, финансовое бремя на правонарушителей ежегодно увеличивается, что должно

воздействовать превентивно на дальнейшее противоправное поведение граждан, но это также не выполняет сдерживающую функцию.

Оценивая сложившееся состояние и прогнозируемую динамику дорожной деликтности в Российской Федерации, можно выделить следующие признаки: негативная прогрессия правонарушений; рост количества лиц, привлеченных к административной ответственности; увеличение ущерба; устойчивая тенденция массового пренебрежения к соблюдению правил дорожного движения (далее – ПДД РФ); рецидивы после применения административного наказания.

Масштабное количество административных правонарушений снижает уровень жизнеспособности государства, вызывает сомнение в его способности защитить общество и права граждан от противоправных деяний.

Показательно, что современное состояние административной деликтности А.П. Шергин характеризует как угрозу национальной безопасности Российской Федерации в публичной сфере [4].

Работа, направленная на общую превенцию административных правонарушений, как правило, включает следующие этапы: анализ статистических данных по значимым параметрам; прогнозирование в среднесрочной и долгосрочной перспективе; выявление причин правонарушений; анализ правоприменительной деятельности в области безопасности дорожного движения; внесение предложений по совершенствованию законодательства и существующей правоприменительной практики.

Учитывая массив правонарушений в области дорожного движения, неизбежно возникает вопрос об эффективности административно-деликтного права. Следуя прямой причинно-следственной связи, самый простой способ – ужесточить административные санкции (в первую очередь, штрафы).

В настоящее время для оказания превентивного и дисциплинирующего воздействия на правонарушителей в области дорожного движения принят Федеральный закон от 26 декабря 2024 г. № 490-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» [5], вступивший в силу с 1 января 2025 года.

Имеются в виду следующие изменения: 1) увеличение штрафов за нарушения (наиболее часто фиксируемых) правил дорожного движения; 2) изменение условий оплаты штрафов, срок льготной оплаты увеличился до 30 дней, а размер скидки сократился с 50 до 25% от общей суммы штрафа (изменения касаются только тех штрафов, которые внесены с 1 января 2025 года).

При этом возникает вопрос о том, насколько результативными окажутся данные законодательные меры и сколько времени будет действовать их «сдерживающий» эффект.

Исследования эффективности административно-деликтного права в области дорожного движения в нашей стране активно проводятся более полувека, за это время сложился ряд концепций, включающий как советский, так и современный периоды.

В первую очередь следует обратиться к научным воззрениям И.И. Веремеенко, которые не только актуальны, но являются фундаментом в поиске решения указанной проблематики.

В рамках раскрытия темы настоящей статьи обратимся к монографическому исследованию И.И. Веремеенко «Административно-правовые санкции» [6].

Во-первых, отстаивается позиция трактовки понятия «санкция» не в широком смысле как «небла-

гоприятные» последствия для правонарушителя (искусственное расширение воздействия на другие сферы жизни гражданина), а в конкретном узком смысле, «санкция» – соразмерное наказание (кара) за правонарушение.

Во-вторых, административно-правовые санкции рассматриваются в контексте повышения их эффективности, для этого необходим значительный спектр дифференциации административных наказаний. В-третьих, предлагается более широко использовать альтернативные санкции (в противовес безальтернативным), а также санкции относительно-определенные (штраф).

В-четвертых, необходимо учитывать как личностные особенности правонарушителя, так и характер правонарушения, что позволит применить санкцию в большем или меньшем объеме.

В-пятых, наказание должно быть обоснованным и справедливым, что достигается назначением такой административной санкции, которая соразмерна ущербу от правонарушения.

В-шестых, акцентируется внимание на явной недооценке потенциала такой административной санкции, как «предупреждение». Для значительной части граждан, проявивших неосмотрительность, такое легкое по юридическим последствиям административное наказание, поступившее от авторитетного представителя государственной власти, дисциплинирует, выполняя превентивную функцию.

Таким образом, обоснованная «гибкость» позволяет достичь индивидуализации, соразмерности, справедливости, своевременности, неотвратимости административного наказания, что должно соответствовать цели предупреждения для виновного лица (частная превенция) и других лиц (общая превенция) повторных правонарушений и выполнять воспитательную роль (исправления, наставления), содействующую формированию правомерного поведения гражданина, в чем, собственно, выражается забота государства о человеке и обществе.

При реализации вышеуказанных условий, обоснованных И.И. Веремеенко, ставших позже принципами, происходит соблюдение баланса частных и публичных интересов наложения административной санкции, что отражает более высокий философский принцип – справедливости общественных отношений, охраняемых законом и государством.

Справедливость предполагает «установление хороших законов» (Г. Гегель), которые ведут к гармонии и равновесию, к процветанию индивида и государства.

В этом контексте возрастает актуальность именно принципа справедливости в деятельности судьи (или других субъектов административной юрисдикции, имеющих соответствующие полномочия) на стадии принятия законного и справедливого судебного решения по делам об административных правонарушениях.

Другим высшим принципом воспитательного воздействия административного наказания выступает гуманизм (от лат. humanus – человеческий), в традициях русской философской мысли – человеколюбие – мировоззрение, основанное на заботе о благе человека и его правах на свободу, равенство, счастье, развитие и проявление всех сторон его личности, уважение к себе и другим, что составляет основу человеческих взаимоотношений и общественной деятельности.

Гуманизм в правовой науке реализован в качестве принципа формирования содержания норм и ин-

ституты, способа регулирования правоотношений на основе общечеловеческих нравственных ценностей.

Сущность принципа гуманизма как правового явления состоит в его способности путем предоставления гражданам прав и обязанностей, создания условий для его самореализации, а также путем возложения обязанностей на других субъектов общественных отношений формировать поведение людей (в том числе посредством воспитания), соответствующее интересам человеческой личности.

Небольшое отступление в философию права обусловлено тем, что И.И. Веремеенко обосновывает концептуальные положения трех ключевых целей административно-правовых санкций: общепреventивной, частнопредупредительной и воспитательной.

Именно соотношение этих целей с результатами применения санкций, «адресованных» правонарушителю, профессор И.И. Веремеенко идентифицирует с их эффективностью.

Таким образом, модель «правонарушение-наказание-воспитание» в соответствии с высшими принципами справедливости и гуманизма была обоснована задолго до того, как воспитательная функция была закреплена в ст. 1 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях [7] (далее – КоАП РСФСР).

Действующий ныне Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [8] (далее – КоАП РФ) вступил в силу 1 июня 2002 года, создав единую кодифицированную правовую базу противодействия административным правонарушениям.

Административно-деликтное законодательство реализует ключевую задачу по защите общественных отношений от правонарушений в области дорожного движения, что отражено в гл. 12 КоАП РФ [8].

В КоАП РФ, в отличие от КоАП РСФСР [7], воспитательная функция не указана, то есть с формально-юридической позиции в КоАП РФ отсутствует цель воспитания правонарушителя.

Далее рассмотрим труды современных ученых-административистов, исследовавших данную тему во временных рамках действующего КоАП РФ [8], то есть почти четверть века, опираясь на многие концептуальные положения, разработанные И.И. Веремеенко.

Ведущие исследователи в указанной области – С.Б. Аникин, В.В. Головкин, А.Н. Дерюга, Н.Н. Дерюга, А.С. Дугенев, В.И. Майоров, П.В. Молчанов, О.В. Рогачева, Б.В. Россинский, А.П. Шергин и др. – неоднократно обращали внимание на необходимость противодействия административной деликтности в более широком социальном контексте, учитывая ежедневный процесс массового вовлечения населения страны в дорожное движение [9].

Так, О.С. Рогачева указывает на бесперспективность попыток искоренить правонарушения в области дорожного движения только путем усиления административной ответственности.

По ее мнению, без учета современных тенденций развития общественных отношений, уровня так называемой транспортной культуры населения маловероятно ожидать значительных изменений, необходимо проведение комплексных исследований с привлечением специалистов из разных (в том числе и «неправовых») областей научного знания: социологии, психологии, педагогики, демографии, экономики для решения проблемы [10].

Б.В. Россинский провел сравнительный анализ дорожной деликтности за 1969–2014 годы с целью выявления причин и условий, влияющих на снижение

количества дорожно-транспортных происшествий и повышение эффективности административных наказаний в указанной области безопасности.

Усиление административной ответственности (ужесточение санкций) приводит к достаточно краткому (6–12 месяцев) эффекту снижения нарушений ПДД, затем происходит привыкание [11].

Ключевыми методами воздействия на делинквентов, несомненно, являются максимальное выявление правонарушений и неотвратимость административного наказания, но, учитывая современные реалии, необходим поиск и других мер воздействия.

П.В. Молчанов провел серию социологических исследований, связанных с административными наказаниями за правонарушения в области дорожного движения, и был вынужден констатировать, что это начинает приобретать фискальный характер, не оказывая влияния на правосознание граждан, так как количество правонарушений не уменьшается, а увеличивается. Парадоксальность обозначенного явления противоречит ключевой цели административной политики государства, что вызывает обоснованную обеспокоенность [12].

А.Н. Дерюга и Н.Н. Дерюга отмечают, что, если вопросы административной ответственности в отечественном праве изучены достаточно фундаментально, то вопросам собственно административного наказания, в отличие от уголовного, уделялось явно недостаточно внимания.

Указанные исследователи развивают новое научное направление – административную пенологию, изучающую механизм назначения административного наказания и его исполнения, в целях повышения эффективности «конечного результата» – прекращение дальнейшего противоправного поведения правонарушителем и упреждение нарушений другими лицами [13].

Далеко не полный перечень исследований, проведенных в последние 10–15 лет, свидетельствует об активном поиске решения обозначенных проблем, но, по всей видимости, не все закономерности, причины и условия учитываются.

Это требует не только более глубокого, но и широкого анализа современного состояния борьбы с административной деликтностью, обращения к предыдущему отечественному знанию, изучения положительного зарубежного опыта, поиска инновационных методов, чтобы ответить на вопрос о том, что необходимо предпринять для совершенствования в данной области общественных отношений.

Д.А. Липинский, Н.В. Макареико и А.А. Мусаткина, являющиеся авторитетными исследователями административной ответственности (в том числе позитивной административной ответственности), аргументируют, что если в КоАП РФ закреплены социальные ценности, и содержатся положения, направленные на защиту личности, прав и свобод человека и гражданина, охрану общественного порядка и общественной безопасности, то в своей совокупности это уже должно оказывать формирующее воздействие на правосознание граждан.

Однако следует понимать, уточняют далее авторы, что «ценностные установки на правомерное поведение» не возникают у человека сами по себе, они интериоризируются (присваиваются личностью) в процессе развития и приобретаемого опыта, путем воспитания (и самовоспитания) в течение всей жизни [14].

Решение задач административного наказания достигается реализацией функций, через которые раскрывается его социальное назначение и достиже-

ние ключевой цели – прекращение противоправного поведения.

Функции административного наказания выступают как основные направления его воздействия на правосознание субъектов и общественные отношения в указанной области безопасности. Функциями административного наказания выступают карательная, регулятивная, превентивная, восстановительная [15].

Превентивная функция административного наказания – это направление правового воздействия, заключающееся в удержании субъекта от совершения административного правонарушения.

Сложившееся положение (практика назначения и исполнения административного наказания) явно показывает преобладание карательной функции, по сути, безучастной, как к обстоятельствам совершенного правонарушения, так и самому правонарушителю.

Это подтверждается распространенной практикой шаблонного вынесения постановлений о назначении административных наказаний, а также повсеместным внедрением автоматизированных технологий оплаты штрафа.

Действительно, своевременная оплата штрафа, наложенного за совершение административного правонарушения в области дорожного движения (в течение 30 дней), достигает цели оперативности «реагирования» на правонарушение.

Однако при этом она ставится гражданином в ряд ежемесячных (бытовых) платежей, фактически минуя социально-психологическую сферу личности, начисто нивелируя какое-либо воспитательное воздействие.

Таким образом, не достигается ключевая цель административного наказания – превенция совершения новых правонарушений как самим деликвентом, так и другими лицами.

Формирование установок сознания на правомерное поведение (повышение уровня правосознания) не происходит. Следует понимать, что формирование стимула избегания «не попасться на камеру фотовидеофиксации» и мотивационная установка личности на правомерное поведение – это не одно и то же!

Административное наказание призвано не только покарать правонарушителя, но и искоренить правовой нигилизм, сформировать позитивное психическое отношение к объектам административной охраны, по сути, изменить внутренние установки.

В настоящее время эффективность воздействия административного наказания на правонарушителя в области дорожного движения очень низкая, можно сказать, по причине «отсутствия» (личностного участия) самого правонарушителя в сложившейся цепочке действий по изменению своего противоправного поведения, где используется только один рычаг воздействия в виде «безликого» внешнего стимула (например, квитанции об оплате административного штрафа за нарушения ПДД).

Данный факт указывает на необходимость серьезного совершенствования механизма превенции административного наказания на поведение правонарушителя, в чем, собственно, и заключается его ключевая цель.

Рассматривая зарубежную практику, направленную на преодоление деликтности в дорожном движении, следует констатировать, что в странах с высоким уровнем автомобилизации и социально-экономического развития «воспитательному» воздействию на правонарушителей уделяется значительное внимание.

Наряду с высокими штрафными санкциями применяется огромный арсенал мер неюридического

характер, направленный на «обязательное или относительно добровольное» участие правонарушителей в ряде мероприятий [16].

В западных странах (страны ЕС, Новая Зеландия, Австралия, Канада, США) акцент сделан на индивидуальную работу с правонарушителем: например, повторный лекционно-практический курс по безопасному вождению; участие в социально-психологических тренингах по развитию ответственного поведения, снижению агрессивности и т.п.

В «восточных» странах (Япония, Южная Корея, Сингапур, Китай, Малайзия) акцент в первую очередь сделан на «общественное порицание», что в рамках традиционной культуры и менталитета, действительно достигает целей индивидуальной коррекции поведения правонарушителей.

Одновременно применяются и «западные технологии». Например, в пенитенциарных учреждениях Японии с заключенными, ставшими виновниками дорожно-транспортных происшествий, обязательно проводятся соответствующие занятия.

Следует отметить, что страны ЕС и ряд указанных стран Восточной Азии в международных рейтингах (ООН, ВОЗ) имеют самые низкие показатели дорожной деликтности и дорожно-транспортных происшествий, но это результат длительной и целенаправленной работы, постоянно совершенствующейся.

Последние исследования, проведенные в Австрии и Бельгии, показывают, что стимулирующие социально-психологические и образовательные методы с применением современных, в том числе VR-технологий, иммерсивное обучение, использование индивидуальной записи передвижения транспортного средства IVDR (Individual Vehicle Distance Record) для постоянного отслеживания и предоставления обратной связи о процессе вождения с последующим анализом водителем своих ошибок, оказывают более продолжительный эффект, чем только санкции [17].

Тенденции развития общественного сознания свидетельствуют о том, что современный человек более восприимчив к информационно-рекомендательным и социально-психологическим методам воздействия, чем к ограничительно-запретительным.

Рассмотренный спектр практической работы, который проводится в зарубежных странах с целью индивидуальной профилактики и формирования полезных стереотипов у рецидивной части административных правонарушителей, в нашей стране отсутствует, несмотря на то, что некоторые ее элементы имели место еще в недавний «советский» период истории.

Целенаправленное формирование адекватной, доступной и полезной практики в отечественных условиях, внесет дополнительные ресурсы воздействия на административных правонарушителей.

Автором настоящей статьи было проведено исследование инновационных технологий совершенствования в сфере безопасности дорожного движения на основе взаимодействия государства и общества, сложившиеся в отечественной и зарубежной практике.

Выявлено, что из семи существующих моделей влияния на участников дорожного движения с целью формирования (воспитания) устойчивых социальных стереотипов соблюдения правил дорожного движения, в настоящее время в нашей стране используется только одна – «воздействующая», суть которой сводится к властно-принудительному принципу (предписания, запреты, дозволения) [18].

При всей значимости указанной модели совершенно очевидно, что без применения позитивного

влияния других моделей у участников правоотношений формируются пассивность, инфантильность, не-обязательность, то есть имитация правомерного поведения.

Оно представляет собой дисциплинированное и ответственное поведение, которое свидетельствует об устойчивых качествах социально зрелой личности.

Современные исследования убедительно показывают, что эффективность норм административно-деликтного права в области безопасности дорожного движения повышается за счет синтеза научно-практического знания права, социологии и психологии [19].

На основе вышеизложенного можно сделать следующие выводы.

Во-первых, настоящее время – это новый переломный этап развития нашей страны, когда происходит духовно-нравственное оздоровление социальной среды, переоценка накопленного положительного опыта советского периода истории.

В этой связи необходимо переосмыслить и некоторые положения действующего КоАП РФ как кодифицированного нормативного акта, регулирующего общественные отношения по привлечению к ответственности за совершение административных правонарушений.

Имеется в виду отсутствующая ныне воспитательная функция, что создает «пробел» в достижении эффективности административно-деликтных санкций и на основе которой выстраивается целый пласт работы с правонарушителями.

Во-вторых, административное наказание должно оказывать на правонарушителя индивидуальное воспитательное воздействие, воспринимаемое самим делинквентом и другими лицами не только как справедливое и соразмерное, но и созидательное (превентивное) – имеющее своей целью формирование стойкого правомерного поведения в дорожно-транспортных условиях.

В-третьих, не претендуя на полноту раскрытия в настоящей статье рассмотренных аспектов эффективности административных санкций в области дорожного движения, автор приглашает коллег к научно-практической дискуссии с учетом того, что существует огромный арсенал ресурсов для решения обозначенной проблемы.

Список источников

1. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2020 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021. 76 с.
2. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 120 с.
3. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2024 года: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024, 41 с.
4. Шергин А.П. Дорожная деликтология // Безопасность дорожного движения. 2024. № 2. С. 23–26.
5. Федеральный закон от 26 декабря 2024 г. № 490-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 20.02.2025).
6. Веремеенко И.И. Административно-правовые санкции. М.: Юридическая литература, 1975. 254 с.
7. Кодекс РСФСР об административных правонарушениях (утв. ВС РСФСР 20.06.1984) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 20.02.2025).

8. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 20.02.2025).

9. Головкин В.В., Бекетов О.И., Майоров В.И. Повышение эффективности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Научный вестник Омской академии МВД России. 2017. № 2(965). С. 34–38.

10. Рогачева О.С. Эффективность норм административно-деликтного права: монография. Воронеж: Изд-во Воронеж. гос. ун-та, 2011. 356 с.

11. Россинский Б.В. Административные наказания в сфере дорожного движения и аварийность на автомобильном транспорте // Административное право и процесс. 2014. № 5. С. 8–17.

12. Молчанов П. В. Актуальные проблемы административной политики в области дорожного движения (по результатам социологических исследований) // Административное право и процесс. 2017. № 11. С. 25–29.

13. Дерюга Н.Н., Дерюга А.Н. Административно-психологические вопросы эффективности административных наказаний // Административное право и процесс. 2024. № 3. С. 7–11.

14. Липинский Д.А., Макареико Н.В., Мусаткина А.А. К вопросу о воспитательной функции административной ответственности // ВВ: Административное право и практика администрирования. 2021. № 3. С. 26–36. DOI: 10.7256/2306-9945.2021.3.36889.

15. Липинский Д.А., Мусаткина А.А. Цели и функции административных наказаний // ВВ: Административное право и практика администрирования. 2017. № 2. С. 20–37. DOI: 10.7256/2306-9945.2017.2.22440.

16. Баканов К.С., Гордеева А.Д. и др. Зарубежный опыт противодействия основным факторам риска в дорожном движении: учебное пособие. М.: ФКУ «Научный центр БДД МВД России», 2024. 180 с.

17. Ефремов С.Б. Инновационные технологии в формировании безопасного дорожного поведения водителей // Современная зарубежная психология. 2023. Том 12. № 1. С. 26–34.

18. Майоров В.И. «Foresight» – инновационная технология совершенствования в сфере безопасности дорожного движения на основе взаимодействия государства и общества // Труды Академии управления МВД России. 2022. № 3(63). С. 41–51.

19. Майоров В.И., Дунаева О.Н. Эффективность норм административно-деликтного права в области безопасности дорожного движения (в контексте синтеза права, социологии и психологии) // Административное право и процесс. 2023. № 8. С. 24–29.

References

1. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Isaev M.M. et al. Law enforcement activities in the field of road safety in 2020: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2021. 76 p.
2. 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. 120 p.
3. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aisanov A.S. et al. Road traffic accidents in the Russian Federation for 9 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. 41 p.
4. Shergin A.P. Road Tortology // Road Safety. 2024. № 2. P. 23–26.
5. Federal Law dated 26.12.2024 № 490-FZ «On amendments to the Code of the Russian Federation on Administrative Offenses» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 20.02.2025).
6. Veremeenko I.I. Administrative and Legal Sanctions. M.: Legal Literature, 1975. 254 p.

7. Code of the RSFSR on Administrative Offenses (approved by the Supreme Council of the RSFSR dated 20.06.1984) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 20.02.2025).
8. Code of the Russian Federation on Administrative Offenses dated 30.12.2001 № 195-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 20.02.2025).
9. Golovko V.V., Beketov O.I., Mayorov V.I. Improving the efficiency of administrative liability for offenses in the field of road traffic // Scientific Bulletin of the Omsk Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2017. № 2 (965). P. 34–38.
10. Rogacheva O.S. Efficiency of the norms of administrative-tort law: monograph. Voronezh: Voronezh State University Publishing House, 2011. 356 p.
11. Rossinsky B.V. Administrative penalties in the field of road traffic and accidents in road transport // Administrative law and process. 2014. № 5. P. 8–17.
12. Molchanov P.V. Actual problems of administrative policy in the field of road traffic (based on the results of sociological research) // Administrative law and process. 2017. № 11. P. 25–29.
13. Deryuga N.N., Deryuga A.N. Administrative and penological issues of the effectiveness of administrative penalties // Administrative law and process. 2024. № 3. P. 7–11.
14. Lipinsky D.A., Makareiko N.V., Musatkina A.A. On the issue of the educational function of administrative responsibility // NB: Administrative law and administration practice. 2021. № 3. P. 26–36. DOI: 10.7256/2306-9945.2021.3.36889.
15. Lipinsky D.A., Musatkina A.A. Objectives and functions of administrative penalties // NB: Administrative law and administration practice. 2017. № 2. P. 20–37. DOI: 10.7256/2306-9945.2017.2.22440.
16. Bakanov K.S., Gordeeva A.D. and others. Foreign experience of counteracting the main risk factors in road traffic: a tutorial. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2024. 180 p.
17. Efremov S.B. Innovative technologies in the formation of safe road behavior of drivers // Modern foreign psychology. 2023. Vol. 12. № 1. P. 26–34.
18. Mayorov V.I. «Foresight» – an innovative technology for improving road safety based on the interaction of the state and society // Proceedings of the Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2022. № 3(63). P. 41–51.
19. Mayorov V.I., Dunaeva O.N. Effectiveness of administrative-tort law in the field of road safety (in the context of the synthesis of law, sociology and psychology) // Administrative law and process. 2023. № 8. P. 24–29.
-
-

Информация об авторе

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

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

Information about the author

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

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

*Статья поступила в редакцию 20.01.2025; одобрена после рецензирования 21.02.2025; принята к публикации 28.02.2025.
The article was submitted 20.01.2025; approved after reviewing 21.02.2025; accepted for publication 28.02.2025.*

В ПОИСКАХ КРИТЕРИЕВ ОБОСНОВАННОСТИ РАЗМЕРОВ
АДМИНИСТРАТИВНЫХ НАКАЗАНИЙ¹Сергей Михайлович Зырянов, ²Анастасия Валентиновна Калмыкова^{1,2}Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации¹adm6@izak.ru²adm7@izak.ru

Аннотация. Административная ответственность рассматривается как основное средство обеспечения соблюдения правил дорожного движения и в итоге достижения плановых абсолютных и относительных показателей безопасности дорожного движения. Правонарушения в области дорожного движения являются самыми распространенными, их число ежегодно увеличивается, в 2024 г. органами внутренних дел было возбуждено более 250 миллионов дел – в среднем по одному на каждого жителя страны. Общая сумма взыскиваемых административных штрафов составляет заметную величину в экономике регионов и всей страны. Поэтому проблема поиска оптимальных размеров административных штрафов остается актуальной. Однако ее необходимо рассматривать в комплексе в рамках всего механизма правового регулирования отношений в области дорожного движения, оценивая результативность и эффективность запретов, ограничений и обываний (обязательных требований), разрешительной деятельности, профилактики, контроля (надзора) и административной юрисдикции.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, обязательные требования, контроль (надзор), административная ответственность, административный штраф

Для цитирования: Зырянов С.М., Калмыкова А.В. В поисках критериев обоснованности размеров административных наказаний // Безопасность дорожного движения. 2025. № 2. С. 37–43.

Original article

IN SEARCH OF CRITERIA FOR THE VALIDITY OF ADMINISTRATIVE PENALTIES

¹Sergey M. Zyryanov, ²Anastasia V. Kalmykova^{1,2}Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation¹adm6@izak.ru²adm7@izak.ru

Abstract. Administrative responsibility is considered as the main means of ensuring compliance with traffic rules and as a result of achieving the planned absolute and relative indicators of road safety. Road traffic offenses are the most common, their number is increasing every year, in 2024 more than 250 million cases were initiated by the internal affairs authorities – on average one for each resident of the country. The total amount of administrative fines collected is a significant value in the economy of the regions and the whole country. Therefore, the problem of finding the optimal amounts of administrative fines remains relevant. However, it must be considered as a whole within the framework of the entire mechanism of legal regulation of relations in the field of road traffic, assessing the effectiveness and effectiveness of prohibitions, restrictions and obligations (mandatory requirements), permitting activities, prevention, control (supervision) and administrative jurisdiction.

Keywords: road safety, mandatory requirements, control (supervision), administrative liability, administrative fine

For citation: Zyryanov S.M., Kalmykova A.V. In search of criteria for the validity of administrative penalties // Road Safety. 2025. № 2. P. 37–43.

Поводом для обращения к теме обоснованности размеров административных штрафов стал недавний запрос депутатов Государственной Думы РФ в Конституционный Суд РФ о проверке конституционности Федерального закона от 26 декабря 2024 г. № 490-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», в котором утверждали, что в ходе рассмотрения проекта данного законодательного акта в Государственной Думе РФ, а именно при внесении в него поправок после первого чтения, были существенно нарушены законодательные процедуры, следствием чего стало внесение в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) [1] изменений, существенно повысивших размеры административных штрафов, предусмотренных статьями гл. 12 КоАП РФ, а изменение порядка исполнения административных наказаний, назначаемых за правонарушения в области дорожного движения, привело к тому, что «скидка», предоставляемая за добровольное и своевременное исполнение административного наказания, также снизилась.

В результате фактический размер административного штрафа с учетом «скидки» за наиболее распространенное административное правонарушение, предусмотренное ч. 2 ст. 12.9 КоАП РФ, увеличился в два раза – с 250 рублей (50% от предусмотренных нормой 500 рублей) до 562,5 рублей (75% от 750 рублей).

Кроме того, в заявлении отмечалось, что объективных причин для ужесточения санкций за административные правонарушения в области дорожного движения нет, поскольку общее число правонарушений в этой области снижается, к тому же ужесточение санкций не оказывает существенного влияния на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и не способствует повышению безопасности дорожного движения.

По мнению заявителей, Федеральный закон о внесении изменений в КоАП РФ не соответствует Конституции РФ [2], ее статьям 4 (ч. 2), 15 (ч. 1 и 2), 19 (ч. 1 и 2), 55 (ч. 3), ст. 101 (ч. 4), 104 (ч. 2) и 105 (ч. 1), поскольку меры административной ответственности не могут быть установлены произвольно, не основываясь на объективных характеристиках уровня и динамики

ки административных правонарушений и нарушать установленный порядок принятия федеральных законов. Конституционный Суд РФ вынес определение по данному заявлению [3].

Напомним фабулу дела.

Летом 2024 года в Государственную Думу Парламентом Кабардино-Балкарской Республики был внесен проект федерального закона № 728342-8 «О внесении изменений в статьи 12.3 и 12.37 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» [4], состоявший из двух статей.

Первой предлагалось установить ответственность за повторное в течение года совершение административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 12.37 КоАП РФ, второй устанавливался порядок вступления изменений в силу.

Правительство РФ представило положительный отзыв о данном законопроекте. Положительные отзывы были также даны Правовым управлением Аппарата Государственной Думы, Счетной палатой РФ, комитетом Государственной Думы по государственному строительству и законодательству (ответственный комитет).

Законопроект был принят в первом чтении 26 ноября 2024 года, после чего в текст законопроекта были внесены поправки, в том числе изменившие его название – «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях».

Принятый во втором чтении и в тот же день (12 декабря 2024 года) в окончательной редакции законопроект с поправками получил положительные заключения Правового управления Аппарата Государственной Думы, комитетов Совета Федерации. 20 декабря того же года законопроект был одобрен Советом Федерации, а 26 декабря подписан Президентом РФ, получил номер 490-ФЗ и был опубликован [5].

Утверждение заявителей о нарушении процедуры прохождения законопроекта в Государственной Думе не соответствует фактическим данным. Порядок прохождения законопроектов в Государственной Думе определен разделом III Регламента Государственной Думы (далее – Регламент Государственной Думы) [6].

Порядок внесения и рассмотрения поправок к законопроектам, принятым Государственной Думой в первом чтении, определен ст. 121–123 Регламента Государственной Думы.

Ответственный комитет (в данном случае Комитет Государственной Думы по государственному строительству и законодательству) действовал в строгом соответствии с данными предписаниями, в чем не сложно убедиться, рассмотрев размещенные на официальном сайте Государственной Думы материалы, в том числе с таблицей поправок, обоснованием отклонения отдельных поправок и принятия других.

Законопроект прошел все необходимые правовые и лингвистические экспертизы, Правовое управление Государственной Думы замечаний не имело (заключение от 11 ноября 2024 г. № вн.2-2-2/4889). Законопроект также поддержан Государственно-правовым управлением Президента РФ, МВД России и Минюстом России. Позиции ответственного комитета и Счетной палаты РФ по поправкам совпали.

Особенности рассмотрения поправок, изменяющих концепцию законопроекта, предусмотрены ч. 7.3 ст. 123 Регламента Государственной Думы.

Решение вопроса о том, изменяют ли поправки концепцию законопроекта, отнесено к дискреции ответственного комитета.

Как следует из материалов рассматриваемого дела, Комитет по конституционному законодательству и государственному строительству не усмотрел изменений концепции законопроекта.

В соответствии с ч. 9.1 ст. 123 Регламента Государственной Думы решение о принятии поправок принимается большинством голосов от общего числа депутатов Государственной Думы.

В представленных материалах нет данных о результатах голосования по таблице поправок и о принятии законопроекта во втором чтении. В третьем чтении за законопроект в окончательной редакции с поправками проголосовали 63,1% от общего числа депутатов Государственной Думы.

Таким образом, имеющиеся материалы не дают оснований сомневаться в том, что процедура рассмотрения законопроекта, в том числе в части принятия поправок к нему, была нарушена при рассмотрении проекта федерального закона № 728324-8.

На вопросе о соответствии вносимых поправок концепции законопроекта необходимо остановиться подробнее.

Концепция законопроекта представляет собой документ, в котором должен быть определен широкий круг вопросов, в том числе основная идея, цели и предмет правового регулирования, круг лиц, на которых распространяется действие законопроекта, их новые права и обязанности, в том числе с учетом ранее имевшихся; общая характеристика и оценка состояния правового регулирования соответствующих общественных отношений с приложением анализа действующих в этой сфере нормативных правовых актов; социально-экономические, политические, юридические и иные последствия реализации будущего закона и т.д. [7].

Предметом правового регулирования как права в целом, так и конкретного нормативного правового акта являются общественные отношения, которые объективно по своей природе могут поддаваться нормативно-организационному воздействию и в существующих условиях требуют такого воздействия, осуществляемого при помощи юридических норм и всех иных юридических средств, образующих механизм правового регулирования [8].

Группа общественных отношений, составляющих предмет регулирования, характеризуется внутренним единством, однородностью субъектов, которые в них участвуют, и идентичностью их поведения.

Не случайно В.Н. Протасов в качестве объекта правового регулирования выделял «по меньшей мере три компонента: а) люди (без них не было бы никаких общественных отношений); б) общественные отношения (социальные связи, зависимости и разграничения); в) поведение людей» [9].

В соответствии с пояснительной запиской к законопроекту он разработан в целях защиты прав граждан, которые являются участниками дорожно-транспортных происшествий.

Концептуально законопроект был направлен на повышение безопасности дорожного движения посредством обеспечения исполнения владельцем транспортного средства обязанности по страхованию своей гражданской ответственности в целях защиты прав потерпевших и возмещения вреда, причиненного их жизни и здоровью или имуществу в результате дорожно-транспортного происшествия, за счет усиления административной ответственности.

Безопасность дорожного движения определяется как состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от ДТП и их последствий [10].

В свою очередь, обеспечение безопасности представляет собой деятельность, направленную на предупреждение причин возникновения ДТП, снижение тяжести их последствий.

Указанную деятельность составляет достаточно большой круг действий, связанный не только с установлением непосредственно прав и обязанностей участников дорожного движения, но и с организацией движения, обустройством работ, обеспечением соответствия обязательным требованиям транспортных средств, проведение социально ориентированной политики в области страхования на транспорте и другие действия, определенные в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» [10].

Общественные отношения в области обеспечения безопасности дорожного движения составляют родовый объект административных правонарушений, ответственность за которые предусматривается главой 12 КоАП РФ.

Согласно ч. 1 ст. 118 Регламента Государственной Думы при рассмотрении Государственной Думой законопроекта в первом чтении обсуждается его концепция, дается оценка соответствия основных положений законопроекта Конституции РФ, его актуальности и практической значимости, принятие закона в первом чтении означает, что его концепция получила поддержку Государственной Думы и не может быть произвольно изменена [11, 12].

Изменения, предусмотренные поправками к данному законопроекту, также направлены на обеспечение безопасности дорожного движения, они касаются статей главы 12 КоАП РФ, предусматривающих ответственность за совершение деяний, посягающих на отношения в области безопасности дорожного движения.

Данные изменения, кроме общей цели и предмета правового регулирования адресованы общему кругу лиц – участникам дорожного движения, не создают для них новые права и обязанности, корректируя ранее установленные.

Поправки не меняют место закона в системе действующего законодательства, в них не используются новые правовые средства воздействия на регулируемые общественные отношения.

Таким образом, внесенные в законопроект поправки, в соответствии с правовой позицией Конституционного Суда РФ, не меняли концепцию законопроекта и не оказали определяющего влияния на принятие депутатами Государственной Думы и одобрение членами Совета Федерации решения, которое отражает действительную волю Федерального Собрания.

Наконец, самый сложный вопрос из поставленных перед Конституционным Судом РФ группой депутатов Государственной Думы связан с обоснованностью установленных поправками размеров административных штрафов. В отличие от процедурных вопросов в данном случае речь идет о материальных нормах.

Требования обоснованности проектов федеральных законов, вносящих изменения в КоАП РФ, установлены в Регламенте Правительства РФ [13], они обязательны для федеральных органов исполнительной власти, разрабатывающих законопроекты.

Что касается законопроектов, вносимых в Государственную Думу депутатами, региональными

законодательными собраниями и другими субъектами, указанными в ст. 104 Конституции РФ, для них формальные требования обоснованности отсутствуют.

Это не означает, что необоснованные законы могут быть приняты – существующие механизмы в определенной степени позволяют добиваться соблюдения общих принципов и правил законодательной техники: требований законности, обоснованности, исполнимости.

Эту задачу решают профильный комитет, Правовое управление, другие комитеты Государственной Думы, Совет Государственной Думы, принимающий решение о принятии законопроекта к рассмотрению.

Правительство РФ силами заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, компетентных в соответствующей области, предоставляет официальный отзыв, в котором может быть указано на необоснованность предлагаемых мер.

Государственная Дума рассматривает законопроект в трех чтениях и принимает (принимает с поправками) или отклоняющий законопроект. Наконец, Совет Федерации, одобряющий принятый Государственной Думой федеральный закон, и Президент РФ, подписывающий его, также имеют возможности обеспечить обоснованность его положений.

Формальные требования обоснованности положений разрабатываемых в Правительстве РФ законопроектов, установленные в Регламенте Правительства РФ, по своему содержанию являются скорее формальными, нежели сущностными.

В отличие от других законопроектов, проекты законов, вносящие изменения в КоАП РФ, которыми устанавливается или усиливается ранее установленная ответственность, должны сопровождаться данными, подтверждающими невозможность воздействия на противоправное поведение имеющимися средствами, включая статистические данные за 5 лет, предшествующие году внесения проекта федерального закона в Правительство РФ, а также подтверждающие обоснованность выбора видов и размеров предлагаемых административных наказаний, в том числе с учетом требований соразмерности и индивидуализации административной ответственности, возможности исполнения наказаний лицами, в отношении которых предлагается установить административную ответственность.

Принцип обоснованности является одним из существенных при разработке нормативных правовых актов вне зависимости от уровня их разработки и принятия [14].

Условиями установления обязательных требований являются наличие риска причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям, на устранение которого направлено установление обязательных требований, и возможность и достаточность установления обязательных требований в качестве мер защиты охраняемых законом ценностей [15].

Законодательные решения не должны быть волюнтаристскими и субъективными, они должны основываться на учете экономических, социально-политических, экологических и других факторов развития определенной сферы жизнедеятельности общества. В особенности это касается законопроектов, устанавливающих меры ответственности.

Вместе с тем анализ пояснительных записок к разрабатываемым федеральными органами исполнительной власти законопроектам показывает, что даже

такие формальные требования соблюдаются далеко не всеми разработчиками.

Так, в пояснительной записке к проекту другого федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», разработанного Минприроды России, отмечается следующее: «В результате проведения анализа правоприменительной практики, обуславливающей необходимость изменения правового регулирования, выявлена необходимость издания проекта федерального закона, вносящего изменения в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях Российской Федерации в части обеспечения безопасности судоходства и предотвращения разливов нефти и нефтепродуктов» [16].

В пояснительной записке к законопроекту, разработанному Минтрансом и предусматривающему существенное (с 1500 до 10000 рублей для легковых автомобилей) увеличение размеров штрафов за неоплату проезда по платным автомобильным дорогам, отмечается, что установленные ст. 12.21.4 КоАП РФ размеры административных штрафов ниже стоимости проезда по платным дорогам, в связи с чем владельцу транспортного средства выгоднее заплатить штраф, чем оплачивать проезд, доля таких нарушителей выросла с 20% в 2021 году до 30% в 2024 году [17].

Предложения Минприроды России об увеличении размеров административных штрафов за незаконную добычу общераспространенных полезных ископаемых обосновываются двукратным за 5 лет ростом числа выявленных административных правонарушений, предусмотренных ст. 7.3 КоАП РФ, несопоставимостью установленных размеров административных наказаний с ущербом, наносимым такими правонарушениями [18].

Но даже если бы в пояснительной записке были приведены данные о правоприменительной практике, указывающие на то, что, несмотря на то, что КоАП РФ предусматривает административную ответственность за то или иное противоправное деяние, количество совершаемых правонарушений не сокращается или растет, на основании этих данных невозможно определить, какой размер административного штрафа будет оптимальным или на какую величину следует повысить установленный штраф.

Попытки обосновать размеры административных штрафов экономическими расчетами – размером предотвращаемого ущерба или затратами на производство по делам об административных правонарушениях – довольно привлекательны ввиду простоты решения, но противоречат сущности административной ответственности, выраженной в ст. 3.1 КоАП РФ. Административная ответственность не должна преследовать фискальные цели.

Пожалуй, наиболее глубокое исследование проблемы эффективности административных наказаний было проведено учеными ВНИИ МВД СССР в 1970-е годы [19, 20]. В обобщенном виде результаты работы изложены в монографии Л.Л. Попова [21].

Автор утверждал, что административные санкции нацелены на воспитание граждан, частную и общую превенцию, предлагал определять эффективность по степени достижения цели административных наказаний, отмечал, что важным элементом понятия эффективности является достигнутый результат, проявляющийся в конкретных количественных показателях, однако эта задача не имеет простого решения, поэтому необходимо вводить эмпирические показатели эффективности [21].

Ученые, работавшие с Л.Л. Поповым над проблемой измерения эффективности административных санкций, исходили из того, что наказания влияют на разных людей по-разному, что требует группировки по нескольким уровням (например, на первом уровне лица, совершившие повторное правонарушение после применения санкции, лица, совершившие преступление после применения санкции, лица, не совершавшие правонарушения после применения санкции; на втором уровне – группировка по возрасту, семейному положению, занятости и т.д.).

Все это позволяет определить эффективность санкций для отдельной группы как отношение результата к размеру группы (после применения санкции 10 нарушителей из группы в 100 человек совершили административные правонарушения повторно, 2 человека совершили преступления, эффективность 0,87%) [21].

В этой связи интересно было бы проследить эффективность мер воздействия на лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения, в том числе их поведение после исполнения уголовного наказания и конфискации транспортного средства на основании п. «д» ч. 1 ст. 104.1 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ) [22]. Федеральный законодатель сформировал модель последовательного усиления ответственности – ч. 1 ст. 12.8, ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ, ч. 1, затем ч. 2 ст. 264.1 УК РФ в совокупности с п. «д» ч. 1 ст. 104.1 УК РФ.

Л.Л. Попов предложил также измерять эффективность общей превенции как отношение числа лиц, не совершивших правонарушения, к общему числу лиц, являющихся адресатами нормы (например, из 1000 работников торговли к административной ответственности привлечено 20 человек, эффективность равна 0,98%).

Сформированная в результате исследования модель оптимальной административно-правовой санкции учитывает многочисленные факторы, прежде всего личностные, что позволяет определить оптимальный вид и размер санкции, применяемой к конкретному правонарушителю, в частности к ответственности за правонарушения, связанные с употреблением алкогольной продукции, они предложили учитывать 12 факторов: возраст, уровень образования, размер заработной платы, жилищные условия, специальность, прошлый негативный опыт взаимодействия с правоохранительными органами, общественную активность, характер связи с производством, уровень знания закона, отношение к наказанию, вид и размер ранее наложенных санкций, ранее применявшиеся меры общественного воздействия [21].

Исходя из сказанного, можно предложить следующую формулу определения размеров административных санкций, которая должна основываться на соотношении объективных и субъективных критериев.

К числу объективных критериев должны быть отнесены: общее количество участников дорожного движения, общее количество совершенных правонарушений, количество совершенных правонарушений в зависимости от вида объекта посягательства, размер причиненного ущерба, количество жертв, повторное совершаемых правонарушений, изменение качественного и количественного состава совершаемых правонарушений с момента последнего изменения санкции, количество и виды регионов, в которых совершается наибольшее число правонарушений, состояние автомобильного транспорта и дорог в данной регионе, материальные затраты на обеспечение безопасности дорожного движения на федеральном уровне и уровне

субъектов Российской Федерации, соотношение устанавливаемой санкции со средним доходом участников дорожного движения, совершивших правонарушения.

К субъективным критериям следует отнести данные, непосредственно характеризующие субъекта правонарушения.

Однако такой подход требует как систематической работы по мониторингу правоприменительной практики, так и стабильности самого законодательства в целях обеспечения референтности данных.

Л.Л. Попов писал: «наличие систематизированного и стабильного законодательства об административной ответственности — одно из неперенных условий эффективности рассматриваемых санкций», «правоприменительная практика должна быть последовательной и стабильной, а административное взыскание должно восприниматься нарушителем как законное и справедливое» [21].

Отсюда видно, что говорить об эффективности административных наказаний как критерии определения вида и размера санкции за правонарушение в соответствии с предложенной Л.Л. Поповым с коллегами моделью можно лишь в отношении определенной социальной группы, если не в отношении каждого конкретного человека.

Конечно, эта модель могла бы использоваться в правоприменительной практике при назначении наказания конкретному лицу.

Можно предположить, что в недалеком будущем эта идея будет реализована средствами искусственного интеллекта.

Но наказание конкретному лицу выбирается в пределах санкции соответствующей статьи Особенной части законодательства об административных правонарушениях, нас же интересует, как установить саму эту санкцию, вид и размер (диапазон) наказания.

Л.Л. Попов в своей работе обратил внимание на то важное обстоятельство, что административная санкция является лишь одним из средств воздействия на виновного в совершении проступка [21].

Эффективность правового регулирования зависит от того, насколько полно учитываются все факторы, влияющие на поведение участников общественных отношений [23]. Эти факторы не ограничиваются лишь применением наказаний.

Если подойти к проблеме эффективности административных наказаний системно, как предлагалось в ранее опубликованных работах [24, 25, 26], будет видно, что цель регулирования достигается на каждом шаге регуляторного цикла.

Не может быть сомнений в том, что если проблема идентифицирована неверно, выбор стратегии и конкретной модели регулирования ошибочен; если обязательные требования установлены с нарушением принципов, указанных в ст. 4–10 Федерального закона «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» [27]; если для получения разрешения (лицензии) установлены нерелевантные условия; если контроль (надзор) направлен на оценку соблюдения требований, не влияющих на достижение цели; если меры принуждения неоптимальны, цель регулирования не будет достигнута, даже если будут установлены самые строгие меры административного или уголовно-правового воздействия.

Мерами принуждения можно добиться довольно высокого уровня соблюдения того или иного требования, однако может оказаться, что угроза причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям сохранится или даже усилится.

Профилактический потенциал административной ответственности достаточен для того, чтобы существенно снизить количество нарушений того или иного правила (обязательного требования).

Еще больше усилить профилактическое воздействие позволяют меры уголовного принуждения, как в примере с ответственностью за управление транспортным средством в состоянии опьянения.

Статистические данные показывают позитивную динамику — если в 2017 году было привлечено к административной ответственности 376 129 водителей, то в 2024 году — 246 595 (при этом необходимо учитывать, что за тот же период времени доля отказов от освидетельствования на состояние опьянения в общей массе правонарушений, выявленных сотрудниками полиции без учета камер фотовидеофиксации, выросла с 0,7 до 0,9%, а доля фактов управления транспортными средствами в состоянии опьянения не изменилась и составляет 1,3%) [28].

Однако необходимо учитывать побочные эффекты усиления ответственности, особенно за такие массовые правонарушения, как превышение установленной скорости движения, число которых к 2024 году увеличилось до 193,7 млн, с 2017 года наблюдается почти трехкратный рост, который можно объяснить почти трехкратным увеличением количества комплексов фотовидеофиксации [28].

Важно представлять конечную цель регулирования. В области дорожного движения эта цель заключается в снижении количества погибших и пострадавших в ДТП.

Можно ограничить скорость движения пределом в 5 км/ч и установить за его превышение штраф «останавливающего» размера, например равного средней месячной зарплате по стране.

Возможно, это позволит добиться нулевой смертности в ДТП. Но побочные эффекты такого решения будут несоразмерными. Кроме того, следует ожидать роста происшествий на других видах транспорта (или на тех участках дорог, где не ведется наблюдение), которые в таком случае возьмут на себя основную нагрузку. Другие решения позволят снизить число пострадавших, хотя ДТП будут происходить.

Федеральные законы от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» и № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» [27, 29] требуют оценивать эффективность и результативность как самих обязательных требований, так и профилактической и контрольной (надзорной) деятельности.

При этом влияние мер административного принуждения игнорируется. А такое влияние оказывают не только административные наказания, но и иные меры принуждения, например меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, особенно такие, как административный запрет деятельности или задержание транспортного средства.

Пожалуй, главный дефект Федерального закона «Об обязательных требованиях» [27] состоит в том, что обязательные требования представляют собой диспозицию либо гипотезу и диспозицию логической нормы права. Их соблюдение гарантируется санкциями — третьим обязательным элементом.

Немаловажное значение имеет контроль (надзор), посредством которого выявляются нарушения обязательных требований, потому что, если нарушения обязательных требований остаются незамечен-

ными, они будут происходить, несмотря на строгость самих требований и размер установленного за их нарушение наказания.

Поэтому оценивать эффективность регулирования отдельно не имеет смысла. Однако простое измерение результатов внедрения какого-либо правила, даже если его проводить по конечному результату, в дорожном движении – по количеству погибших и пострадавших в ДТП, мало что скажет об оптимальности регулирования.

Таким образом, оптимальный выбор вида и размера санкции диктует необходимость фиксации исполнения нормы на каждом витке регуляторного цикла.

Список источников

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.04.2025).
2. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.04.2025).
3. Определение Конституционного Суда РФ от 13 мая 2025 г. № 1220-О // URL: <https://www.ksrf.ru/Decision/?q=490-%D1%84%D0%B7&oq=1&sField=inText&decType10=on&decType5=on&decType17=on&decType60=on&decType61=on&decNumber=&start=&end=&csrftoken=1851242a604f9e0018c57d878310aeb49c4f38023a18c3c80941943320d35d41d9d85a3da48700d6> (дата обращения: 15.04.2025). Документ не опубликован.
4. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/728324-8> (дата обращения: 15.04.2025).
5. Собрание законодательства РФ. 2024. № 53 (Часть I). Ст. 8500.
6. Постановление Государственной Думы ФС РФ от 22 января 1998 г. № 2134-II ГД «О Регламенте Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 1998. № 7. Ст. 801.
7. Постановление Правительства РФ от 2 августа 2001 г. № 576 «Об утверждении Основных требований к концепции и разработке проектов федеральных законов» // Собрание законодательства РФ. 2001. № 32. Ст. 3335.
8. Алексеев С.С. Теория права. М.: Бек, 1995. 320 с.
9. Протасов В.Н. Теория права и государства. Проблемы теории права и государства. М., 2001. С. 143–144.
10. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.
11. Постановления Конституционного Суда Российской Федерации от 5 июля 2001 г. № 11-П // Собрание законодательства РФ. 2001. № 29. Ст. 2059.
12. Постановления Конституционного Суда Российской Федерации от 28 марта 2017 г. № 10-П // СЗ РФ. 2017. № 15 (Часть 7). Ст. 2284.
13. Постановление Правительства РФ от 1 июня 2004 г. № 260 «О Регламенте Правительства Российской Федерации и Положении об Аппарате Правительства Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2004. № 23. Ст. 2313.
14. Андриченко Л.В., Арзамасов Ю.Г., Емельянов А.С. и др. Научно-практический комментарий к Федеральному закону от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации». М.: ООО «ЮРИДИЧЕСКАЯ ФИРМА КОНТРАКТ», 2024. С. 63–74.
15. Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2020. № 31 (Часть I). Ст. 5006.
16. Проект федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (в части обеспечения безопасности судопроизводства и предотвращения разливов нефти и нефтепродуктов). ID проекта 158001 // URL: <https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=158001> (дата обращения: 15.04.2025).

17. Проект федерального закона «О внесении изменений в статьи 3.5 и 12.214 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях». ID проекта 151894 // URL: <https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=151894> (дата обращения: 15.04.2025).

18. Проект федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях». ID проекта 154610 // URL: <https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=154610> (дата обращения: 15.04.2025).

19. Веремеенко И.И., Попов Л.Л., Шергин А.П. Социологическое исследование эффективности административно-правовых санкций за нарушения общественного порядка. М., 1973.

20. Попов Л.Л., Шергин А.П., Курагин Г.Г. и др. Эффективность административно-правовых и общественных мер борьбы с пьянством. М., 1975.

21. Попов Л.Л., Шергин А.П., Курагин Г.Г. и др. Эффективность административно-правовых санкций в сфере охраны общественного порядка: монография. М, 1976.

22. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.04.2025).

23. Пашков А.С., Чечот Д.М. Эффективность правового регулирования и методы ее выявления. М., 1965. С. 4.

24. Разрешительная деятельность в механизме государственного управления: монография / отв. ред. А.С. Емельянов, С.М. Зырянов. М.: Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации; ИНФРА-М, 2023. С. 228–272.

25. Зырянов С.М. Государственный контроль (надзор): монография. М.: Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации; «ЮРИДИЧЕСКАЯ ФИРМА КОНТРАКТ», 2023. С. 57–73.

26. Зырянов С.М. Место и роль государственного контроля (надзора) в механизме правового регулирования // Административное право и процесс. 2025. № 4. Ст. 15–21.

27. Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.04.2025).

28. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2024 году: информационно-аналитический обзор. М.: Научный центр БДД МВД России, 2025. 108 с.

29. Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.04.2025).

References

1. Code of the Russian Federation on Administrative Offenses dated 30.12.2001 № 195-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.04.2025).
2. Constitution of the Russian Federation (adopted by popular vote on 12.12.1993 with amendments approved during the all-Russian vote on 01.07.2020) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.04.2025).
3. Ruling of the Constitutional Court of the Russian Federation dated 13.05.2025 № 1220-O // URL: <https://www.ksrf.ru/Decision/?q=490-%D1%84%D0%B7&oq=1&sField=inText&decType10=on&decType5=on&decType17=on&decType60=on&decType61=on&decNumber=&start=&end=&csrftoken=1851242a604f9e0018c57d878310aeb49c4f38023a18c3c80941943320d35d41d9d85a3da48700d6> (date of access: 15.04.2025). Document not published.
4. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/728324-8> (date of access: 15.04.2025).
5. Collection Legislation of the Russian Federation. 2024. № 53 (Part I). Art. 8500.
6. Resolution of the State Duma of the Federal Assembly of the Russian Federation dated 22.01.1998 № 2134-II GD «On the Rules of Procedure of the State Duma of the Federal Assembly of the Russian Federation» // Collection Legislation of the Russian Federation. 1998. № 7. Art. 801.

7. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 02.08.2001 № 576 «On approval of the Basic requirements for the concept and development of draft federal laws» // Collection Legislation of the Russian Federation. 2001. № 32. Art. 3335.

8. Alekseev S.S. Theory of Law. M.: Bek, 1995. 320 p.

9. Protasov V.N. Theory of law and state. Problems of the theory of law and state. M., 2001. P. 143–144.

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

11. Resolutions of the Constitutional Court of the Russian Federation dated 05.07.2001 № 11-P // Collection Legislation of the Russian Federation. 2001. № 29. Art. 2059.

12. Resolutions of the Constitutional Court of the Russian Federation dated 28.03.2017 № 10-P // Collection Legislation of the Russian Federation. 2017. № 15 (Part 7). Art. 2284.

13. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 01.06.2004 № 260 «On the Rules of Procedure of the Government of the Russian Federation and the Regulations on the Office of the Government of the Russian Federation» // Collection Legislation of the Russian Federation. 2004. № 23. Art. 2313.

14. Andrichenko L.V., Arzamasov Yu.G., Emelianov A.S. et al. Scientific and practical commentary to the Federal Law dated 31.07.2020 № 247-FZ «On mandatory requirements in the Russian Federation». M.: LLC «LAW FIRM CONTRACT», 2024. P. 63–74.

15. Federal Law dated 31.07.2020 № 247-FZ «On mandatory requirements in the Russian Federation» // Collection Legislation of the Russian Federation. 2020. № 31 (Part I). Art. 5006.

16. Draft federal law «On amendments to the Code of the Russian Federation on Administrative Offenses» (in terms of ensuring the safety of navigation and preventing oil and oil product spills). Project ID 158001 // URL: <https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=158001> (date of access: 15.04.2025).

17. Draft federal law «On amendments to Articles 3.5 and 12.214 of the Code of the Russian Federation on Administrative Offenses». Project ID 151894 // URL: <https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=151894> (date of access: 15.04.2025).

18. Draft federal law «On amendments to the Code of the Russian Federation on Administrative Offenses». Project ID 154610 // URL: <https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=154610> (date of access: 15.04.2025).

19. Veremeyenko I.I., Popov L.L., Shergin A.P. Sociological study of the effectiveness of administrative and legal sanctions for violations of public order. M., 1973.

20. Popov L.L., Shergin A.P., Kuragin G.G. et al. Effectiveness of administrative-legal and public measures to combat drunkenness. M., 1975.

21. Popov L.L., Shergin A.P., Kuragin G.G. et al. Effectiveness of administrative-legal sanctions in the sphere of public order protection: monograph. M., 1976.

22. Criminal Code of the Russian Federation dated 13.06.1996 № 63-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.04.2025).

23. Pashkov A.S., Chechot D.M. Effectiveness of legal regulation and methods of its identification. M., 1965. P. 4.

24. Permitting activity in the mechanism of public administration: monograph/ed. A.S. Emelianov, S.M. Zyryanov. M.: Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation; INFRA-M, 2023. P. 228–272.

25. Zyryanov S.M. State Control (Supervision): monograph. M.: Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation; «LAW FIRM CONTRACT», 2023. P. 57–73.

26. Zyryanov S.M. Place and Role of State Control (Supervision) in the Mechanism of Legal Regulation // Administrative Law and Process. 2025. № 4. P. 15–21.

27. Federal Law dated 31.07.2020 № 247-FZ «On mandatory requirements in the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.04.2025).

28. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Isaev M.M. et al. Law enforcement activities in the field of road safety in 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», 2025. 108 p.

29. Federal Law dated 31.07.2020 № 248-FZ «On state control (supervision) and municipal control in the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.04.2025).

Информация об авторах

С.М. Зырянов – доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации

А.В. Калмыкова – кандидат юридических наук, ведущий научный сотрудник Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации

Контакты: ул. Б. Черемушкинская, д. 34, Москва, Россия, 117218

Information about the authors

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

A.V. Kalmykova – Candidate of Sciences in Jurisprudence, Leading Researcher at the Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation

Contacts: ul. B. Chermushkinskaya, d. 34, Moscow, Russia, 117218

Статья поступила в редакцию 23.04.2025; одобрена после рецензирования 13.06.2025; принята к публикации 23.06.2025.

The article was submitted 23.04.2025; approved after reviewing 13.06.2025; accepted for publication 23.06.2025.

СУБЪЕКТЫ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, УСТАНОВЛЕННОЙ ЗА НЕСОБЛЮЖДЕНИЕ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ ТРЕБОВАНИЙ ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ СТРАХОВАНИИ СВОЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ И ИНЫЕ НАРУШЕНИЯ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Александр Юрьевич Якимов
Российский Союз Автостраховщиков
yakimovay@autoins.ru

Аннотация. В статье рассматриваются субъекты административной ответственности, установленной за несоблюдение перевозчиками автомобильным транспортом обязательного страхования своей гражданской ответственности при причинении вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров, а также за иные правонарушения в сфере пассажирских перевозок. Проводится анализ положений законодательных актов, других нормативных правовых актов и документов, касающихся указанного вида деятельности. На основании результатов проведенного анализа делаются выводы и формулируются предложения по совершенствованию соответствующей административной ответственности.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, административное правонарушение, обязательное страхование гражданской ответственности, пассажирские перевозки, перевозчики, субъекты административной ответственности

Для цитирования: Якимов А.Ю. Субъекты административной ответственности, установленной за несоблюдение перевозчиками требований об обязательном страховании своей гражданской ответственности и иные нарушения при перевозке пассажиров автомобильным транспортом // Безопасность дорожного движения. 2025. № 2. С. 44–51.

Original article

SUBJECTS OF ADMINISTRATIVE LIABILITY ESTABLISHED FOR CARRIERS' FAILURE TO COMPLY WITH THE REQUIREMENTS FOR MANDATORY INSURANCE OF THEIR CIVIL LIABILITY AND OTHER VIOLATIONS DURING PASSENGER TRANSPORTATION BY ROAD

Alexander Yu. Yakimov
Russian Association of Motor Insurers
yakimovay@autoins.ru

Abstract. The article examines the subjects of administrative responsibility established for non-compliance by road carriers with mandatory insurance of their civil liability in case of harm to the life, health and property of passengers, as well as for other offenses in the field of passenger transportation. The analysis of the provisions of legislative acts, other regulatory legal acts and documents related to this type of activity is carried out. Based on the results of the analysis, conclusions are drawn and proposals are formulated to improve the relevant administrative responsibility.

Keywords: motor transport, administrative offense, compulsory civil liability insurance, passenger transportation, carriers, subjects of administrative responsibility

For citation: Subjects of administrative liability established for carriers' failure to comply with the requirements for mandatory insurance of their civil liability and other violations during passenger transportation by road // Road Safety. 2025. № 2. P. 44–51.

В одном из прошлогодних номеров журнала «Безопасность дорожного движения» была опубликована статья автора настоящей публикации, посвященная рассмотрению вопросов привлечения к административной ответственности за несоблюдение требований, касающихся обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, которые участвуют в дорожном движении [1].

Один из актуальных вопросов касался определения субъектов административной ответственности, которыми являются законные владельцы этих транспортных средств (в том числе собственники, а также иные лица) и их водители.

Схожая ситуация имеет место в отношении лиц, которые должны осуществлять другой вид обязательного страхования гражданской ответственности, установленный соответствующим законодательным актом.

Имеется в виду Федеральный закон от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причи-

нение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» [2] (далее – ФЗ об ОСГОП).

Согласно ч. 1 ст. 5 ФЗ об ОСГОП гражданская ответственность перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров в рамках перевозочного процесса (за исключением перевозок пассажиров метрополитеном) подлежит страхованию в порядке и на условиях, которые установлены данным Федеральным законом.

Соответственно, согласно ч. 6 ст. 5 ФЗ об ОСГОП перевозчик обязан предоставлять пассажирам информацию о страховщике, с которым у него заключен договор обязательного страхования (наименование, место нахождения, почтовый адрес, номер телефона), и о договоре обязательного страхования (номер, дата заключения, срок действия) путем размещения указанной информации в местах, доступных для пассажиров (в местах продажи билетов, на информационных стендах, в транспортном средстве), на своем официальном сайте в информа-

ционно-телекоммуникационной сети «Интернет», на билете, в раздаточных информационных материалах и иными способами, а также поддерживать указанную информацию в актуальном состоянии.

Конкретные действия перевозчика при наступлении страхового случая, связанные с информированием потерпевших, а также с сообщением необходимой информации иным лицам, определены в ч. 7–9 анализируемой статьи.

Необходимо иметь в виду, что согласно ч. 2 ст. 1 ФЗ об ОСГОП в этом законодательном акте определяются условия обязательного страхования при перевозках пассажиров любыми видами транспорта (кроме упомянутого исключения), в отношении которых действуют транспортные уставы, кодексы, иные федеральные законы.

Кроме того, в ч. 1 ст. 5 ФЗ об ОСГОП содержится запрет на осуществление перевозок пассажиров перевозчиком (за исключением перевозок пассажиров метрополитеном), гражданская ответственность которого не застрахована.

Это обусловило введение соответствующей статьи в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [3] (далее – КоАП РФ) Федеральным законом от 14 июня 2012 г. № 78-ФЗ [4].

Административная ответственность за несоблюдение перевозчиками требований законодательства Российской Федерации об обязательном страховании своей гражданской ответственности за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров предусмотрена в ст. 11.31 КоАП РФ.

По ч. 1 данной статьи квалифицируется осуществление перевозок пассажиров перевозчиком, риск гражданской ответственности которого за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров не застрахован в соответствии с требованиями, определенными федеральным законом.

В ч. 2 той же статьи установлена ответственность за непредоставление перевозчиком пассажирам в случаях и в порядке, которые также закреплены в федеральном законе, информации о страховщике и о договоре обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров.

Далее следует обратиться к содержанию п. 1–4 ч. 2 ст. 23.36 КоАП РФ, в которых закреплены сферы деятельности различных подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего федеральный государственный транспортный надзор, в части, касающейся юрисдикции.

Имеется в виду следующая специализация: автомобильный транспорт и дорожное хозяйство, морской транспорт, внутренний водный транспорт, железнодорожный транспорт, а также отдельно выделена область обеспечения транспортной безопасности.

Следовательно, приведенные нормы, содержащиеся в ч. 1 и 2 ст. 11.31 КоАП РФ, носят обобщенный характер и не учитывают особенности, характерные для перевозок пассажиров разными видами транспорта.

В настоящей публикации предметом рассмотрения являются субъекты административной ответственности, установленной за упомянутые ранее, а

также иные правонарушения, которые совершены перевозчиками автомобильным транспортом.

Прежде всего, необходимо обратить внимание на то, что в обеих частях ст. 11.31 КоАП РФ в качестве указанных субъектов выступают только *должностные лица и юридические лица*.

При этом следует помнить, что согласно примечанию к ст. 2.4 КоАП РФ *лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность без образования юридического лица*, совершившие административные правонарушения, несут административную ответственность как *должностные лица*, если в КоАП РФ не установлено иное.

Вначале проанализируем, на каких лиц, выполняющих пассажирские перевозки автомобильным транспортом, возложена обязанность по страхованию своей гражданской ответственности за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, а также иные обязанности.

В п. 3 ст. 3 ФЗ об ОСГОП содержится следующее определение понятия «перевозчик»: *юридическое лицо или индивидуальный предприниматель*, которые зарегистрированы на территории Российской Федерации и в соответствии с законодательством Российской Федерации осуществляют перевозки пассажиров, в том числе по договору фрахтования (независимо от того обстоятельства, являются ли они перевозчиками по договору перевозки или осуществляют перевозку фактически).

Кроме того, в упомянутом пункте указано, что перевозчиком признается также лицо, являющееся перевозчиком легковым такси на основании Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» [5] (далее – Устав автомобильного транспорта).

Согласно п. 37 ст. 2 Устава автомобильного транспорта под перевозчиком легковым такси понимается *юридическое лицо, индивидуальный предприниматель или физическое лицо*, которым в соответствии с законодательством Российской Федерации предоставлено право на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси.

Уместно обратиться и к некоторым нормам базового закона в области дорожного движения, которым является Федеральный закон 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [6] (далее – ФЗ о БДД).

В п. 1 ст. 20 ФЗ о БДД определены общие обязанности *юридических лиц и индивидуальных предпринимателей*, осуществляющих эксплуатацию транспортных средств.

Отметим, что данные лица должны в том числе обеспечивать исполнение установленной федеральным законом обязанности по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Речь идет о Федеральном законе от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [7] (далее – ФЗ об ОСАГО).

В п. 2 ст. 20 ФЗ о БДД предусмотрено, что *юридические лица и индивидуальные предприниматели*, которые осуществляют перевозки пассажиров на основании договора перевозки или договора фрахтова-

ния (коммерческие перевозки), кроме того, должны выполнять разнообразные обязанности.

В их число входит соблюдение правил обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом (и городским наземным электрическим транспортом), утверждаемых компетентным федеральным органом исполнительной власти.

Имеются в виду Правила обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, которые утверждены приказом Минтранса России от 30 апреля 2021 г. № 145 [8] (далее – Правила обеспечения безопасности перевозок)

В п. 3 той же статьи ФЗ о БДД включена схожая норма, касающаяся *физических лиц*, осуществляющих эксплуатацию автобусов (а также определенных грузовых автомобилей).

Значительный интерес представляет п. 4 ст. 20 ФЗ о БДД, введенный Федеральным законом от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» [9] (далее – ФЗ об организации перевозок легковым такси).

В этом пункте определены обязанности *физических лиц, которые не являются индивидуальными предпринимателями* и которым в соответствии с законодательством Российской Федерации предоставлено право на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси.

Данные обязанности, в частности, включают как соблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при управлении транспортным средством, так и соблюдение Правил обеспечения безопасности перевозок, а равно иных требований.

В этой связи уместно проанализировать содержание ст. 12.31.1 КоАП РФ, предусматривающей административную ответственность за осуществление перевозок пассажиров и багажа с нарушением требований обеспечения безопасности таких перевозок.

Должностные лица и юридические лица фигурируют в санкциях, содержащихся во всех частях рассматриваемой статьи. При этом за допущенное нарушение профессиональных и квалификационных требований, предъявляемых к работникам, а также требования о запрете допуска водителей к управлению транспортными средствами без прохождения ими соответствующих инструктажей наказываются только данные лица (ч. 1 и 5).

Нарушение требований о проведении предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей, а также о проведении предрейсового контроля технического состояния транспортных средств влечет назначение административных наказаний как указанным лицам, так и *гражданам* (ч. 2 и 3).

За совершенное нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов в особых условиях, определенных Правилами обеспечения безопасности перевозок, и за нарушение этих Правил, за исключением случаев, предусмотренных в упомянутых частях анализируемой статьи и некоторых других статьях КоАП РФ, к ответственности привлекаются также *водители*

(в единственном числе) (ч. 4) или *водители* (во множественном числе) (ч. 6).

Кроме того, следует отметить, что в примечании к ст. 12.31.1 КоАП РФ содержится следующая норма: за административные правонарушения, установленные настоящей статьей, *лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность без образования юридического лица*, несут административную ответственность как *юридические лица*. Таким образом, в целом перечень субъектов ответственности в этой статье существенно шире, нежели в ст. 11.31 КоАП РФ.

Необходимо обратить особое внимание на то, что в п. 4 ст. 20 ФЗ о БДД установлена следующая обязанность: *физические лица, не являющиеся индивидуальными предпринимателями*, должны обеспечивать исполнение установленной федеральным законом обязанности по страхованию гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров.

Далее определено, что данная обязанность сочетается с обязанностью по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, причем с указанием в полисе обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства сведений об использовании транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа легковым такси.

В связи с изложенным обратимся к ст. 5 ФЗ об ОСАГО, согласно которой порядок реализации прав и обязанностей сторон по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств предусматривается Банком России в правилах обязательного страхования.

Форма страхового полиса указанного обязательного страхования содержится в Приложении 3 Положения Банка России от 19 сентября 2014 г. № 431-П «О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [10].

В п. 2 данного Приложения включена цель использования транспортного средства, которая включает, в частности, следующие сведения: такси; регулярные пассажирские перевозки/перевозки пассажиров по заказам; личная; а также иную информацию.

Следует констатировать то, что в п. 2 и 3 ст. 20 ФЗ о БДД в отношении иных лиц, осуществляющих перевозочную деятельность, упоминание об обязанности по страхованию гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров до сих пор отсутствует. Полагаем, что это является существенным пробелом.

В то же время в ст. 11.31 КоАП РФ, как уже было отмечено ранее, имеется пробел противоположного характера, поскольку в ней вообще не указана такая разновидность перевозчиков, как *физическое лицо, не являющееся индивидуальным предпринимателем*, что вызывает вполне обоснованное недоумение.

Для определения статуса подобных лиц, прежде всего, следует обратиться к п. 4 ст. 2 ФЗ об организации перевозок легковым такси, где дается следующее определение понятия «физическое лицо» применительно к соответствующей деятельности: «лицо, применяющее специальный налоговый ре-

жим «Налог на профессиональный доход» и не являющееся индивидуальным предпринимателем».

В ч. 2 ст. 23 Гражданского кодекса Российской Федерации [11] содержится норма, имеющая общий характер, которая устанавливает, что в отношении отдельных видов предпринимательской деятельности законом могут быть предусмотрены условия осуществления гражданами такой деятельности без государственной регистрации в качестве индивидуального предпринимателя.

В этой связи нужно рассмотреть соответствующие положения Федерального закона от 27 ноября 2018 г. № 422-ФЗ «О проведении эксперимента по установлению специального налогового режима "Налог на профессиональный доход"» [12].

В соответствии с ч. 6 ст. 2 данного Федерального закона физические лица при применении специального налогового режима вправе вести виды деятельности, доходы от которых облагаются налогом на профессиональный доход, без государственной регистрации в качестве индивидуальных предпринимателей.

В ч. 1 ст. 5 того же Федерального закона установлено, что физические лица (в том числе индивидуальные предприниматели), изъявившие желание перейти на специальный налоговый режим, обязаны встать на учет в налоговом органе в качестве налогоплательщика.

В Стратегии развития малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 2 июня 2016 г. № 1083-р [13], имеется раздел 5 «Совершенствование политики в области налогообложения и неналоговых платежей».

В нем указывается, что для граждан, осуществляющих приносящую доход деятельность и не зарегистрированных в качестве индивидуальных предпринимателей (для самозанятых граждан), будет предусмотрена возможность добровольного уведомления об осуществлении указанной деятельности с освобождением их на 3 года от уплаты налогов и обязательных платежей в государственные внебюджетные фонды.

В письме Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 3 марта 2020 г. № 16-1/В-87 [14] отмечается, что таким образом в подзаконном нормативном правовом акте на формально-юридическом уровне нашла отражение дефиниция «самозанятый гражданин»: под ним понимается субъект, осуществляющий приносящую доход деятельность и не зарегистрированный в качестве индивидуального предпринимателя.

Помня об отсутствии в санкциях обеих частей ст. 11.31 КоАП РФ упоминания о *самозанятых гражданах*, которые принимают активное участие в перевозках пассажиров и багажа автомобильным транспортом, приведем мнение руководителя Центра компетенций Международного Евразийского форума такси Станислава Швагеруса о том, что в России самозанятых водителей такси насчитывается уже более 100 тысяч [15].

С учетом того, что количество таких граждан, выступающих в качестве перевозчиков легковыми такси, является весьма значительным, представляется актуальным включение данных лиц в санкции

ряда норм, прежде всего, касающихся перевозок пассажиров легковыми такси.

В качестве примера можно привести ч. 1 ст. 11.14.1 КоАП РФ, согласно которой отсутствие в салоне легкового такси информации, предусмотренной Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2020 г. № 1586 [16] (далее – Правила перевозок пассажиров), влечет наложение административного штрафа на водителя (вновь в единственном числе), *должностных лиц и юридических лиц*.

В п. 91 Правил перевозок пассажиров установлено, что на передней панели легкового такси справа от водителя фрахтовщиком размещается информация, содержащая в том числе полное или сокращенное наименование, адрес и номера контактных телефонов фрахтовщика, номер выданного ему разрешения на осуществление деятельности по перевозке легковым такси, срок действия указанного разрешения, наименование органа, выдавшего указанное разрешение.

Что касается указанных выше сведений, то в ч. 3 ст. 9 ФЗ об организации перевозок легковым такси предусмотрено, что в салоне легкового такси должна быть размещена информация, содержащая иные сведения, которые, в частности, включают: номер записи в региональном реестре перевозчиков легковым такси (п. 3); информацию о договоре обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, что представляет весьма важным с учетом проблематики настоящей публикации (п. 8).

По нашему мнению, с учетом приведенного ранее содержания ч. 2 и 3 ст. 12.31.1 КоАП РФ в ч. 1 ст. 11.14.1 КоАП РФ было бы логично включить в число субъектов административной ответственности и *граждан* (имея в виду самозанятых граждан), осуществляющих перевозки легковым такси, а не ограничиваясь водителем (физическим лицом, управляющим транспортным средством указанного вида).

Обратим внимание на следующий юридический механизм допуска к участию в рассматриваемой перевозочной деятельности: перевозка пассажиров и багажа легковым такси осуществляется на основании разрешения, предоставляемого юридическому лицу, индивидуальному предпринимателю или физическому лицу и подтверждаемого записью в региональном реестре перевозчиков легковым такси, с использованием транспортных средств, сведения о которых внесены в региональный реестр легковых такси (ч. 1 ст. 3 ФЗ об организации перевозок легковым такси).

Отметим, что в соответствии с п. 10 ч. 1 ст. 6 рассматриваемого Федерального закона данный региональный реестр должен содержать даты заключения и окончания срока действия договора обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, номер этого договора, наименование страховщика, с которым заключен такой договор.

Кроме того, согласно ст. 8 того же Федерального закона отсутствие у перевозчика указанного договора влечет приостановление действия упомянутого разрешения (п. 2 ч. 1), а по истечении срока приостановления действия разрешения – аннулирование действия разрешения (п. 6 ч. 4).

Иной механизм допуска предусмотрен в отношении перевозок пассажиров автобусами: в п. 24 ч. 1 ст. 12 Федерального закона от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» [17] определено, что деятельность по перевозкам пассажиров (и иных лиц) автобусами подлежит лицензированию.

Положение о лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами утверждено Постановлением Российской Федерации от 7 октября 2020 г. № 1616 [18] (далее – Положение о лицензировании).

Лицензируемая деятельность включает перевозки пассажиров автобусами лицензиата на основании договора перевозки пассажиров или договора фрахтования транспортного средства (коммерческие перевозки) и (или) перевозки автобусами иных лиц лицензиата для его собственных нужд (п. 4 Положения о лицензировании).

При этом лицензиат обязан выполнять лицензионные требования, включающие обязанность заключать в отношении коммерческих перевозок договор (договоры) обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров (подп. «в» п. 8 того же Положения).

В заключение имеет смысл проанализировать субъектов административной ответственности за нарушение правил перевозки людей, установленной в ст. 12.23 КоАП РФ.

Начнем с того, что в ч. 1 и 2 данной статьи субъекты ответственности вообще не определены, причем сами штрафные санкции минимальны. В ч. 1 диспозиция сформулирована «по остаточному принципу» (речь идет о нарушении указанных правил, за исключением случаев, предусмотренных в других частях этой статьи).

Схожая редакция использована и в диспозиции ч. 2, по которой квалифицируются нарушения в виде перевозки людей вне кабины автомобиля (кроме случаев, разрешенных Правилами дорожного движения, которые касаются требований к кузову грузового автомобиля и его оборудованию).

Правила дорожного движения утверждены Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 [19] (далее – ПДД РФ).

Исходя из изложенного, не вызывает сомнений, что в ч. 1 и 2 ст. 12.23 КоАП РФ имеются в виду нарушения, совершенные водителями транспортных средств, причем необходимо помнить следующие положения, содержащиеся в п. 22.1 ПДД РФ.

Перевозка людей в кузове грузового автомобиля должна осуществляться водителями, которые имеют водительское удостоверение на право управления транспортным средством категории «С» или подкатегории «С1» в течение 3 и более лет.

В случае такой перевозки людей в количестве более 8, но не более 16 человек (включая пассажиров в кабине), требуется также наличие в водительском

удостоверении разрешающей отметки, подтверждающей наличие права управления транспортным средством категории «D» или подкатегории «D1», а в случае перевозки более 16 человек (включая пассажиров в кабине) – только категории «D».

В соответствии с ч. 3 ст. 12.23 КоАП РФ за нарушение требований к перевозке детей, установленных в ПДД РФ, наказываются *водитель, должностные лица и юридические лица*.

В отношении перевозки детей в п. 22.9 ПДД РФ установлены определенные ограничения, связанные с их транспортировкой в легковом автомобиле (а также в кабине грузового автомобиля).

Эти ограничения касаются использования детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка, или ремней безопасности с учетом возраста ребенка, а также его размещения в легковом автомобиле.

С учетом изложенного уместно вернуться к рассуждениям С. Швагеруса, который обращает внимание на следующую проблему. Он отмечает, что имеются «самозанятые водители такси», которые «по закону не относятся ни к индивидуальным предпринимателям, ни к юридическим лицам. Что же делать с ними? Как их наказывать за отсутствие детских кресел при перевозке детей? Вопрос пока остается без ответа.» [15].

На наш взгляд, в настоящее время ответ на этот вопрос содержится в ч. 3 ст. 12.23 КоАП РФ. Однако с учетом ранее приведенных аргументов было бы логично и в данном случае установить ответственность самозанятых *граждан*.

Это касается также ч. 4 и 5 рассматриваемой статьи, в которых фигурируют аналогичные субъекты административной ответственности, наступающей за определенные нарушения Правил организованной перевозки группы детей автобусами, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 сентября 2020 г. № 1527 [20] (далее – Правила организованной перевозки группы детей).

Под организованной перевозкой группы детей понимается перевозка в автобусе, не относящемся к маршрутному транспортному средству, группы детей численностью 8 и более человек, осуществляемая без их родителей или иных законных представителей (п. 1.2 ПДД РФ).

В ч. 5 ст. 12.23 КоАП РФ речь идет о нарушении установленных требований к указанной перевозке детей в ночное время, а в ч. 4 этой статьи, в частности, упоминаются водители, не соответствующие требованиям упомянутых Правил.

Прежде всего, представляется целесообразным обратить внимание на нормы, касающиеся всех водителей, перевозящих пассажиров автобусами. Так, в ст. 328.1 Трудового кодекса Российской Федерации [21] (далее – ТК РФ) предусмотрены ограничения на занятие трудовой деятельностью, непосредственно связанной с управлением автобусами при осуществлении перевозок пассажиров и багажа.

К такой деятельности не допускаются лица, имеющие неснятую или непогашенную судимость за совершение определенных преступлений либо подвергающиеся уголовному преследованию за эти преступления (ч. 2).

В подп. «и» п. 8 Положения о лицензировании к требованиям, предъявляемым к водителям, которые допускаются к управлению автобусами, относятся лишь наличие водительского удостоверения на право управления транспортными средствами категории «D».

Одновременно в данном пункте дается отсылка к Правилам организованной перевозки группы детей. Необходимо обратить внимание на то, что в п. 17 этих Правил установлены более строгие требования к водителям, которые заключаются в следующем:

а) на дату начала такой перевозки должны иметь стаж работы в качестве водителя транспортного средства категории «D» не менее одного года из последних 2 лет;

б) обязаны пройти предрейсовый инструктаж в соответствии с п. 3 Правил обеспечения безопасности перевозок;

в) в течение одного года до начала соответствующей перевозки не должны быть привлечены к административной ответственности в виде лишения права управления транспортным средством или административного ареста за правонарушения в области дорожного движения.

В то же время, согласно ч. 6 ст. 12.23 КоАП РФ иное нарушение Правил организованной перевозки группы детей (кроме случаев, предусмотренных в других частях анализируемой статьи) влечет привлечение к ответственности только *должностных лиц и юридических лиц*, что вызывает серьезное сомнение.

Отметим, что примечание к данной статье идентично ранее рассмотренному примечанию к ст. 12.31.1 КоАП РФ. Имеется в виду следующая норма: *лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, несут административную ответственность как юридические лица*.

Наиболее полный и разносторонний перечень требований предъявляется к водителю легкового такси. Этот перечень содержится в ст. 12 ФЗ об организации перевозок легковым такси.

Так, в соответствии ч. 1 этой статьи водителем легкового такси может быть следующее лицо:

1) имеет право на управление транспортными средствами категории «B» в течение трех и более лет;

2) не имеет медицинских противопоказаний транспортными средствами данной категории или ли медицинских ограничений к управлению такими транспортными средствами;

3) заключило трудовой договор с перевозчиком либо является индивидуальным предпринимателем, которому предоставлено разрешение и осуществляющим перевозки самостоятельно, или физическим лицом, которому предоставлено разрешение.

Согласно ч. 2 той же статьи к управлению легковым такси для осуществления пассажирских перевозок не допускается следующее лицо:

1) повторно подвергнутое административному наказанию в виде лишения права управления транспортным средством и (или) в виде административного ареста за правонарушения в области дорожного движения до истечения одного года со дня окончания предыдущего срока такого наказания;

2) не прошедшее аттестацию на знание: расположения на территории субъекта Российской Федерации объектов транспортной инфра-

структуры, объектов культурного наследия (при наличии), медицинских организаций, объектов образования и спорта, объектов, занимаемых органами государственной власти и органами местного самоуправления, а также путей подъезда к ним; действий в чрезвычайной ситуации, правил перевозки пассажиров и багажа легковым такси в случае, если порядок проведения такой аттестации и требования к указанным знаниям установлены законом и (или) иным нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации (вызывает некоторое недоумение то, что знание правил перевозки пассажиров и багажа легковым такси является последним в приведенном перечне знаний);

3) имеющее неснятую или непогашенную судимость за совершение преступлений, указанных в ч. 1 ст. 328.1 ТК РФ, или подвергается уголовному преследованию за эти преступления;

4) имеющее за период, предшествующий дню осуществления соответствующей перевозки, более трех неуплаченных административных штрафов за правонарушения в области дорожного движения (за исключением случаев, если сроки исполнения постановлений о наложении административных штрафов за эти правонарушения истекли в соответствии с КоАП РФ).

Отметим, что за управление легковым такси водителем, не прошедшим в установленном порядке указанную аттестацию, Московская городская Дума предусмотрела административное наказание в виде штрафа в размере 5 000 рублей, приняв Закон от 21 мая 2025 г., в соответствии с которым Кодекс города Москвы об административных правонарушениях [22] дополнен ст. 10.14 «Нарушение требований, предъявляемых к водителю легкового такси».

Что касается Московской областной Думы, то она приняла в первом чтении законопроект, вносящий аналогичные изменения в Кодекс Московской области об административных правонарушениях [23] (нужно иметь в виду, что упомянутая аттестация была введена в Москве и Московской области с 1 марта 2025 года) [24].

При этом, как уже было отмечено ранее, в соответствии ч. 1 ст. 12.31.1 КоАП РФ осуществление перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом с нарушением профессиональных и квалификационных требований, предъявляемых к работникам, не влечет привлечение к административной ответственности самих *водителей* транспортных средств.

Кроме того, следует еще раз указать на то, что в ч. 1 и 2 ст. 11.31 КоАП РФ также не установлена ответственность за управление транспортным средством при перевозке пассажиров в случае отсутствия договора обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, а равно в случае непредоставления соответствующей информации.

В то же время в ч. 2 ст. 12.37 КоАП РФ предусмотрено административное наказание не только за неисполнение владельцем транспортного средства установленного федеральным законом обязанности по страхованию своей гражданской ответственности, но и за управление транспортным средством, если такое обязательное страхование заведомо отсутствует (отметим, что такое «совмещение» субъ-

ектов ответственности, а также формулировки диспозиций норм, содержащихся в упомянутой части, уже были подвергнуты критике [1]).

Думается, что наличие выявленных пробелов, характерных для ст. 11.31 и некоторых других статей Особенной части КоАП РФ, влекущих привлечение к административной ответственности за совершение нарушений в сфере пассажирских перевозок, а также отсутствие системности при определении субъектов данной ответственности создают существенные проблемы при осуществлении правоприменительной деятельности.

Кроме того, с учетом особенностей перевозок пассажиров автомобильным транспортом (в том числе, легковым такси) представляется целесообразным предложить выделение в ст. 11.31 КоАП РФ отдельных норм, диспозиции которых отражали бы определенную специфику выполнения указанных пассажирских перевозок, а санкции одновременно были бы дополнены в части, касающейся субъектов административной ответственности.

Список источников

1. Якимов А.Ю. Привлечение к административной ответственности за несоблюдение требований, касающихся обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (проблемы и пути их решения) // *Безопасность дорожного движения*. 2024. № 2. С. 41–49.
2. Федеральный закон от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.05.2025).
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.05.2025).
4. Федеральный закон от 14 июня 2012 г. № 78-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.05.2025).
5. Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.05.2025).
6. Федеральный закон 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.05.2025).
7. Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.05.2025).
8. Приказ Минтранса России от 30 апреля 2021 г. № 145 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.05.2025).
9. Федеральный закон от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.05.2025).

10. Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. № 431-П «О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.05.2025).
11. Гражданский кодекс Российской Федерации: часть первая от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.05.2025).
12. Федеральный закон от 27 ноября 2018 г. № 422-ФЗ «О проведении эксперимента по установлению специального налогового режима "Налог на профессиональный доход"» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.05.2025).
13. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 2 июня 2016 г. № 1083-р «О Стратегии развития малого и среднего предпринимательства в РФ на период до 2030 г. и плане мероприятий («дорожной карте») по ее реализации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.05.2025).
14. Письмо Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 3 марта 2020 г. № 16-1/В-87 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.05.2025).
15. Баршев В. Детям не дают ремня // *Российская газета*. № 52 (9591). 11.03.2025.
16. Постановление Правительства Российской Федерации от 1 октября 2020 г. № 1586 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.05.2025).
17. Федеральный закон от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.05.2025).
18. Постановление Российской Федерации от 7 октября 2020 г. № 1616 «О лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.05.2025).
19. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.05.2025).
20. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 сентября 2020 г. № 1527 «Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.05.2025).
21. Трудовой кодекс Российской Федерации от 30 декабря 2001 года № 197-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.05.2025).
22. Закон города Москвы от 21 ноября 2007 г. № 45 «Кодекс города Москвы об административных правонарушениях» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.05.2025).
23. Закон Московской области от 4 мая 2016 г. № 37/2016-ОЗ «Кодекс Московской области об административных правонарушениях» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.05.2025).
24. Воронов А. Шашечки тянут на экзамены // *Коммерсантъ*. № 85 (8017). 16.05.2025.

References

1. Yakimov A. Yu. Bringing to administrative responsibility for failure to comply with the requirements concerning compulsory civil liability insurance of vehicle owners (problems and solutions) // *Road Safety*. 2024. № 2. P. 41–49.
2. Federal Law dated 14.06.2012 № 67-FZ «On compulsory civil liability insurance of a carrier for harm to life, health, property of passengers and on the procedure for compensating for such harm caused during the transportation of passengers by metro» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.05.2025).
3. Code of the Russian Federation on Administrative Offenses dated 30.12.2001 № 195-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.05.2025).
4. Federal Law dated 14.06.2012 № 78-FZ «On amendments to certain legislative acts of the Russian Federation

in connection with the adoption of the Federal Law «On compulsory insurance of civil liability of a carrier for damage to life, health, and property of passengers and on the procedure for compensating for such damage caused during the transportation of passengers by metro» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.05.2025).

5. Federal Law dated 08.11.2007 № 259-FZ «Charter of automobile transport and urban ground electric transport» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.05.2025).

6. Federal Law dated 10.12.1995 № 196-FZ «On Road safety» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.05.2025).

7. Federal Law dated 25.04.2002 № 40-FZ «On compulsory civil liability insurance of vehicle owners» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.05.2025).

8. Order of the Ministry of Transport of Russia dated 30.04.2021 № 145 «On approval of the Rules for ensuring the safety of transportation by road and urban ground electric transport» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.05.2025).

9. Federal Law dated 29.12.2022 № 580-FZ «On the organization of transportation of passengers and baggage by light taxis in the Russian Federation, on amendments to certain legislative acts of the Russian Federation and on recognizing certain provisions of legislative acts of the Russian Federation as invalid» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.05.2025).

10. Bank of Russia Regulation dated 19.09.2014 № 431-P «On the rules for compulsory insurance of civil liability of vehicle owners» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.05.2025).

11. Civil Code of the Russian Federation: Part One dated 30.11.1994 № 51-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.05.2025).

12. Federal Law dated 27.11.2018 № 422-FZ «On conducting an experiment to establish a special tax regime «Tax on professional income» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.05.2025).

13. Order of the Government of the Russian Federation dated 02.06.2016 № 1083-r «On the Strategy for the development of small and medium-sized entrepreneurship in the Russian Federation for the period up to 2030 and the action

plan («roadmap») for its implementation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.05.2025).

14. Letter of the Ministry of Labor and Social Protection of the Russian Federation dated 03.03.2020 № 16-1 / B-87 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.05.2025).

15. Barshev V. Children are not given a belt // Rossiyskaya gazeta. № 52(9591). 11.03.2025.

16. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 01.10.2020 № 1586 «On approval of the Rules for the carriage of passengers and baggage by road and urban ground electric transport» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.05.2025).

17. Federal Law dated 04.05.2011 № 99-FZ «On licensing of certain types of activities» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.05.2025).

18. Resolution of the Russian Federation dated 07.10.2020. № 1616 «On licensing the activities for the transportation of passengers and other persons by buses» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.05.2025).

19. Resolution of the Council of Ministers – the Government of the Russian Federation dated 23.11.1993 № 1090 «On traffic rules» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.05.2025).

20. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 23.09.2020 № 1527 «On approval of the Rules for the organized transportation of a group of children by buses» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.05.2025).

21. Labor Code of the Russian Federation dated 30.12.2001 № 197-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.05.2025).

22. Law of the city of Moscow dated 21.11.2007 № 45 «Code of the city of Moscow on administrative offenses» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.05.2025).

23. Law of the Moscow region dated 04.05.2016 № 37/2016-OZ «Code of the Moscow region on administrative offenses» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.05.2025).

24. Voronov A. Checkers are dragged to exams // Kommersant. № 85 (8017). 16.05.2025.

Информация об авторе

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

Контакты: ул. Люсиновская, д. 27, стр. 3, Москва, Россия, 115093

Information about the author

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

Contacts: ul. Lyusinovskaya, d. 27, str. 3, Moscow, Russia, 115093

Статья поступила в редакцию 19.05.2025; одобрена после рецензирования 19.06.2025; принята к публикации 23.06.2025.
The article was submitted 19.05.2025; approved after reviewing 19.06.2025; accepted for publication 23.06.2025.

КВАЛИФИКАЦИЯ «ОПАСНОГО ВОЖДЕНИЯ»: ОТ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ДО ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СОВЕРШАЕМЫХ ИЗ ХУЛИГАНСКИХ ПОБУЖДЕНИЙ**Марина Вячеславовна Баранчикова**Санкт-Петербургский университет МВД России
marina-baranchikova@yandex.ru

Аннотация. В статье рассматриваются особенности законодательного оформления запрета на опасное вождение и его квалификации. Анализируются его содержание, общественная опасность, обозначены проблемы его правовой оценки и ответственности за него. На основе толкования юридических и психологических особенностей показано отличие опасного от агрессивного вождения, предложены варианты квалификации ситуаций, содержащих признаки опасного вождения как нарушений правил дорожного движения или преступлений, совершаемых из хулиганских побуждений по ст. 213, 267.1 Уголовного кодекса Российской Федерации.

Ключевые слова: опасное вождение, нарушение правил дорожного движения, дорожно-транспортное преступление, транспортное средство, хулиганство, угроза безопасной эксплуатации, водитель

Для цитирования: Баранчикова М.В. Квалификация «опасного вождения»: от нарушений правил дорожного движения до преступлений, совершаемых из хулиганских побуждений // Безопасность дорожного движения. 2025. № 2. С. 52–55.

Original article

**CONFISCATION QUALIFICATION OF «DANGEROUS DRIVING»:
FROM TRAFFIC VIOLATIONS TO CRIMES COMMITTED OUT OF HOOLIGAN MOTIVES****Marina V. Baranchikova**St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia
marina-baranchikova@yandex.ru

Abstract. The article discusses the specifics of the legislative formalization of the ban on dangerous driving and its qualifications. Its content and social danger are analyzed, the problems of its legal assessment and responsibility for it are identified. Based on the interpretation of legal and psychological features, the difference between dangerous and aggressive driving is shown, and options for qualifying situations containing signs of dangerous driving as violations of traffic rules or crimes committed with hooligan motives under Articles 213 of the Criminal Code of the Russian Federation and 267.1 of the Criminal Code of the Russian Federation are proposed.

Keywords: dangerous driving, violation of traffic rules, traffic crime, vehicle, hooliganism, threat to safe operation, driver

For citation: Baranchikova M.V. Confiscation qualification of «dangerous driving»: from traffic violations to crimes committed out of hooligan motives // Road Safety. 2025. № 2. P. 52–55.

В современных условиях одним из высоких рисков для жизни и здоровья участников дорожного движения является опасное вождение, допускаемое водителями транспортных средств (далее – ТС), а также их агрессивное поведение при взаимодействии с другими участниками транспортного процесса.

Поведение лица, практикующего опасное вождение, лишает других водителей возможности прогнозировать его дальнейшее маневрирование и своевременно реагировать во избежание создания аварийной ситуации.

Субъекту такого типа управления автомобилем присуща повышенная опасность, поскольку в результате совершения им совокупности неправомерных действий за небольшой временной промежуток значительно возрастает вероятность столкновений и дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП).

Агрессивное поведение водителей ТС, приводящее к ДТП и тяжким последствиям, все чаще затрагивает не только дорожную безопасность, но и общественный порядок. Приобретая незаконный характер, оно требует адекватной правовой оценки.

Признание такого поведения самостоятельным видом правонарушения неоднократно становилось предметом законодательного обсуждения, за него предлагались разные виды наказания, вплоть до

уголовных видов. Резонансные ДТП, совершаемые водителями-лихачами, требовали новых подходов.

С 2016 года, когда понятие «опасное вождение» появилось в п. 2.7 Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ), проблема его квалификации актуализировалась, но полностью не разрешилась. Сегодня его трактовка имеет собирательный характер, включает указание на неоднократное совершение определенных, следующих друг за другом действий, повлекших создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников дорожного движения создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба [1].

Однако сформулированное таким образом общее определение опасного вождения и указание на его запрет не влекут соответствующей ответственности за него. В настоящее время наказание за опасное вождение возможно лишь в отношении составляющих его суть отдельных нарушений правил дорожного движения, которые квалифицируются по самостоятельным статьям административного законодательства. Перечень вариантов такого поведения является исчерпывающим.

Он включает невыполнение требований уступить дорогу имеющему преимущество ТС при

перестроении, нарушение правил перестроения при интенсивном движении, несоблюдение безопасной дистанции, бокового интервала, резкое торможение, препятствование обгону. Такой казуистический подход является спорным, вступает в противоречие с пониманием опасного (агрессивного) вождения как межотраслевой категории.

С ноября 2016 года по февраль 2024 года на рассмотрении законодательных органов находился ряд законопроектов. Они предлагали введение административной ответственности за опасное вождение в статье с аналогичным названием.

Однако все они были последовательно отклонены с аргументацией, что такое понятие «содержит элемент правовой неопределенности, что может повлечь его расширительное толкование при рассмотрении дел об административных правонарушениях на практике» [2]. Главной проблемой называлось отсутствие корректной трактовки категории «опасное вождение».

1 октября 2024 года в первом чтении был принят очередной законопроект о введении в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) новой статьи 12.38, предусматривающей административную ответственность за опасное вождение. Наказание за него предлагается установить в виде административного штрафа в пределах от трех до пяти тысяч рублей, а за повторное совершение – лишение права управления ТС [3]. При этом перед вторым чтением планируется пересмотреть и уточнить определение опасного вождения.

В пояснительной записке к законопроекту было указано, что «опасное вождение создает угрозу возникновения аварийной ситуации или угрозу безопасности других участников дорожного движения. В социальных сетях часто размещаются видео, на которых водители дорогих иномарок демонстрируют свою опасную езду, вседозволенность, наплевательское отношение к участникам дорожного движения, а также к налагаемым на них административным штрафам, что свидетельствует о том, что такое вождение совершается умышленно» [2].

Там же отмечалось, что по вине водителей-лихачей совершается до 80% ДТП. Соответственно, обозначена целесообразность введения за опасное вождение административного наказания.

Между тем специалисты прогнозируют сложности с доказыванием фактов опасного вождения. Основным его смыслом является не единичное грубое нарушение правил, а именно последовательность конкретных нарушений, совершенных с небольшим временным интервалом, в совокупности представляющих серьезную угрозу безопасности участников дорожного движения. Тем самым выявить и зафиксировать для квалификации опасного вождения нужно сразу несколько таких нарушений. Подобное может быть возможно, например, в случае их видеозаписи, которая ведется не всегда.

Применительно к опасному вождению часто употребляются понятия «агрессивное вождение», «лихачество», «дорожное хулиганство». Объединяющими все эти определения признаками выступают неоднократность нарушений водителем правил дорожного движения в течение незначительного промежутка времени, создание реальной опасности для

людей, имущества, демонстративный, потенциально опасный и умышленный характер. При этом единообразия и четкости в понимании его содержания ни в науке, ни в действующем законодательстве не достигнуто.

Справедливо мнение, что «законодатель вкладывает в понятие «опасное вождение» вполне конкретный характер действий, рассматривая его в узком (ограниченном смысле). Характер этого правонарушения подчеркивает явное пренебрежение установленными правилами поведения на дорогах лицами, допускающими его совершение» [4].

Необходимость повышенной ответственности за него обусловлена серьезной угрозой для других участников движения, ведь тяжесть последствий происшествий, совершаемых при таких условиях, значительно выше.

Очевидно, что отсутствие административной или уголовной санкции за «опасное или агрессивное вождение», запрещаемое Правилами дорожного движения, приводит к бездействию нормы [5]. Его правовая оценка пока не сформирована ни в теории, ни на практике.

Альтернативным решением могло бы стать использование для квалификации действий, содержащих признаки опасного вождения и сопряженных с нарушением общественного порядка, потенциала существующих норм, например, ст. 20.1 КоАП РФ «Мелкое хулиганство» [3], а также ст. 213 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ) «Хулиганство» или ст. 267.1 УК РФ «Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств» [6].

Представляет интерес упоминавшийся в законопроекте, вводящем в уголовный закон ст. 264.2 УК РФ, термин «экстремальное вождение». Однако сегодня конкретно данная статья предусматривает ответственность за неоднократные нарушения правил дорожного движения в виде существенного превышения скорости и выезда на полосу встречного движения, совершенные со значительным временным интервалом.

Субъект данного преступления на момент его совершения должен быть административно наказанным и лишенным права управления ТС за предшествующие, повторно совершенные аналогичные нарушения правила движения. Наличие данных состояний сужает круг субъектов данной преюдиционной нормы [7]. Соответственно, ассоциировать опасное вождение в его современной законодательной дефиниции с нарушениями, указанными в данной статье, неверно.

С психологических позиций выделяют и различают высокоскоростное и агрессивное вождение. Считается, что первое может не быть агрессивным, если не связано с осознанным и преднамеренным созданием помех, которые несут угрозу жизни и здоровью окружающим. Оно бывает сопряжено с желанием водителя испытать острые ощущения, успеть на встречу и т.п. [8].

В свою очередь, агрессивное вождение создает неудобства для других участников дорожного движения, отражает учет только собственных интересов и нетерпение водителя.

Такое поведение, преднамеренно ведущее к увеличению риска столкновения, часто мотивирова-

но раздражительностью, злостью, нетерпимостью, враждебностью или попыткой сэкономить время за счет других участников движения.

В то же время угроза гибели или ранения людей, причинения имущественного ущерба в нем носит вероятностный характер. Именно по уровню потенциальной опасности и ограниченности перечня нарушений правил, составляющих суть опасного вождения, оно отличается от агрессивного вождения. В последнем вид таких нарушений может быть любым, а угроза не столь реальна и очевидна.

В свою очередь, при грубом нарушении общественного порядка, выражающем явное неуважение к обществу, агрессивное управление транспортным средством, совершенное с угрозой или применением насилия к гражданам, может быть квалифицировано как хулиганство.

Часто оно является сознательной провокацией ДТП под воздействием негативных эмоций со стороны водителя, что при умышленной вине, пренебрежительном и откровенно публичном характере демонстрирует хулиганский мотив.

Так, например в Твери 41-летний водитель на почве личных неприязненных отношений, после ссоры со своей знакомой, в результате которой он, используя автомобиль, который является средством повышенной опасности, нарушил общественный порядок и правила дорожного движения. Находясь на оживленной проезжей части, он осознанно произвел не менее трех столкновений с автомобилем под управлением его знакомой, что было квалифицировано как хулиганство и умышленное повреждение имущества [9].

В случаях совершения хулиганства с использованием автомобиля он может признаваться не только средством, но и орудием совершения преступления. С его помощью может применяться насилие и причиняться вред окружающим. Важным в квалификации является установление объективных обстоятельств, свидетельствующих о криминальном характере хулиганства.

В настоящее время применение ст. 213 УК РФ «Хулиганство» в отношении водителей автотранспорта ограничено, лишь в редких случаях удается установить и обосновать его наличие в случаях определенных видов опасного вождения.

Между тем ряд грубых умышленных нарушений правил дорожного движения, затрагивающих общественный порядок в дорожных условиях, вполне вписывается в состав хулиганства. Потенциал данной статьи для сферы безопасности дорожного движения может быть использован значительно шире.

Согласно содержанию понятия «опасное вождение» его характерной особенностью является присущая ему угроза для людей, которая очевидна, привлекает внимание окружающих, часто резонансна.

Хулиганский мотив у водителя, грубо нарушающего правила дорожного движения, также может быть признаком преступления, предусмотренного ст. 267.1 УК РФ «Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств».

Данная норма, имея в своей конструкции состав опасности, содержит оценочные, неконкретизированные признаки и вполне может применяться к отдельным фактам опасного вождения, создающим

угрозу жизни людей и совершаемым из хулиганских побуждений.

Опасное управление транспортным средством априори предполагает угрозу его безопасной эксплуатации, риски для участников дорожного движения, обусловленные действиями водителя. Создается ситуация, при которой другие водители, опасаясь за свою жизнь, вынуждены поспешно менять направление и скорость, чтобы избежать ДТП.

В январе 2025 года был вынесен приговор 18-летнему жителю Каспийска, который, управляя Porsche Cayenne, нарушая правила дорожного движения, неоднократно выезжал на встречную полосу, совершал опасные перестроения. Все свои действия он снимал на камеру телефона и выкладывал в интернет. Указанные действия были признаны создающими угрозу для других участников дорожного движения, квалифицированы по ст. 267.1 УК РФ, водителю было назначено наказание в виде штрафа в сумме 180 000 рублей [10].

Аналогичную квалификацию получили действия 29-летнего жителя Махачкалы, который, управляя автомобилем без номеров, «двигаясь в составе свадебного кортежа, из хулиганских побуждений устроил дрифт и неоднократно выезжал на встречную полосу, тем самым создавая реальную угрозу для других участников дорожного движения. Видео своего экстремального вождения он также выложил в интернет» [11].

Показательно, что оба осужденных по ст. 267.1 УК РФ, как и многие из тех, кто допускает опасное вождение, имели «опыт» многочисленных нарушений правил дорожного движения и не имели права на управление транспортными средствами.

Между тем такое управление, «совершенное неоднократно и/или сопряженное с другими правонарушениями, влечет повышенную ответственность, которая имеет очевидную тенденцию к усилению [12].

Практика квалификации по ст. 267.1 УК РФ действий водителей, устраивающих из хулиганских побуждений дрифты на проезжей части, резкие перестроения, обгоны, подрезания и другие маневры, демонстрирующие игнорирование безопасности окружающих и создающие угрозу безопасной эксплуатации транспорта, уже получила распространение в Московской, Саратовской областях и других регионах России.

Применение данной статьи является оправданным и перспективным направлением формирования ответственности за опасное вождение. Ведь именно нарушения в виде отказа «уступить дорогу при перестроении, нарушение его правил при интенсивном движении, несоблюдение безопасной дистанции, бокового интервала, резкое торможение, препятствование обгону» [1], являющиеся содержанием законодательного определения опасного вождения, могут составлять признаки деяния в ст. 267.1 УК РФ.

Категория «опасное вождение» может применяться к действиям водителей, умышленно допустивших череду нарушений, ряд опасных маневров, угрожающих дорожной безопасности и общественному порядку при создании опасности жизни и здоровью людей.

Уточнение конкретного вида ответственности за него станет возможным при внесении соответ-

ствующих изменений в административное или уголовное законодательство. До этих изменений квалификация опасного вождения может происходить при наличии всех конструктивных признаков по ст. 213 УК РФ «Хулиганство» или ст. 267.1 УК РФ «Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств».

Список источников

1. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 22.11.1993. № 47. Ст. 4531.
2. Проект Федерального закона № 644297-8 «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 29.03.2025).
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения 29.03.2025).
4. Жаворонков В.А. Экспертная оценка опасных дорожных ситуаций, возникающих в результате нарушения правил перестроения при управлении транспортным средством // Транспортное право и безопасность. 2023. № 1(45). С. 35–52.
5. Хиль И.М. Актуальные аспекты противодействия агрессивному вождению и дорожному хулиганству в Российской Федерации // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2018. № 2(40). С. 16–20.
6. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 29.03.2025).
7. Баранчикова М.В. Криминализация повторных нарушений Правил дорожного движения как направление повышения безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 3. С. 49–52.
8. Шевкова Е.В., Малеев Д.С. Психологические особенности водителей, практикующих опасный стиль вождения // Вестник ПГПУ. 2023. №1. С. 22–33.
9. Житель Твери, таранивший автомобиль под управлением своей знакомой, предстанет перед судом // URL: <https://epp.genproc.gov.ru/web/proc> (дата обращения: 20.04.2025).
10. За опасное вождение водителей стали привлекать к уголовной ответственности // URL: <https://rg.ru/2025/04/02/bez-tormozov.html> (дата обращения: 20.04.2025).
11. Опасный дрифт на свадьбе в Махачкале обошелся блогеру в 250 тыс. рублей // URL: <https://mkala.mk.ru/incident/2025/01/14/opasnyy-drift-na-svadbe-v-makhachkale-oboshelsya-blogeru-v-250-tys-rublej> (дата обращения: 20.04.2025).

12. Якимов А.Ю. Отсутствие прав на управление транспортными средствами как квалифицирующий признак составов административных правонарушений и уголовных преступлений // Безопасность дорожного движения. 2022. № 3. С. 29–34.

References

1. Resolution of the Council of Ministers – the Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On the Rules of the road» // Collection of Acts of the President and the Government of the Russian Federation. 22.11.1993. № 7. Art. 4531.
2. Draft Federal Law № 644297-8 «On amendments to the Code of the Russian Federation on administrative offenses» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 29.03.2025).
3. Code of the Russian Federation on administrative offenses dated 30.12.2001 № 195-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 29.03.2025).
4. Zhavoronkov V.A. Expert assessment of dangerous traffic situations arising as a result of violation of lane changing rules when driving a vehicle // Transport law and safety. 2023. № 145. P. 35–52.
5. Khil I.M. Current aspects of counteracting aggressive driving and road hooliganism in the Russian Federation // Bulletin of the Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2018. № 2(40). P. 16–20.
6. Criminal Code of the Russian Federation dated 13.06.1996 № 63-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 29.03.2025).
7. Baranchikova M.V. Criminalization of repeated violations of the traffic Rules as a direction for improving road safety // Road Safety. 2023. № 3. P. 49–52.
8. Shevkova E.V., Maleev D.S. Psychological characteristics of drivers practicing a dangerous driving style // Bulletin of Perm State Humanitarian and Pedagogical University. 2023. № 1. P. 22–33.
9. A Tver resident who rammed a car driven by his friend will appear in court // URL: <https://epp.genproc.gov.ru/web/proc> (date of access: 20.04.2025).
10. Dangerous driving is now subject to criminal liability // Drivers are now subject to criminal liability for dangerous driving // URL: <https://rg.ru/2025/04/02/bez-tormozov.html> (date of access: 20.04.2025).
11. Dangerous drift at a wedding in Makhachkala cost a blogger 250 thousand rubles // URL: <https://mkala.mk.ru/incident/2025/01/14/opasnyy-drift-na-svadbe-v-makhachkale-oboshelsya-blogeru-v-250-tys-rublej> (date of access: 20.04.2025).
12. Yakimov A.Yu. Lack of rights to drive vehicles as a qualifying feature of administrative offenses and criminal offenses // Road Safety. 2022. № 3. P. 29–34.

Информация об авторе

М.В. Баранчикова – кандидат юридических наук, доцент, заместитель начальника кафедры уголовного права Санкт-Петербургского университета МВД России

Контакты: ул. Летчика Пилутова, д. 1, Санкт-Петербург, Россия, 198206

Information about the author

M.V. Baranchikova – Candidate of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor, Deputy Head of the Criminal Law Department of Saint Petersburg University of the Ministry of the Interior of Russia

Contacts: ul. Letchika Pilyutova, d. 1, St. Petersburg, Russia, 198206

Статья поступила в редакцию 12.05.2025; одобрена после рецензирования 11.06.2025; принята к публикации 18.06.2025.

The article was submitted 12.05.2025; approved after reviewing 11.06.2025; accepted for publication 18.06.2025.

ОСОБЕННОСТИ ПРЕДМЕТА ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 326 УГОЛОВНОГО КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Михаил Сергеевич Титеев

Барнаульский юридический институт МВД России
titeev1997@yandex.ru

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению предмета преступного посягательства, которое заключается в подделке или уничтожении идентификационного номера транспортного средства. Концептуальные подходы научного сообщества свидетельствуют о проблеме единого понимания предмета преступления, предусмотренного ст. 326 УК РФ. На основе положений учения о предмете определены его элементы, входящие в состав преступления, предусмотренного ст. 326 УК РФ, выявлены отдельные особенности. Обосновывается вывод о необходимости отнесения электронного блока управления транспортного средства к предмету преступления.

Ключевые слова: предмет преступления, подделка, уничтожение, идентификационный номер, транспортное средство, электронный блок управления, состав преступления

Для цитирования: Титеев М.С. Особенности предмета преступления, предусмотренного статьей 326 Уголовного кодекса Российской Федерации // Безопасность дорожного движения. 2025. № 2. С. 56–59.

Original article

FEATURES OF THE SUBJECT OF THE CRIME PROVIDED FOR IN ARTICLE 326 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION

Mikhail S. Titeev

Barnaul Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia
titeev1997@yandex.ru

Abstract. The article examines the subject of criminal encroachment, which is the forgery or destruction of a vehicle identification number. The conceptual approaches of the scientific community indicate the problem of a common understanding of the subject of the crime provided for in Article 326 of the Criminal Code. Based on the provisions of the doctrine of the subject, we have identified its elements, which are an integral part of the crime provided for in article 326 of the Criminal Code, and identified certain signs. The conclusion that the electronic control unit of the vehicle should be attributed to the object of the crime is justified.

Keywords: crime object, forgery, destruction, identification number, vehicle, electronic control unit, corpus delicti

For citation: Titeev M.S. Features of the subject of the crime provided for in Article 326 of the Criminal Code of the Russian Federation // Road Safety. 2025. № 2. P. 56–59.

Вопрос о предмете подделки или уничтожения идентификационного номера транспортного средства в уголовном праве России до настоящего времени носит дискуссионный характер.

Научное сообщество не пришло к единому мнению относительно его роли и значения в процессе квалификации содеянного, влияния на научно обоснованную правотворческую и правоприменительную деятельность.

Так, по мнению А.А. Архипова, предметом преступления, предусмотренного ст. 326 Уголовного кодекса Российской Федерации [1] (далее – УК РФ), являются регистрационно-учетные параметры (данные) транспортного средства, а именно:

регистрационно-учетные номера транспортного средства, которыми маркируются основные конструктивные технические узлы (агрегаты) транспортного средства либо обозначается транспортное средство в целом и которые выступают средством регистрации, учета и идентификации транспорта (идентификационный номер транспортного средства, номера кузова, шасси, двигателя, государственный регистрационный знак);

номерные агрегаты транспортного средства: кузов, шасси или двигатель с поддельным номером, а также в целом транспортное средство с поддельным идентификационным номером, номером кузова, шасси или двигателя либо государственным регистрационным знаком [2].

Помимо приведенной точки зрения, в науке уголовного права выделяются позиции А.В. Лесных [3],

Ю.А. Красикова [4], А.С. Никифорова, Л.Р. Клебанова [5], Л.В. Иногамовой-Хегай [6] и др., которые под предметом исследуемого деяния понимают идентификационный номер, номер кузова, шасси, двигателя и государственный регистрационный знак транспортного средства.

В свою очередь, Г.А. Агаев дополняет позиции вышеуказанных авторов транспортным средством с заведомо поддельным идентификационным номером, номером кузова, шасси, двигателя или с заведомо поддельным регистрационным знаком, а равно кузовом, шасси, двигателем с заведомо поддельным номером [7].

Предмет преступления, предусмотренного статьей 326 УК РФ, в соответствии с данной логикой, полностью зависит от диспозиции этой нормы, содержащей объекты, которые могут быть подделаны или уничтожены.

Представляется, что подобные мнения являются ошибочными, поскольку область предмета преступления ограничивается вещами материального мира, на которые происходит посягательство в результате совершения преступления. Иными словами, предметом преступления выступают материальные ценности, из-за которых, по сути, и совершается само преступление.

Идентификационная маркировка основных компонентов (кузова, кабины, рамы) и номерное обозначение двигателя, представляющие собой комбинацию, присвоенную изготовителем, являются средствами идентификации конкретного транспортного средства.

Подделывая или уничтожая маркировочное обозначение, злоумышленник лишает возможности идентифицировать предмет, на который эта маркировка нанесена. В результате подделки или уничтожения указанных номеров преступник воздействует на транспортное средство или его основные компоненты, нанося тем самым ущерб объекту рассматриваемого преступления.

Отдельного упоминания заслуживает исследование М.П. Бикмузина, посвященное рассматриваемой проблематике. По его мнению, предмет преступления, предусмотренного ст. 326 УК РФ, содержит средства идентификации, а значит, и социально значимую информацию, зафиксированную в идентификационном номере транспортного средства, номере кузова, шасси, двигателя либо в его государственном регистрационном знаке, которая подвергается воздействию при совершении преступления [8].

Поддерживает данную позицию и А.С. Лебедев, утверждая, что предметом преступления являются носители информационно-идентификационных элементов, к которым относится само транспортное средство, а также кузов, шасси, двигатель [9].

Между тем согласно позиции А.С. Суворова предметом преступления, предусмотренного ст. 326 УК РФ, являются только транспортные средства, а также их основные компоненты (кузов, шасси, двигатель) и государственные регистрационные знаки, относящиеся к механическим транспортным средствам [10].

Относительное единообразие мнений ученых и минимальное влияние обнаруженной неточности на общие выводы не отменяют необходимости тщательного анализа и подробного описания элементов предмета рассматриваемого состава преступления.

В рамках рассмотрения этого вопроса важно отметить, что согласно нормам уголовного законодательства транспортное средство определяется как любое техническое устройство, предназначенное для перевозки людей, грузов или иных предметов, разрешенных к гражданскому обороту.

Следующим элементом является основной компонент транспортного средства (кузов, рама, кабина), имеющий идентификационную маркировку.

Кузов транспортного средства представляет собой конструктивную часть транспортного средства, служащую для размещения водителя, пассажиров, перевозимого груза или специального оборудования.

Принято считать, что кузов может выступать в качестве несущей системы или быть ее отдельным элементом, на который наносится идентификационный номер или номер кузова как на основной компонент транспортного средства в зависимости от страны изготовителя.

Шасси (рама) транспортного средства представляет собой совокупность агрегатов и узлов транспортного средства, которая включает в себя трансмиссию, ходовую часть и механизмы управления и монтируется на общей раме. Кроме того, узлы и агрегаты шасси обеспечивают передачу движущей силы и отвечают за управление транспортным средством, грузоподъемность и маневренность.

Кабина транспортного средства представляет собой жесткую сварную цельнометаллическую каркасно-панельную конструкцию и предназначена для расположения сиденья водителя, пассажиров и всех органов управления.

Все перечисленные компоненты транспортного средства имеют буквенно-цифровое обозначение.

Двигатель не является номерным агрегатом и не относится к основным компонентам транспортного средства. Федеральный закон от 03.08.2018 № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», регламентирующий государственную регистрацию транспортных средств, не включает двигатель внутреннего сгорания (или электродвигатель) в перечень основных составляющих транспортного средства [11]. При этом действующие нормативно-правовые акты также не содержат положений, определяющих двигатель как номерной агрегат.

Вместе с тем диспозиция ст. 326 УК РФ предусматривает уголовную ответственность за уничтожение или подделку номера двигателя. Следовательно, исключение двигателя транспортного средства из числа предметов преступного посяательства представляется некорректным. Буквенно-цифровое обозначение двигателя содержит определенную идентификационную информацию, что позволяет рассматривать двигатель транспортного средства как элемент, на который наносится идентификационная маркировка.

Перечисленные выше компоненты имеют индивидуальную структуру и особенности, как и предметы первоначального отождествления того или иного железнодорожного состава, морского судна или автотранспортного средства, средства индивидуальной мобильности, которое производится по опознавательному знаку, бортовому номеру или государственному регистрационному знаку.

Вместе с тем следующим предметом для рассмотрения в рамках данного вопроса будет являться государственный регистрационный знак транспортного средства, под которым следует понимать наклейку, табличку, графическое обозначение, иное специальное изделие, содержащее определенные символы (буквы, цифры и др.), изготовленные в соответствии с техническими требованиями, присвоенные или выдаваемые уполномоченными органами государственной власти владельцам транспортных средств в целях учета и допуска к эксплуатации транспортных средств.

При этом необходимо оговориться относительно того, что на сегодняшний день в теории уголовного права подход к предмету подделки или уничтожения идентификационного номера транспортного средства по-прежнему остается неизменным.

Исходя из этого, важно подчеркнуть тот факт, что в условиях современной компьютеризации средств передвижения ранее авторами не рассматривался в качестве такого признака электронный блок управления транспортного средства (далее – ЭБУ).

В привычном понимании подделки идентификационного номера транспортного средства всегда делается акцент на механическое вмешательство первоначальной идентификационной маркировки номера кузова, шасси, двигателя.

Экспертная практика свидетельствует о том, что злоумышленники вмешиваются в работу электрооборудования транспортного средства с целью комплексного изменения его первоначального маркировочного обозначения, присвоенного заводом-изготовителем.

А.А. Нагайцев обозначил данный процесс термином «перепрограммирование», определяя его как «целенаправленное воздействие с помощью специальных приборов на элементы схемы блоков системы электрооборудования транспортных средств с целью изменения обозначения идентификационного номера,

присвоенного на предприятии-изготовителе, зафиксированного в памяти ЭБУ» [12].

Сегодня современные транспортные средства включают в себя до 80 таких блоков, относящихся к встраиваемой системе, содержащих элементы электронной схемы системы электрооборудования, выполняющих различные задачи.

История появления первых ЭБУ, которые использовались на авиационных двигателях в основном в виде гидромеханических агрегатов, началась еще в конце 1930-х годов.

Компания BMW разработала систему одновременного управления несколькими функциями двигателя под названием Kommandogerat в 1939 году. Эта система применялась в 14-цилиндровом радиальном двигателе BMW 801 истребителя Focke-Wulf FW 190 V5. Каждый блок управления содержал уникальную информацию об идентифицированном транспортном средстве, которая могла быть изменена неправомерным способом [13].

Постоянная модернизация привела к тому, что сегодня ЭБУ является программируемой системой, в которую изначально заложены определенные цифровые параметры работы тех или иных узлов. Кроме этого, данные блоки содержат информацию для идентификации транспортного средства (идентификационный номер, год производства, тип кузова, номер по каталогу производителя и т.д.).

Когда происходит уничтожение первоначального маркировочного обозначения на кузове, а табличка завода-изготовителя отсутствует, происходит идентификация по данным, содержащимся в ЭБУ и на его корпусе.

Во многом это обусловлено тем, что идентификационный номер транспортного средства может быть перепрограммирован в течение нескольких минут без каких-либо конструктивных изменений.

Все эти действия выполняются с использованием цифровых кодов доступа и электронного ввода данных с помощью компьютерного оборудования и подключенных к нему устройств. На компьютер устанавливается специализированное программное обеспечение, разработанное для этой цели. После подключения к бортовой системе транспортного средства в соответствии с определенным алгоритмом действий происходит изменение идентификационного номера без механического вмешательства или вскрытия конструкции ЭБУ.

Таким образом, электронный блок управления, являясь неотъемлемой частью транспортного средства, содержит идентифицирующие его регистрационные данные.

С момента появления первых устройств прошло около 100 лет, однако действия по изменению буквенно-номерного обозначения на сегодняшний день законодательно не урегулированы, что послужило высокой распространенности данного явления и безнаказанности посягающих на это устройство с идентификационным номером транспортного средства. Приведенные аргументы дают основания данный компонент относить к предмету преступления, предусмотренного ст. 326 УК РФ.

Представленный анализ позволяет сделать вывод, что современные подходы к пониманию предмета преступления, предусмотренного ст. 326 УК РФ, обнаруживают расхождения между позицией законодателя и научного сообщества и в значительной степени утратили актуальность, поскольку основаны на компонентах конструкции транспортного средства.

Компьютеризация транспортных средств, являющаяся одним из ключевых направлений современной научно-технической революции, привела к глубокой трансформации принципов управления и контроля за их работой. В результате внедрения цифровых технологий в автомобилестроение были разработаны ЭБУ, которые представляют собой сложные микропроцессорные системы, отвечающие за корректное функционирование всех узлов транспортного средства.

Следует особо подчеркнуть, что данные блоки не только регулируют технические параметры работы двигателя, трансмиссии и других систем, но и содержат уникальные идентификационные данные, позволяющие однозначно ассоциировать конкретное устройство с автомобилем.

Это обстоятельство имеет фундаментальное значение, поскольку открывает новые возможности в области диагностики, обслуживания и контроля за эксплуатацией транспортных средств. Более того, наличие таких данных способствует повышению уровня безопасности, так как позволяет оперативно отслеживать техническое состояние автомобиля и предотвращать потенциальные неисправности.

В условиях, когда идентификационные данные, хранящиеся в блоках ЭБУ, приобретают не меньшее значение, чем физические номерные агрегаты, прежняя трактовка предмета преступления требует переосмысления.

Действующая редакция ст. 326 УК РФ, фокусирующаяся преимущественно на изменении или уничтожении маркировочных обозначений, не охватывает современных способов манипуляции с цифровыми идентификаторами, что создает правовые пробелы и затрудняет борьбу с новыми формами противоправной деятельности.

Таким образом, назрела объективная необходимость в совершенствовании уголовно-правовой нормы, в том числе с учётом технологической эволюции транспортных средств.

Это предполагает не только расширительное толкование предмета преступления, но и включение в его состав двух компонентов: двигателя и электронного блока управления, и позволит привести законодательство в соответствие с современными технологическими реалиями.

Список источников

1. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 23.03.2025).
2. Архипов А.А. Уголовная ответственность за преступления, связанные с фальсификацией номерных регистрационно-учетных параметров транспортных средств: автореф. ... дис. канд. юрид. наук. Тюмень, 2011. С. 8.
3. Лесных А.В. Расследование подделки или уничтожения идентификационного номера транспортного средства: дис. ... канд. юрид. наук. Краснодар, 2001. С. 39.
4. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / под общ. ред. В.М. Лебедева. С. 793.
5. Уголовное право России. Особенная часть / под ред. В.Н. Кудрявцева, В.В. Лунеева, А.В. Наумова. С. 481.
6. Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть : в 2 т. Т.2. / под ред. Л.В. Иногамовой-Хегай. М.: Проспект, 2007. С. 593.
7. Агаев Г.А. Преступления против порядка управления (проблемы теории и практика применения законодательства): дис. ... д-ра. юрид. наук. СПб., 2006. С. 258.
8. Бикмурзин М.П. Предмет преступления: теоретико-правовой анализ: дис. ... канд. юрид. наук. Уфа, 2005. С. 55.

9. Лебедев А.С. Уголовная ответственность за подделку или уничтожение идентификационного номера транспортного средства: дис. ...канд. юрид. наук. Омск, 2015. С. 56.

10. Суворов А.С. Уголовная ответственность за подделку или уничтожение идентификационного номера транспортного средства: дис. ...канд. юрид. наук. Краснодар, 2014. С. 84.

11. 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: 23.03.2025).

12. Нагайцев А.А. Исследование маркировочных обозначений легковых автомобилей зарубежного производства: учебное пособие. М.: ЭКЦ МВД России, ЗАО «Издательство БИНОМ», 1999. С. 264.

13. URL:<http://www.BMW.com> (дата обращения: 23.03.2025).

References

1. Criminal Code of the Russian Federation dated 13.06.1996 № 63-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 23.03.2025).

2. Arkhipov A.A. Criminal liability for crimes related to the falsification of registration and accounting parameters of vehicles: author's abstract ... dis. Candidate of Sciences in Jurisprudence. Tyumen, 2011. P. 8.

3. Lesnykh A.V. Investigation of forgery or destruction of the identification number of a vehicle: dis. ... Candidate of Sciences in Jurisprudence. Krasnodar, 2001. P. 39.

4. Commentary on the Criminal Code of the Russian Federation / edited by V.M. Lebedev. P. 793.

5. Criminal law of Russia. Special part / edited by V.N. Kudryavtsev, V.V. Lunev, A.V. Naumov. P. 481.

6. Criminal law of the Russian Federation. Special part: in 2 volumes. Vol. 2. / edited by L.V. Inogamova-Khegay. M.: Prospect, 2007. P. 593.

7. Agaev G.A. Crimes against administrative order (problems of theory and practice of application of legislation): dis. ... Doctor of Sciences in Jurisprudence. St. Petersburg, 2006. P. 258.

8. Bikmurzin M.P. Subject of the crime: theoretical and legal analysis: dis. ... Candidate of Sciences in Jurisprudence. Ufa, 2005. P. 55.

9. Lebedev A.S. Criminal liability for forgery or destruction of the identification number of a vehicle: dis. ... Candidate of Sciences in Jurisprudence. Omsk, 2015. P. 56.

10. Suvorov A.S. Criminal liability for forgery or destruction of the identification number of a vehicle: dis. ... Candidate of Sciences in Jurisprudence. Krasnodar, 2014. P. 84.

11. Federal Law dated 03.08.2018 № 283-FZ «On state registration of vehicles in the Russian Federation and amendments to certain legislative acts of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 23.03.2025).

12. Nagaitsev A.A. Study of marking symbols of foreign-made passenger cars: a tutorial. M.: Forensic Science Center of the Ministry of Internal Affairs of Russia, CJSC «BINOM Publishing House», 1999. P. 264.

13. URL: <http://www.BMW.com> (date of access: 23.03.2025).

Информация об авторе

М.С. Титеев – адъюнкт Барнаульского юридического института МВД России

Контакты: ул. Чкалова, д. 49, Барнаул, Россия, 656038

Information about the author

M.S. Titeev – Adjunct at the Barnaul Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia

Contacts: ul. Chkalova, d. 49, Barnaul, Russia, 656038

Статья поступила в редакцию 23.04.2025; одобрена после рецензирования 13.06.2025; принята к публикации 23.06.2025.
The article was submitted 23.04.2025; approved after reviewing 13.06.2025; accepted for publication 23.06.2025.

РЕЦЕНЗИЯ НА КАТАЛОГ А.Д. ГОРДЕЕВОЙ, А.А. ГУСЕВОЙ «ПРОФИЛИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НЕКОТОРЫХ ГОСУДАРСТВ – УЧАСТНИКОВ СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ»**Олег Михайлович Порташников**

Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации

Review

REVIEW OF THE CATALOGUE BY A.D. GORDEEVA, A.A. GUSEVA «ROAD SAFETY PROFILES OF SOME MEMBER STATES OF THE COMMONWEALTH OF INDEPENDENT STATES»**Oleg M. Portashnikov**

Main Directorate for Road Safety of the Ministry of Internal Affairs of Russia

Обеспечение безопасности дорожного движения по-прежнему остается актуальной проблемой для мирового сообщества, требующей комплексного и всестороннего рассмотрения.

В условиях роста интенсивности автомобильного движения, усложнения транспортной инфраструктуры и разнообразия факторов риска требуется выработка интегрированных подходов, основанных на обмене статистическими данными и информацией о передовых практиках, гармонизации нормативных правовых актов, регулирующих дорожное движение, современных технологий, способствующих снижению уровня смертности и травматизма в дорожно-транспортных происшествиях.

В этой связи взаимодействие государств – участников Содружества Независимых Государств (далее – СНГ, Содружество) в области обеспечения безопасности дорожного движения представляет собой важный аспект совместной работы, направленной на снижение дорожно-транспортного травматизма и повышение эффективности превентивных мер.

Рецензируемый каталог «Профили безопасности дорожного движения некоторых государств – участников Содружества Независимых Государств» [1] разработан в рамках подготовки к проведению Совета министров внутренних дел государств – участников СНГ и содержит сводную информацию об основных показателях дорожно-транспортной аварийности, дорожно-транспортной инфраструктуре и численности парка транспортных средств в Азербайджанской Республике, Республике Армения, Республике Беларусь, Кыргызской Республике, Российской Федерации, Республике Таджикистан.

Работа состоит из нескольких основных блоков. Так, в первом блоке отражены основные показатели дорожно-транспортной аварийности, дорожно-транспортной инфраструктуры и численности парка транспортных средств, а также статистические сведения о дорожно-транспортных происшествиях, состоянии аварийности по основным факторам риска и угрозам в области безопасности дорожного движения стран Содружества.

Значительное внимание в каталоге уделено документам стратегического планирования в области безопасности дорожного движения. Кроме того, в ряде государств рассмотрен исчерпывающий перечень органов, осуществляющих государственное управление, и их полномочия в данной сфере.

В каталоге собраны ключевые нормативные правовые акты государств – участников СНГ, касающиеся обеспечения безопасности дорожного движения, а также те, которые определяют ответственность за нарушения в данной области, что позволяет более глубоко изучить законодательство соответствующих государств.

Авторами детально проработан блок, посвященный основным мерам ответственности как за административные, так и уголовные правонарушения в области дорожного движения, включая управление транспортным средством в состоянии опьянения, превышение установленной скорости движения, выезд на полосу, предназначенную для встречного движения, и др.

Кроме того, каталог включает в себя блок, посвященный условиям, необходимым для допуска водителей к управлению транспортными средствами, информацию о сроке действия национальных водительских удостоверений, а также ключевые термины и определения, связанные с безопасностью дорожного движения, которые применяются в странах Содружества.

Нельзя не отметить тот факт, что каталог сформирован на основе запрашиваемых Научным центром БДД МВД России сведений, представленных официальными представителями МВД России в странах аккредитации.

Однако особое достоинство каталога заключается в системности представленных данных, включающих статистические показатели, правовые и институциональные рамки в области обеспечения дорожной безопасности.

Каталог способствует созданию единой информационной базы, необходимой для сравнения и оценки мероприятий, проводимых государствами – участниками Содружества, что является фундаментом для выработки согласованных решений и обмена опытом.

Работа написана грамотным, профессиональным языком, имеет четкую структуру, наглядные обозначения.

Каталог представляет интерес для широкого круга специалистов в области безопасности дорожного движения, транспорта, предназначен для использования в рамках профессиональной служебной подготовки сотрудников подразделений Госавтоинспекции, образовательного процесса образовательных организаций системы МВД России, а также

представителей Министерств внутренних дел государств – участников СНГ.

На основании вышеизложенного можно сделать вывод, что каталог «Профили безопасности дорожного движения некоторых государств – участников Содружества Независимых Государств» представляет собой глубокое и всестороннее исследование данных о ключевых показателях аварийности, состоянии дорожной инфраструктуры и численности транспортного парка в государствах – участниках СНГ, в полном объеме соответствует требованиям, предъявляемым к такого рода изданиям, и может быть рекомендован к опубликованию.

Список источников

1. Гордеева А.Д., Гусева А.А. Профили безопасности дорожного движения некоторых государств – участников Содружества Независимых Государств: каталог. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. 62 с.

References

1. Gordeeva A.D., Guseva A.A. Road safety profiles of some member states of the Commonwealth of Independent States: catalog. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2025. 62 p.



Информация об авторе

О.М. Порташников – Заместитель начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации

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

Information about the author

O.M. Portashnikov – Deputy Head of the Main Directorate for Road Safety of the Ministry of Internal Affairs of Russia

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

Рецензия поступила в редакцию 12.05.2025; одобрена после рецензирования 16.06.2025; принята к публикации 23.06.2025.
The review was submitted 12.05.2025; approved after reviewing 16.06.2025; accepted for publication 23.06.2025.

**РЕЦЕНЗИЯ НА МОНОГРАФИЮ ЗАСЛУЖЕННОГО ЮРИСТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ДОКТОРА ЮРИДИЧЕСКИХ НАУК, ПРОФЕССОРА Л.М. ВОЛОДИНОЙ «ВОЗБУЖДЕНИЕ
ПРОИЗВОДСТВА ПО УГОЛОВНЫМ ДЕЛАМ: ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ,
ТЕОРИЯ, ПРАКТИКА»**

Валерий Николаевич Карагодин

Московская академия Следственного комитета Российской Федерации имени А.Я. Сухарева
karagodin_vn@mail.ru

Review

**REVIEW OF THE MONOGRAPH BY HONORED LAWYER OF THE RUSSIAN FEDERATION
DOCTOR OF SCIENCES IN JURISPRUDENCE, PROFESSOR L.M. VOLODINA
«INITIATING CRIMINAL PROCEEDINGS: LEGAL REGULATION, THEORY, PRACTICE»**

Valery N. Karagodin

Sukharev Moscow academy of the Investigative Committee of the Russian Federation
karagodin_vn@mail.ru

Порядок производства по уголовному делу в соответствии с Уголовно-процессуальным кодексом Российской Федерации [1] (далее – УПК РФ) строится как система относительно самостоятельных этапов движения уголовного дела, предполагающих их жесткую последовательность.

Начало производства по уголовному делу в современной России осуществляется через правовое регулирование стадии возбуждения уголовного дела, которая была выделена в рамках досудебного производства в 60-х годах прошлого столетия.

На основе историко-правового анализа автор делает вывод о предопределенности ее выделения в качестве структурного подразделения в уголовном процессе как необходимость реакции государства на сообщение о совершенном или готовящемся преступлении в то время в новых (декларируемых государством) общественных условиях, направленных на упрочение законности.

Однако с момента выделения этой стадии в уголовном судопроизводстве как относительно самостоятельного этапа, дающего начало движению уголовного дела, не заканчиваются споры о ее значении как относительно самостоятельного этапа производства по уголовному делу, содержания, задач и эффективности. Тема монографического исследования профессора Л.М. Володиной, безусловно, актуальна.

Авторский научный интерес к проблемам теории и практики возбуждения уголовного дела известен давно. Монографическое исследование Л.М. Володиной – плод многолетних размышлений.

В последовательном развитии научных идей в своих статьях в рамках диссертационного исследования на соискание ученой степени доктора юридических наук в ходе историко-правового анализа, анализа материалов следственно-судебной практики, официальной статистики, трудов российских и зарубежных ученых, анализа уголовно-процессуального законодательства зарубежных стран автором сделан вывод о том, что основной причиной неэффективности деятельности органов предварительного расследования в России на данном эта-

пе является непродуманность и противоречивость правового регулирования.

Размышления автора о возбуждении уголовного дела как институте уголовно-процессуального права, о проблемах теории и практики возбуждения уголовных дел, о проблемах, связанных с многократными изменениями правового регулирования этой стадии, дают основание говорить о том, что процессуально-правовой режим стадии не отвечает приоритетным требованиям назначения уголовного судопроизводства, установленным ст. 6 УПК РФ, направленным на защиту прав человека и его законных интересов.

Положение усугубляется к тому же нестабильностью уголовно-процессуального закона. За весь период действия УПК РФ, вступившего в силу в июле 2002 года, стадия возбуждения уголовного дела преобразовывалась не один раз: в текст статей, регламентирующих порядок возбуждения уголовного дела (ст. 140–149 УПК РФ), внесено более 35 изменений.

Между тем, как справедливо отмечает автор работы, анализ практики дает основание утверждать, что действующий ныне УПК РФ не решил проблем, которые стоят перед органами предварительного расследования, более того, породил новые проблемы.

Данные официальной статистики свидетельствуют, что количество нарушений, допускаемых на данной стадии органами дознания и предварительного следствия, выявляемых органами прокуратуры в порядке надзора, ежегодно увеличивается [2].

Отстаивая позицию единства досудебного производства, Л.М. Володина справедливо утверждает, что задачи стадии возбуждения уголовного дела связаны единой нитью с задачами предварительного расследования, отмечает единство действия принципов и общих условий предварительного расследования и возбуждения уголовного дела, неразрывную связь средств и способов получения доказательственной информации.

Подтверждением единства задач этих стадий, составляющих существо единого досудебного производства, являются положения Устава уголовного судопроизводства 1864 года.

Автор призывает обратить серьезное внимание на то, что в силу отличий, связанных с вовлеченностью лиц в орбиту уголовного судопроизводства на начальном этапе, в силу отличий защищаемых этими лицами интересов важно понимание, что участие каждого из них должно предполагать определенные процессуальные особенности и, соответственно, особые гарантии обеспечения их прав и законных интересов. Законом не оговорено ни то, ни другое.

Анализируя специфику уголовно-процессуальных отношений в стадии возбуждения уголовного дела, Л.М. Володина делает вывод о том, что «собственно представления о системе правоотношений в стадии возбуждения уголовного дела как функционирующей реальности (смысл, суть которой заключается в достижении конкретной цели), строящегося на понимании ее как «структуры, определяемой целесообразностью способов связи элементов в целое», что «является самой существенной стороной системы» (по определению С.С. Алексеева), не получается».

Автор отмечает в связи с этим: «Функционирование системы правоотношения обеспечивается активностью ее субъектов, осуществляющих деятельность в соответствии с собственным предназначением, той ролью, которая отведена каждому из них в этой цепочке связей, но закон не обеспечивает корреспондирующие связи прав и обязанностей на данной стадии, поскольку не определяет статус участников стадии, они безлики: это «лица, участвующие в производстве процессуальных действий». Не определены законом и процессуальные формы закрепления возможных связей взаимодействия субъектов стадии» (параграф 3.3 монографии «Уголовно-процессуальные правоотношения в стадии возбуждения уголовного дела: правовая модель и реальность» С.135–142).

Автор пишет о том, что жесткая конструкция стадии возбуждения уголовного дела в условиях запрета на производство следственных действий (за исключением осмотра места происшествия) до принятия решения о возбуждении уголовного дела становилась помехой для оперативности действий по раскрытию преступления «по горячим следам».

Обращаясь к опыту правового регулирования начального этапа производства по уголовному делу в других странах, автор констатирует многообразие существующих моделей возбуждения производства по уголовным делам, что объяснимо, исходя из национального менталитета, традиций и особенностей правовых школ.

Некоторые сходные черты регламентации, существующие в странах ближнего зарубежья, объясняются попытками поиска новых подходов к правовому регулированию начала производства по уголовному делу по имеющимся образцам, в отдельных случаях одновременно и попытками избежать негативных результатов имеющегося опыта реформирования.

Исследователь считает, что отказ от стадии возбуждения уголовного дела, превратившейся ныне, по сути, в «мини-стадию» предварительного расследования, с одной стороны, а с другой – препятствующей активному ходу расследования ввиду существующих ограничений производства неот-

ложных следственных действий, даст возможность следователю действовать предельно оперативно.

Реформирование досудебного производства в этом направлении освободит следователя от бесконечного повторения процедур проверочных действий, правовая природа которых законом четко не определена, что, в свою очередь, оградит лиц, вовлеченных в сферу уголовного судопроизводства на начальном его этапе, от произвола властных субъектов.

Возможности органов расследования действовать оперативно, именно «по горячим следам», дадут больший шанс на обнаружение следов преступной деятельности, нежели бесконечно продолжаемые и продлеваемые под разными предлогами доследственные проверки, не обеспеченные эффективным набором процессуальных способов получения доказательственной информации и гарантиями прав участников применяемых процедур.

В развитие давней авторской идеи отказа от стадии возбуждения уголовного дела как самостоятельного этапа уголовного процесса и алгоритмизации начального этапа досудебного производства автором данной работы предлагается модель, направленная на внесение изменений процессуального порядка, предполагающих последовательность установленных законом процессуальных действий, которые шаг за шагом обеспечивали бы поступательность и логическую продуманность принимаемых решений [3].

В рамках данной модели предусматривается «пошаговое» движение информации, поступившей в органы предварительного расследования, и четкая регламентация последовательности процессуальных действий.

Прежде всего, уголовно-процессуальный закон должен урегулировать единый порядок приема и регистрации заявлений или сообщений, поступивших в правоохранительные органы.

Первым шагом в рамках предполагаемой процедуры должны быть прием и регистрация поступившего сообщения, четко и определенно установленные уголовно-процессуальным законом, но не ведомственными нормативными актами правила.

Вторым шагом начала производства по делу должно быть решение (постановление) следователя, дознавателя о принятии зарегистрированного сообщения (материалов) к производству, которое должно стать собственно началом производства расследования.

Начиная расследование с момента принятия сообщения (заявления) о совершенном (готовящемся) преступлении, используя широкие возможности, предоставленные уголовно-процессуальным законом, собирая необходимые доказательства причастности конкретного лица к совершению преступления, органы предварительного расследования могли бы вынести акт возбуждения уголовного расследования в отношении конкретного лица.

И это стало бы третьим шагом в алгоритме уголовно-процессуальной деятельности, связанной с полноценным производством расследования.

При этом одновременно были бы решены и иные проблемы уголовного процесса: названным актом на вполне законном основании лицо, в отношении которого собраны доказательства причастности к совершению преступления, могло бы быть

признано подозреваемым. Этим решением, являющимся по своей природе актом правоприменения (а не уведомлением или протоколом задержания), на вполне законном основании лицо, в отношении которого собраны доказательства причастности к совершению преступления, могло бы быть признано подозреваемым. Иначе говоря, мог бы быть более четко решен вопрос о процессуальном положении подозреваемого в уголовном судопроизводстве на его начальном этапе [4].

Заслуживает внимания позиция автора о перераспределении полномочий прокурора и руководителя следственного органа, восстановления права прокурора возбуждать уголовное преследование в случае обнаружения признаков состава преступления.

Прокуратура как орган, осуществляющий уголовное преследование и координирующий деятельность по борьбе с преступностью, как орган, осуществляющий правозащитную функцию, для достижения результативности своей деятельности должна быть обеспечена набором достаточных процессуальных средств, позволяющих действовать в режиме оперативности, слаженности и достаточной информативности.

Подводя итог анализу монографического исследования, следует сказать, что авторская концепция имеет право на существование. Выводы ученого базируются на глубоком системно-аналитическом подходе к сущности рассматриваемых проблем. Автор аргументировано и последовательно обосновывает свои взгляды, дает определения анализируемых правовых явлений. Автор предельно корректен в научной полемике.

Отмечая позитивный, творческий характер исследования, вместе с тем необходимо заметить, что некоторые положения, высказанные в монографии, носят дискуссионный характер. Однако такое положение вещей вполне соответствует нормам на-

учного исследования: научные суждения ученых нельзя втиснуть в прокрустово ложе общих непре-рекаемых представлений и выводов.

В целом представленное читателю научное исследование доктора юридических наук, профессора, Заслуженного юриста РФ Л.М. Володиной «Возбуждение производства по уголовным делам: правовое регулирование, теория, практика» является творчески самостоятельным, оригинальным по содержанию, вызывает несомненный научный интерес и, безусловно, является значимым вкладом в уголовно-процессуальную науку.

Список источников

1. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18.12.2001 № 174-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 13.03.2025).
2. Володина Л.М. Возбуждение производства по уголовным делам: правовое регулирование, теория, практика: монография. М.: Проспект. 2025. 184 с.
3. Володина Л.М. Назначение уголовного судопроизводства и проблемы его реализации: монография. М.: Юрлитинформ, 2018. 289 с.
4. Володина Л.М. Механизм защиты прав личности в уголовном процессе. Тюмень: Изд-во Тюмен. гос. ун-та, 1999. 171 с.

References

1. Criminal Procedure Code of the Russian Federation of 18.12.2001 N 174-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 13.03.2025).
2. Volodina L.M. Initiation of proceedings in criminal cases: legal regulation, theory, practice: monograph. M.: Prospect. 2025. 184 p.
3. Volodina L.M. Purpose of criminal proceedings and problems of its implementation: monograph. M.: Yurlitinform, 2018. 289 p.
4. Volodina L.M. Mechanism for protecting individual rights in criminal proceedings. Tyumen: Publishing house of Tyumen. state University, 1999. 171 p.

Информация об авторе

В.Н. Карагодин – заведующий кафедрой криминалистики Екатеринбургского филиала Московской академии Следственного комитета Российской Федерации имени А.Я. Сухарева

Контакты: ул. Врубеля, д. 12, Москва, Россия, 125080

Information about the author

V.N. Karagodin – Head of the Department of Criminalistics of the Yekaterinburg branch of the Sukharev Moscow academy of the Investigative Committee of the Russian Federation

Contacts: ul. Vrubelya, d. 12, Moscow, Russia, 125080

*Рецензия поступила в редакцию 10.04.2025; одобрена после рецензирования 13.05.2025; принята к публикации 23.05.2025.
The review was submitted 10.04.2025; approved after reviewing 13.05.2025; accepted for publication 23.05.2025.*